Tento dokument slouží výhradně k informačním účelům a nemá žádný právní účinek. Orgány a instituce Evropské unie nenesou za jeho obsah žádnou odpovědnost. Závazná znění příslušných právních předpisů, včetně jejich právních východisek a odůvodnění, jsou zveřejněna v Úředním věstníku Evropské unie a jsou k dispozici v databázi EUR-Lex. Tato úřední znění jsou přímo dostupná přes odkazy uvedené v tomto dokumentu

►B

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

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 139I, 27.5.2019, s. 5)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►M1	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2020/778 ze dne 12. června 2020	L 188	4	15.6.2020
►M2	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2021/2238 ze dne 15. prosince 2021	L 450	57	16.12.2021

▼B

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

(Text s významem pro EHP)

Článek 1

Toto nařízení stanoví technickou specifikaci pro interoperabilitu (TSI) subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému Unie, jak je stanovena v příloze.

TSI stanovená v příloze se vztahuje na subsystém „provoz a řízení dopravy“ vymezený v bodě 2.5 přílohy II směrnice (EU) 2016/797.

Článek 2

Členské státy oznámí Komisi do 1. ledna 2020 tyto typy dohod, pokud již nebyly oznámeny na základě rozhodnutí Komise č. 2006/920/ES ([1]), 2008/231/ES ([2]), 2011/314/EU ([3]) nebo 2012/757/EU:

a) dvoustranné nebo mnohostranné dohody mezi železničními podniky, provozovateli infrastruktury nebo bezpečnostními orgány, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability;

b) mezinárodní dohody mezi jedním nebo více členskými státy a alespoň jednou třetí zemí anebo mezi železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury členských států a alespoň jedním železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury ze třetí země, kteří poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability.

Článek 3

Podmínky, které musí být splněny pro ověření interoperability podle článku 13 směrnice (EU) 2016/797, se stanoví ve vnitrostátních předpisech použitelných v členském státě, v němž se provoz uskutečňuje, v těchto případech:

a) v určitých situacích uvedených v bodě 7.2 přílohy tohoto nařízení;

([1]) Rozhodnutí Komise 2006/920/ES ze dne 11. srpna 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 359, 18.12.2006, s. 1).

([2]) Rozhodnutí Komise 2008/231/ES ze dne 1. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému přijaté podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES, kterým se zrušuje rozhodnutí Komise č. 2002/734/ES ze dne 30. května 2002 (Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 1).

([3]) Rozhodnutí Komise 2011/314/EU ze dne 12. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 144, 31.5.2011, s. 1).

▼B

b) pokud jde o témata uvedená jako otevřené body a oblasti pro vnitrostátní předpisy uvedené v dodatku I ke zmíněné příloze.

Článek 4

Nejpozději do 1. července 2019 zveřejní agentura příručku pro aplikaci subsystému „provoz a řízení dopravy“ (aplikační příručku). Agentura bude tuto aplikační příručku průběžně aktualizovat.

Článek 5

Rozhodnutí 2012/757/EU se zrušuje s účinkem ode dne 16. června 2021.

Dodatky A a C k příloze rozhodnutí 2012/757/EU se však mohou nadále používat, a to nejdéle do 16. června 2024.

Článek 6

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 16. června 2021.

Oddíly 4.2.2.1.3.2 a 4.4 přílohy se však použijí ode dne 16. června 2019.

V členských státech, které neučinily oznámení agentuře a Komisi v souladu s čl. 57 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797, se oddíl 4.2.2.5 a dodatek D1 k příloze tohoto nařízení použijí ode dne 16. června 2019.

▼M1

Oddíl 4.2.2.5 a dodatek D1 k příloze tohoto nařízení se použijí ode dne 16. června 2020 v členských státech, které učinily oznámení agentuře a Komisi v souladu s čl. 57 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797, a v členských státech, které neučinily oznámení agentuře a Komisi v souladu s čl. 57 odst. 2a směrnice (EU) 2016/797.

Oddíl 4.2.2.5 a dodatek D1 k příloze tohoto nařízení se použijí ode dne 31. října 2020 v členských státech, které učinily oznámení agentuře a Komisi v souladu s čl. 57 odst. 2a směrnice (EU) 2016/797.

▼B

Dodatky A a C k příloze tohoto nařízení se použijí nejpozději ode dne 16. června 2024.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

▼B

PŘÍLOHA

OBSAH

1. Úvod

1.1. Technická oblast působnosti

1.2. Místní oblast působnosti

1.3. Obsah tohoto nařízení

2. Popis oblasti působnosti

2.1. Zaměstnanci a vlaky

2.2. Zásady

2.3. Použitelnost na stávající vozidla a infrastrukturu neodpovídající TSI

3. Základní požadavky

3.1. Soulad se základními požadavky

3.2. Základní požadavky – přehled

4. Vlastnosti subsystému

4.1. Úvod

4.2. Funkční a technické specifikace subsystému

4.2.1. Specifikace týkající se zaměstnanců

4.2.1.1. Obecné požadavky

4.2.1.2. Dokumentace pro strojvedoucí

4.2.1.2.1. Kniha pravidel pro strojvedoucí

4.2.1.2.2. Popis tratě a příslušného zařízení tratě souvisejícího s provozovanými tratěmi

4.2.1.2.2.1. Vypracování Tabulek traťových poměrů

4.2.1.2.2.2. Změny informací obsažených v Tabulkách traťových poměrů

4.2.1.2.2.3. Informování strojvedoucího v reálném čase

4.2.1.2.3. Jízdní řády

4.2.1.2.4. Kolejová vozidla

4.2.1.3. Dokumentace pro zaměstnance železničního podniku s výjimkou strojvedoucích

4.2.1.4. Dokumentace pro zaměstnance provozovatele infrastruktury, kteří povolují jízdy vlaků

4.2.1.5. Komunikace týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, jinými zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků

4.2.2. Specifikace týkající se vlaků

4.2.2.1. Viditelnost vlaku

4.2.2.1.1. Všeobecné požadavky

4.2.2.1.2. Začátek vlaku

4.2.2.1.3. Konec vlaku

▼B

4.2.2.1.3.1. Vlaky osobní dopravy

4.2.2.1.3.2. Vlaky nákladní dopravy

4.2.2.2. Slyšitelnost vlaku

4.2.2.2.1. Všeobecné požadavky

4.2.2.2.2. Řízení

4.2.2.3. Identifikace vozidla

4.2.2.4. Bezpečnost cestujících a nákladu

4.2.2.4.1. Bezpečnost nákladu

4.2.2.4.2. Bezpečnost cestujících

4.2.2.5. Traťová kompatibilita a řazení vlaku

4.2.2.5.1. Traťová kompatibilita

4.2.2.5.2. Řazení vlaku

4.2.2.6. Brzdění vlaku

4.2.2.6.1. Minimální požadavky na brzdný systém

4.2.2.6.2. Brzdicí účinek a maximální povolená rychlost

4.2.2.7. Zajištění provozuschopného stavu vlaku

4.2.2.7.1. Všeobecné požadavky

4.2.2.7.2. Údaje před odjezdem

4.2.2.8. Požadavky na viditelnost návěstí a značení podél tratě

4.2.2.9. Bdělost strojvedoucího

4.2.3. Specifikace týkající se provozu vlaků

4.2.3.1. Plánování vlaků

4.2.3.2. Identifikace vlaků

4.2.3.2.1. Formát čísla vlaku

4.2.3.3. Odjezd vlaku

4.2.3.3.1. Kontroly a zkoušky před odjezdem

4.2.3.3.2. Informování provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaku

4.2.3.4. Řízení dopravy

4.2.3.4.1. Obecné požadavky

4.2.3.4.2. Podávání zpráv o vlaku

4.2.3.4.2.1. Údaje vyžadované pro podávání zpráv o poloze vlaku a předpokládaném času předání

4.2.3.4.3. Nebezpečné věci

4.2.3.4.4. Provozní kvalita

4.2.3.5. Záznam údajů

4.2.3.5.1. Záznam údajů o dozoru mimo vlak

▼B

4.2.3.5.2. Záznam údajů o dozoru ve vlaku

4.2.3.6. Provoz za zhoršených podmínek

4.2.3.6.1. Informace pro jiné uživatele

4.2.3.6.2. Informace pro strojvedoucí

4.2.3.6.3. Nouzová opatření

4.2.3.7. Zvládnutí nouzové situace

4.2.3.8. Pomoc doprovodu vlaku v případě mimořádné události nebo závažné poruchy kolejového vozidla.

4.3. Funkční a technické specifikace rozhraní

4.3.1. Rozhraní s TSI „Infrastruktura“ (TSI INF)

4.3.2. Rozhraní s TSI „Řízení a zabezpečení“ (TSI CCS)

4.3.3. Rozhraní s TSI „Kolejová vozidla“

4.3.3.1. Rozhraní s TSI „Lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (TSI LOC&PAS)

4.3.3.2. Rozhraní s TSI „Nákladní vozy“ (TSI WAG)

4.3.4. Rozhraní s TSI „Energie“ TSI (TSI ENE)

4.3.5. Rozhraní s TSI „Bezpečnost v železničních tunelech“ (TSI SRT)

4.3.6. Rozhraní s TSI „Hluk“ (TSI NOI)

4.3.7. Rozhraní s nařízením (EU) č. 1300/2014, TSI „Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ (TSI PRM)

4.4. Provozní pravidla

4.4.1. Provozní zásady a pravidla pro železniční systém Evropské unie

4.4.2. Vnitrostátní předpisy

4.4.3. Přijatelné způsoby prokázání souladu

4.4.4. Přechod z uplatňování vnitrostátních předpisů na provádění tohoto nařízení

4.5. Pravidla pro údržbu

4.6. Odborná způsobilost

4.6.1. Odborná způsobilost

4.6.2. Jazykové znalosti

4.6.2.1. Zásady

4.6.2.2. Úroveň znalostí

4.6.3. Vstupní a průběžné hodnocení zaměstnanců

4.6.3.1. Základní prvky

4.6.3.2. Analýza a aktualizace vzdělávacích potřeb

4.6.4. Pomocní zaměstnanci

▼B

4.7.	Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti
4.7.1.	Úvod
4.7.2.	Lékařské prohlídky a psychologické posudky
4.7.2.1.	Před ustanovením do pracovní pozice
4.7.2.1.1.	Minimální obsah lékařské prohlídky
4.7.2.1.2.	Psychologický posudek
4.7.2.2.	Po zařazení do pracovní pozice
4.7.2.2.1.	Četnost pravidelných lékařských prohlídek
4.7.2.2.2.	Minimální obsah pravidelné lékařské prohlídky
4.7.2.2.3.	Další lékařské prohlídky a/nebo psychologické posudky
4.7.3.	Zdravotní požadavky
4.7.3.1.	Obecné požadavky
4.7.3.2.	Požadavky na zrak
4.7.3.3.	Požadavky na sluch
4.8.	Další informace o infrastruktuře a vozidlech
4.8.1.	Infrastruktura
4.8.2.	Kolejová vozidla
5.	Prvky interoperability
5.1.	Definice
5.2.	Seznam prvků
6.	Posouzení shody prvků a/nebo jejich vhodnosti k používání a ověřování subsystému
6.1.	Prvky interoperability
6.2.	Subsystém „provoz a řízení dopravy“
6.2.1.	Zásady
7.	Provádění
7.1.	Zásady
7.2.	Zvláštní případy
7.2.1.	Úvod
7.2.2.	Seznam zvláštních případů
7.2.2.1.	Trvalý zvláštní případ (P) Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Maďarsko a Slovensko
7.2.2.2.	Trvalý zvláštní případ Irska a Spojeného království pro Severní Irsko
7.2.2.3.	Dočasný zvláštní případ (T1) Irsko a Spojené království

▼B

7.2.2.4. Trvalý zvláštní případ (P) Finsko

Dodatek A Provozní zásady a pravidla ERTMS

Dodatek B Společné provozní zásady a pravidla

Dodatek C Metodika komunikace související s bezpečností

Dodatek D Traťová kompatibilita a Tabulky traťových poměrů

Dodatek D1 Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu

Dodatek D2 Prvky, které provozovatel infrastruktury musí poskytnout železničnímu podniku pro Tabulky traťových poměrů

Dodatek E Úroveň jazyka a komunikace

Dodatek F Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovázením vlaků

Dodatek G Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro přípravu vlaků

Dodatek H Evropské číslo vozidla a související abecední označení na vozové skříni

Dodatek I Seznam oblastí, pro které se mohou i nadále používat vnitrostátní předpisy podle článku 8 směrnice (EU) 2016/798

Dodatek J Slovníček

▼B

1. ÚVOD

1.1. **Technická oblast působnosti**

Tato technická specifikace pro interoperabilitu („TSI“) pokrývá subsystém „provoz a řízení dopravy“ uvedený v seznamu v bodě 1 a definovaný v bodě 2.5 přílohy II směrnice (EU) 2016/797.

1.2. **Místní oblast působnosti**

Místní oblastí působnosti tohoto nařízení je síť Unie podle oddílu 1 přílohy I směrnice (EU) 2016/797, s výjimkou případů uvedených v čl. 1 odst. 3 a 4 směrnice (EU) 2016/797.

1.3. **Obsah tohoto nařízení**

V souladu s čl. 4 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797 toto nařízení:

a) uvádí zamýšlený rozsah působnosti pro subsystém „provoz a řízení dopravy“;

b) stanoví základní požadavky kladené na dotyčný subsystém a na jeho rozhraní s jinými subsystémy;

c) stanoví funkční a technické specifikace, kterým musí daný subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. Je-li to nezbytné, mohou se tyto specifikace lišit podle užívání subsystému;

d) určuje prvky interoperability a rozhraní, která jsou předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a která jsou nezbytná pro dosažení interoperability železničního systému Unie;

e) v každém zvažovaném případě stanoví, které postupy mají být použity pro posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability;

f) uvádí strategii uplatňování této TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, a prvky, které lze použít, za účelem postupného přechodu od současného stavu do konečného stavu, ve kterém musí být dodržování TSI obecnou normou;

g) uvádí u dotyčných zaměstnanců odbornou kvalifikaci a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI;

h) uvádí předpisy, které se použijí na stávající subsystémy a vozidla neodpovídající TSI, zejména v případě modernizace a obnovy, a v takových případech definici úprav, jež vyžadují žádost o nové povolení;

i) uvádí parametry vozidel a pevných subsystémů, které má železniční podnik zkontrolovat, a postupy ke kontrole těchto parametrů po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před prvním použitím vozidla, aby se zajistila kompatibilita mezi vozidly a tratěmi, na nichž mají být provozována.

Kromě toho v souladu s čl. 4 odst. 5 směrnice (EU) 2016/797 lze ve specifických případech pro každou TSI vypracovat zvláštní ustanovení.

▼B

2. POPIS OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1. **Zaměstnanci a vlaky**

Body 4.6 a 4.7 platí pro zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost související s doprovázením vlaku.

Bod 4.6.2 platí pro strojvedoucí vlaků, aniž je dotčen bod 8 přílohy VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ([1]).

Na zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost související s výpravou vlaků a povolováním jízd vlaků, se bude vztahovat uznávání odborných kvalifikací a podmínek ochrany zdraví a bezpečnosti mezi členskými státy.

Pro zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost spojené se závěrečnou přípravou vlaku před plánovaným překročením státní hranice (státních hranic) a pracují za místem označeným (místy označenými) v prohlášení o dráze vypracovaném provozovatelem infrastruktury jako 'hranice' a zahrnutým (zahrnutými) do jeho bezpečnostního schválení, se použije bod 4.6, zatímco pro vzájemné uznávání mezi členskými státy se použije bod 4.7. Vlak není považován za přeshraniční službu, pokud splňuje podmínky stanovené v čl. 10 odst. 8 směrnice (EU) 2016/798.

2.2. **Zásady**

Toto nařízení se vztahuje na prvky železničního subsystému „provoz a řízení dopravy“, u nichž existují provozní rozhraní mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury a u nichž je interoperabilita obzvlášť přínosná.

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury musí zajistit, aby všechny požadavky týkající se pravidel a postupů a také dokumentace byly splněny zavedením příslušných procesů. Stanovení těchto procesů je důležitou součástí systému řízení bezpečnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury podle požadavků směrnice (EU) 2016/798. Samotný systém řízení bezpečnosti hodnotí příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán před udělením bezpečnostního schválení a Agentura Evropské unie pro železnice před udělením osvědčení o bezpečnosti.

2.3. **Použitelnost na stávající vozidla a infrastrukturu neodpovídající TSI**

I když se většina požadavků obsažených v tomto nařízení týká procesů a postupů, část z nich se týká i fyzických prvků vozidel, které jsou důležité pro jejich provoz v kontextu tohoto nařízení.

Tyto fyzické prvky jsou stanoveny ve strukturálních TSI pokrývajících jiné subsystémy, než provoz a řízení dopravy. Musí být posuzovány podle postupů definovaných v těchto TSI.

Žádné z ustanovení tohoto nařízení nesmí být použito k odůvodnění vnitrostátního předpisu podle strukturální TSI.

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

▼B

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1. **Soulad se základními požadavky**

V souladu s článkem 3 směrnice (EU) 2016/797 musí železniční systém Unie, jeho subsystémy a prvky interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně stanoveným v příloze III uvedené směrnice.

3.2. **Základní požadavky – přehled**

Základní požadavky se týkají:

— bezpečnosti,

— spolehlivosti a dostupnosti,

— ochrany zdraví,

— ochrany životního prostředí,

— technické kompatibility,

— přístupnosti.

Podle směrnice (EU) 2016/797 mohou být základní požadavky obecně použitelné na celý železniční systém Unie nebo mohou být specifické pro každý subsystém a jeho součásti.

V následující tabulce jsou přehledně uvedeny vztahy mezi základními požadavky stanovenými v příloze III směrnice (EU) 2016/797 a v tomto nařízení.

Bod	Název ustanovení	Bezpečnost					Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví		Ochrana životního prostředí					Technická kompatibilita	Přístupnost		Základní požadavky specifické pro provoz a řízení dopravy			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.2	Dokumentace pro strojvedoucí						X											X		X	
4.2.1.2.1	Kniha pravidel pro strojvedoucí												X					X		X	
4.2.1.2.2	Tabulky traťových poměrů																	X		X	
4.2.1.2.2.1	Příprava Tabulek traťových poměrů																	X			
4.2.1.2.2.2	Změny informací obsažených v Tabulkách traťových poměrů																	X		X	
4.2.1.2.2.3	Informování strojvedoucího v reálném čase																	X	X	X	
4.2.1.2.3	Jízdní řády																	X	X	X	
4.2.1.2.4	Kolejová vozidla						X											X		X	

▼B

Bod	Název ustanovení	Bezpečnost					Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví		Ochrana životního prostředí					Technická kompatibilita	Přístupnost		Základní požadavky specifické pro provoz a řízení dopravy			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.1.3	Dokumentace pro zaměstnance železničního podniku s výjimkou strojvedoucích						X											X		X	
4.2.1.4	Dokumentace pro zaměstnance provozovatele infrastruktury, kteří povolují jízdy vlaků						X											X	X		
4.2.1.5	Komunikace týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, jinými zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků						X											X	X	X	
4.2.2.1	Viditelnost vlaku	X																X		X	
4.2.2.1.1	Všeobecné požadavky	X																X		X	
4.2.2.1.2	Začátek vlaku	X																X		X	
4.2.2.1.3	Konec vlaku	X																X		X	
4.2.2.2	Slyšitelnost vlaku	X											X					X		X	
4.2.2.2.1	Všeobecné požadavky	X																X		X	
4.2.2.2.2	Řízení	X																		X	
4.2.2.3	Identifikace vozidla						X											X		X	
4.2.2.4	Bezpečnost cestujících a nákladu																	X			
4.2.2.5	Traťová kompatibilita a řazení vlaku																	X			
4.2.2.5.1	Traťová kompatibilita																	X			
4.2.2.5.2	Řazení vlaku																	X			

▼B

Bod	Název ustanovení	Bezpečnost					Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví		Ochrana životního prostředí					Technická kompatibilita	Přístupnost		Základní požadavky specifické pro provoz a řízení dopravy			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.2.6	Brzdění vlaku		X															X		X	
4.2.2.6.1	Minimální požadavky na brzdný systém		X															X		X	
4.2.2.6.2	Brzdicí účinek		X															X		X	
4.2.2.7	Zajištění provozuschopného stavu vlaku		X															X		X	
4.2.2.7.1	Všeobecné požadavky																	X		X	
4.2.2.7.2	Údaje před odjezdem																	X		X	
4.2.2.8	Požadavky na viditelnost návěstí a značení podél tratě														X			X			
4.2.2.9	Bdělost strojvedoucího																	X			
4.2.3.1	Plánování vlaků		X																X	X	
4.2.3.2	Identifikace vlaků																	X	X	X	
4.2.3.3	Odjezd vlaku																	X		X	
4.2.3.3.1	Kontroly a zkoušky před odjezdem		X				X											X		X	
4.2.3.3.2	Informování provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaku		X				X												X	X	
4.2.3.4	Řízení dopravy																	X	X	X	
4.2.3.4.1	Obecné požadavky																	X	X	X	
4.2.3.4.2	Podávání zpráv o vlaku																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1	Údaje vyžadované pro podávání zpráv o poloze vlaku																	X		X	
4.2.3.4.2.2	Předpokládaný čas předání																	X		X	

▼B

Bod	Název ustanovení	Bezpečnost					Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví		Ochrana životního prostředí					Technická kompatibilita	Přístupnost		Základní požadavky specifické pro provoz a řízení dopravy			
		1.1.1	1.1.2	1.1.3	1.1.4	1.1.5	1.2	1.3.1	1.3.2	1.4.1	1.4.2	1.4.3	1.4.4	1.4.5	1.5	1.6.1	1.6.2	2.6.1	2.6.2	2.6.3	2.6.4
4.2.3.4.3	Nebezpečné věci																	X	X		
4.2.3.4.4	Provozní kvalita																		X	X	
4.2.3.5	Záznam údajů						X												X		
4.2.3.5.1	Záznam údajů o dozoru mimo vlak						X												X		
4.2.3.5.2	Záznam údajů o dozoru ve vlaku						X												X		
4.2.3.6	Provoz za zhoršených podmínek																	X	X	X	
4.2.3.6.1	Informace pro jiné uživatele																	X		X	
4.2.3.6.2	Informace pro strojvedoucí																	X			
4.2.3.6.3	Nouzová opatření																	X	X	X	
4.2.3.7	Zvládnutí nouzové situace																	X	X	X	
4.2.3.8	Pomoc doprovodu vlaku v případě mimořádné události nebo závažné poruchy kolejového vozidla.																			X	
4.4	Provozní pravidla ERTMS																	X	X		
4.6	Odborné kvalifikace																	X	X	X	
4.7	Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti																	X			
4.8	Další informace o infrastruktuře a vozidlech																	X			
4.8.1	Infrastruktura																	X			
4.8.2	Vozidla																	X			

▼B

4. VLASTNOSTI SUBSYSTÉMU

4.1. **Úvod**

V souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([2]) je provozovatel infrastruktury celkově odpovědný za poskytnutí všech příslušných požadavků, které mají splňovat vlaky, jimž je povolen provoz v jeho síti s ohledem na zeměpisné zvláštnosti jednotlivých tratí a funkční nebo technické specifikace stanovené v této kapitole.

4.2. **Funkční a technické specifikace subsystému**

Funkční a technické specifikace subsystému „provoz a řízení dopravy“ se skládají z těchto bodů:

— specifikace týkající se zaměstnanců,

— specifikace týkající se vlaků,

— specifikace týkající se provozu vlaků.

4.2.1. *Specifikace týkající se zaměstnanců*

4.2.1.1. Obecné požadavky

Tento bod se zabývá zaměstnanci, kteří přispívají k provozu subsystému tím, že plní úkoly důležité pro bezpečnost, do nichž je zapojeno přímé rozhraní mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury.

1) Zaměstnanci železničního podniku:

   a) plnící úkol řízení vlaků („strojvedoucí“) a jsou součástí „doprovodu vlaku“;

   b) plnící úkoly ve vlaku (kromě jeho řízení) a jsou součástí „doprovodu vlaku“;

   c) plnící úkol přípravy vlaků.

2) Zaměstnanci provozovatele infrastruktury plnící úkol povolování jízd vlaků

   Oblasti, kterých se to týká, jsou:

   — dokumentace,

   — komunikace.

Kromě toho pro zaměstnance uvedené v bodě 2.1 toto nařízení stanoví požadavky na:

— kvalifikaci (viz bod 4.6 a dodatek G),

— podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti (viz bod 4.7).

4.2.1.2. Dokumentace pro strojvedoucí

Železniční podnik zajišťující jízdu vlaku musí včas poskytnout strojvedoucímu veškeré potřebné informace a dokumentaci, které potřebuje k plnění svých povinností. Tyto dokumenty mohou být v tištěné nebo elektronické podobě.

Tyto informace musí zohledňovat nezbytné prvky pro provoz v běžných situacích, v situacích za zhoršených podmínek a v nouzových situacích na tratích, kde se bude vlak provozovat, a pro provoz kolejových vozidel používaných na těchto tratích.

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

▼B

4.2.1.2.1. *Kniha pravidel pro strojvedoucí*

Všechny postupy, které strojvedoucí potřebuje, musí být uvedeny v dokumentu nebo na elektronickém nosiči dat označeném „Kniha pravidel pro strojvedoucí“.

Kniha pravidel pro strojvedoucí musí definovat požadavky pro všechny provozované tratě a pro kolejová vozidla používaná na těchto tratích v běžném provozu, v provozu za zhoršených podmínek a v nouzových situacích, se kterými se strojvedoucí může setkat.

Kniha pravidel pro strojvedoucí se musí týkat dvou rozdílných aspektů:

— aspektu, který popisuje soubor společných pravidel a postupů (s přihlédnutím k obsahu dodatků A, B a C),

— aspektu, který stanoví veškerá nezbytná pravidla a postupy pro jednotlivé provozovatele infrastruktury.

Musí zahrnovat postupy týkající se minimálně těchto hledisek:

— bezpečnost a ochrana personálu,

— řízení a zabezpečení,

— provoz vlaku, včetně provozu za zhoršených podmínek,

— trakce a kolejová vozidla,

— mimořádné události a nehody.

Železniční podnik je odpovědný za Knihu pravidel pro strojvedoucí a sestaví ji tak, aby byla úplná a přesná, a aby bylo pro strojvedoucího možné všechna provozní pravidla uplatnit.

Železniční podnik musí předložit Knihu pravidel pro strojvedoucí ve srozumitelném formátu pro celou infrastrukturu, na které budou jeho strojvedoucí pracovat.

Dokument musí obsahovat dva dodatky:

— dodatek 1: Příručka pro komunikační postupy,

— dodatek 2: Kniha formulářů.

Předem definované zprávy a formuláře musí existovat alespoň v „provozním“ jazyce („provozních“ jazycích) provozovatele (provozovatelů) infrastruktury.

Proces přípravy a aktualizace Knihy pravidel pro strojvedoucí železničním podnikem musí zahrnovat tyto kroky:

— provozovatel infrastruktury (nebo organizace odpovědná za přípravu provozních pravidel) musí poskytnout železničnímu podniku příslušné informace v provozním jazyce provozovatele infrastruktury,

— železniční podnik musí vypracovat prvotní nebo aktualizovaný dokument,

— pokud jazyk, který si železniční podnik zvolí pro Knihu pravidel pro strojvedoucí, není jazykem, ve kterém byly původně poskytnuty příslušné informace, je na železničním podniku, aby zajistil nezbytný překlad a/nebo poskytl vysvětlivky v jiném jazyce.

▼B

Provozovatel infrastruktury musí zajistit, aby obsah dokumentace poskytnuté železničním podnikům byl úplný a přesný.

4.2.1.2.2. *Popis tratě a příslušného zařízení tratě souvisejícího s provozovanými tratěmi*

Strojvedoucí musí obdržet popis tratí a souvisejícího zařízení tratě relevantního pro řízení vlaku a týkajícího se tratí, na kterých bude působit. Tyto informace musí být uvedeny v jediném dokumentu s názvem „Tabulky traťových poměrů“.

Seznam minimálních informací, které musí být poskytnuty:

— obecné provozní vlastnosti,

— popis podélných sklonů tratě,

— podrobné schéma tratě.

4.2.1.2.2.1. Vypracování Tabulek traťových poměrů

Formát Tabulek traťových poměrů musí být připraven stejným způsobem pro všechny infrastruktury, na kterých jsou provozovány vlaky daného železničního podniku.

Železniční podnik odpovídá za úplné a správné zpracování Tabulek traťových poměrů na základě informací, které poskytl (poskytli) provozovatel (provozovatelé) infrastruktury. Železniční podnik musí zajistit, aby obsah dokumentu, v němž jsou shrnuty změny informací obsažených v Tabulkách traťových poměrů, byl úplný a přesný. Železniční podnik musí zajistit, aby Tabulky traťových poměrů náležitě popisovaly provozní podmínky související s vlastnostmi tratí a vlastnostmi vozidel.

Provozovatel infrastruktury musí železničnímu podniku poskytnout alespoň informace pro Tabulky traťových poměrů podle dodatku D2 prostřednictvím registru infrastruktury (RINF). Tyto informace musí zahrnovat příslušné informace, které musí být vzaty v úvahu pro přizpůsobení provozu vlaků vlastnostem tratí a vlastnostem vozidel. Do doby, než bude příslušné parametry v souladu s článkem 6 prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/777 ([3]), poskytovat registr infrastruktury, musí tyto informace provozovatel infrastruktury poskytovat jiným způsobem, a to bezplatně, co možná nejdříve a první podání musí v každém případě proběhnout do 15 dnů, pokud železniční podnik neschválí prodloužení této lhůty.

Jakmile získá provozovatel infrastruktury informace týkající se změn informací v Tabulkách traťových poměrů, informuje o nich železniční podnik prostřednictvím registru infrastruktury, nebo do doby, než registr tuto funkci zpřístupní, jiným způsobem.

Provozovatel infrastruktury musí zajistit, aby informace poskytnuté železničním podnikům byly úplné a přesné. Pro nouzové situace nebo poskytnutí informací v reálném čase zajistí provozovatel infrastruktury vhodné alternativní prostředky pro okamžité informování železničního podniku o dodatku D2.

4.2.1.2.2.2. Změny informací obsažených v Tabulkách traťových poměrů

Provozovatel infrastruktury musí železniční podnik informovat o všech trvalých nebo dočasných změnách informací poskytovaných podle bodu 4.2.1.2.2.1.

([3]) 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 (viz strana 312 v tomto čísle Úředního věstníku).

▼B

Tyto změny musí být železničním podnikem shrnuty ve zvláštním dokumentu nebo na elektronickém nosiči dat, jehož formát musí být stejný pro všechny infrastruktury, na kterých jsou provozovány vlaky daného železničního podniku.

4.2.1.2.2.3. Informování strojvedoucího v reálném čase

Provozovatel infrastruktury musí strojvedoucí informovat o všech změnách na trati a na příslušném zařízení tratě, které nebyly sděleny jako změny informací pro Tabulky traťových poměrů podle ustanovení bodu 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3. *Jízdní řády*

Poskytování informací o jízdních řádech vlaků usnadňuje jízdu vlaků načas a pomáhá v poskytování služeb.

Železniční podnik musí poskytnout strojvedoucím informace nezbytné pro normální vedení vlaku. Tyto informace obsahují minimálně tyto údaje:

— identifikaci vlaku,

— dny, ve které vlak jezdí (v případě potřeby),

— místa zastavení a činnosti s nimi spojené,

— další časové body,

— časy příjezdu/odjezdu/průjezdu v každém z těchto míst.

Tyto informace o jízdě vlaku, které musí být založeny na informacích poskytnutých provozovatelem infrastruktury, mohou být poskytnuty v elektronické nebo tištěné formě.

Předkládání dokumentace strojvedoucímu musí být jednotné na všech tratích, na kterých železniční podnik zajišťuje provoz.

4.2.1.2.4. *Kolejová vozidla*

Železniční podnik musí poskytnout strojvedoucímu veškeré informace týkající se činnosti kolejových vozidel při provozu za zhoršených podmínek (např. vlaků vyžadujících pomoc). Tato dokumentace se v těchto případech musí zaměřit i na konkrétní rozhraní se zaměstnanci provozovatele infrastruktury.

4.2.1.3. Dokumentace pro zaměstnance železničního podniku s výjimkou strojvedoucích

Železniční podnik musí poskytnout všem svým zaměstnancům (ať již ve vlaku nebo jinde), kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost, jež se týkají přímého rozhraní se zaměstnanci, zařízením nebo systémy provozovatele infrastruktury, pravidla, postupy, konkrétní informace o kolejových vozidlech a o trati, které považuje za vhodné pro tyto úkoly. Tyto informace musí být použitelné jak v běžném provozu, tak v provozu za zhoršených podmínek.

Pro zaměstnance ve vlacích musí struktura, formát, obsah a proces přípravy a aktualizace těchto informací vycházet ze specifikace uvedené v pododdíle 4.2.1.2.

4.2.1.4. Dokumentace pro zaměstnance provozovatele infrastruktury, kteří povolují jízdy vlaků

Veškeré informace nezbytné pro zajištění komunikace týkající se bezpečnosti mezi zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků, a doprovodem vlaku musí být stanoveny:

— v dokumentech popisujících zásady komunikace (dodatek C),

— v dokumentu s názvem Kniha formulářů.

Provozovatel infrastruktury musí tyto dokumenty vypracovat ve všech svých provozních jazycích.

▼B

4.2.1.5. Komunikace týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, jinými zaměstnanci železničního podniku a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků

Jazykem pro komunikaci týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku, jinými zaměstnanci železničního podniku (podle definice v dodatku G) a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků, je provozní jazyk(y) (podle definice v dodatku J), který (které) používá provozovatel infrastruktury na dotčené trati.

Zásady pro komunikaci týkající se bezpečnosti mezi doprovodem vlaku a zaměstnanci, kteří povolují jízdy vlaků, jsou uvedeny v dodatku C.

V souladu se směrnicí 2012/34/EU je provozovatel infrastruktury odpovědný za zveřejnění „provozního“ jazyka („provozních“ jazyků), který (které) používají jeho zaměstnanci v každodenním provozu.

Avšak tam, kde místní praxe vyžaduje možnost používání i druhého jazyka, musí provozovatel infrastruktury určit zeměpisné hranice jeho používání.

4.2.2. *Specifikace týkající se vlaků*

4.2.2.1. Viditelnost vlaku

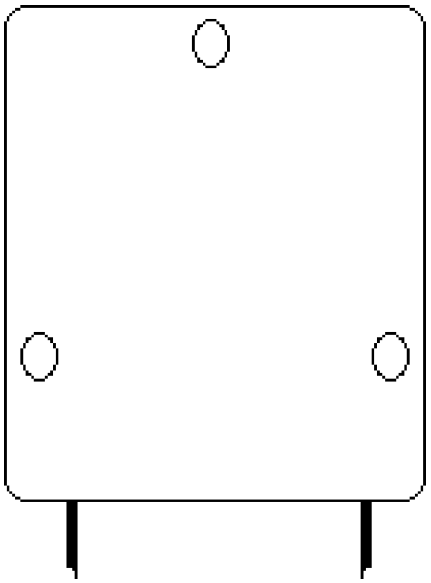
4.2.2.1.1. *Všeobecné požadavky*

Železniční podnik musí zajistit, aby vlaky byly vybaveny prostředky označujícími začátek a konec vlaku.

4.2.2.1.2. *Začátek vlaku*

Železniční podnik musí zajistit, aby byl blížící se vlak jasně viditelný a rozpoznatelný jako vlak podle přítomnosti a uspořádání rozsvícených bílých předních světel.

Přední strana prvního vozidla vlaku ve směru jízdy musí být vybavena třemi světly ve tvaru rovnoramenného trojúhelníku, jak je znázorněno níže. Tato světla musí být rozsvícena pokaždé, když se vlak řídí z uvedené strany.



▼B

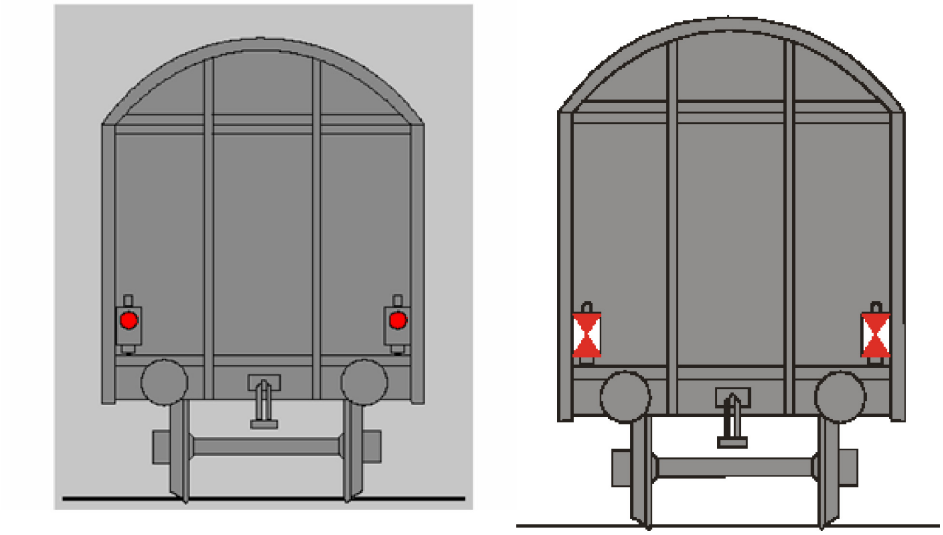
Přední světla musí optimalizovat rozlišitelnost vlaku (poziční světla), poskytovat strojvedoucímu dostatečnou viditelnost (čelní světla) v noci a během zhoršených světelných podmínek a nesmí oslňovat strojvedoucí protijedoucích vlaků.

Vzájemná vzdálenost, výška nad temenem kolejnice, průměr, intenzita světel, rozměry a tvar vyzařovaného paprsku v denním i nočním provozu jsou stanoveny v TSI „Kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (TSI LOC&PAS).

Ve lhůtách uvedených níže pro harmonizaci návěsti „Konec vlaku“ podle oddílu 4.2.2.1.3.2, musí být svítivost čelních světlometů vozidel v souladu s bodem 5 oddílu 4.2.7.1.1 přílohy nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ([4]) (TSI LOC&PAS) pro přístup k tratím identifikovaným v registru infrastruktury, kde se používá permisivní řízení.

4.2.2.1.3. *Konec vlaku*

Železniční podnik musí poskytnout potřebné prostředky označující konec vlaku. Návěst „Konec vlaku“ musí být umístěna pouze na konci posledního vozidla vlaku. Musí být umístěna podle níže uvedeného znázornění.



4.2.2.1.3.1. Vlaky osobní dopravy

Návěst „Konec vlaku“ vlaku osobní dopravy musí sestávat ze dvou stálých červených světel ve stejné výšce na příčné ose nad nárazníkem.

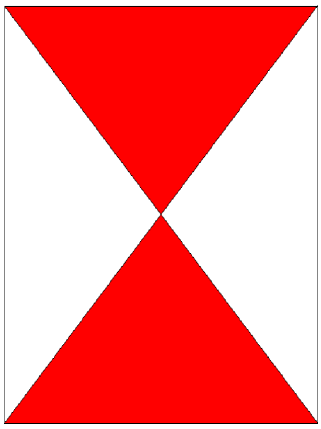
4.2.2.1.3.2. Vlaky nákladní dopravy

Návěst „Konec vlaku“ vlaku nákladní dopravy musí sestávat ze dvou desek z odrazového materiálu ve stejné výšce na příčné ose nad nárazníkem. Vlak vybavený dvěma stálými červenými světly je rovněž považován za vyhovující této povinnosti.

Desky z odrazového materiálu musí být v souladu s dodatkem E k TSI „Nákladní vozy“ a být následujícího tvaru s bílými postranními trojúhelníky a horními a dolními červenými trojúhelníky:

([4]) 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).

▼B



Tyto desky musí být ve stejné výšce na příčné ose nad nárazníkem.

Zvláštní případy:

Belgie, Francie, Itálie, Portugalsko, Španělsko a Spojené království mohou nadále používat oznámené vnitrostátní předpisy, které požadují jako podmínku pro provoz na úsecích své sítě, aby vlaky nákladní dopravy byly vybaveny dvěma stálými červenými světly, pokud je to odůvodněno již zavedenými provozními postupy a/nebo vnitrostátními předpisy oznámenými do konce ledna 2019.

Zprávy:

Nejpozději do ►M1 31. prosince 2020 ◄ musí dotčené členské státy předložit Komisi zprávy o používání desek z odrazového materiálu, které určí všechny závažné překážky bránící plánovanému odstranění vnitrostátních předpisů.

Spolupráce se sousedními zeměmi:

Mezitím dotčené členské státy, zejména na žádost železničních podniků, provedou posouzení s cílem akceptovat použití dvou desek z odrazového materiálu na jednom nebo více úsecích své sítě, bude-li výsledek posouzení kladný, a vymezit vhodné podmínky, které budou založeny na posouzení rizik a provozních požadavcích. Toto posouzení musí být dokončeno nejpozději do šesti měsíců po obdržení žádosti železničního podniku. Pokud členský stát zamítnutí řádně neodůvodní na základě negativního výsledku posouzení, budou desky z odrazového materiálu akceptovány.

Členské státy se zejména vynasnaží povolit používání desek z odrazového materiálu na koridorech pro železniční nákladní dopravu s cílem upřednostnit stávající úzká místa. Tyto úseky a podrobnosti o všech podmínkách, které se na ně vztahují, musí být zaznamenány v registru infrastruktury. Dokud nejsou informace vloženy do registru infrastruktury, provozovatel infrastruktury zajistí, aby informace byly železničním podnikům sděleny jinými vhodnými prostředky. Provozovatel infrastruktury v registru infrastruktury určí úseky tratí, na nichž jsou vyžadována dvě stálá červená světla.

▼M2

Postupné ukončení:

Pro akceptování vlaků nákladní dopravy vybavených dvěma deskami z odrazového materiálu platí tyto lhůty:

1) od 1. ledna 2022 v koridorech pro železniční nákladní dopravu stanovených v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010, s následujícími výjimkami na tratích, kde jsou stálá červená světla provozním požadavkem pro zajištění bezpečnosti:

▼M2

a) 1. ledna 2026 pro Belgii a Francii;

b) 1. ledna 2025 pro Portugalsko a Španělsko.

2) od 1. ledna 2026 v celé železniční síti Evropské unie.

Členské státy, jichž se týkají výjimky podle odst. 1 písm. a) a b), předloží Komisi nejpozději do 1. března 2022 podrobný akční plán a přesné cíle, jak zajistí odstranění požadavku na červená světla jako návěsti „Konec vlaku“. Poté členské státy podají Komisi každých šest měsíců zprávu o pokroku dosaženém při používání desek z odrazového materiálu ve své síti s cílem harmonizovat na úrovni Unie do 1. ledna 2026 návěst „Konec vlaku“. Zúčastněné strany poskytnou veškeré nezbytné informace, které členským státům umožní plnit jejich povinnost podávat zprávy.

Komise předloží výboru uvedenému v článku 51 směrnice (EU) 2016/797 zprávu o pokroku při provádění oddílu 4.2.2.1.

▼B

4.2.2.2. Slyšitelnost vlaku

4.2.2.2.1. *Všeobecné požadavky*

Železniční podnik musí zajistit, aby vlaky byly vybaveny zvukovým výstražným zařízením upozorňujícím na blížící se vlak.

4.2.2.2.2. *Řízení*

Aktivace zvukového výstražného zařízení musí být možná ze všech poloh při řízení vlaku.

4.2.2.3. Identifikace vozidla

Každé vozidlo musí mít jedinečné identifikační číslo, které ho odlišuje od ostatních kolejových vozidel. Toto číslo musí být zřetelně uvedeno alespoň na obou bočních stranách vozidla.

Musí být také možné identifikovat provozní omezení platná pro dané vozidlo.

Další požadavky jsou uvedeny v dodatku H.

4.2.2.4. Bezpečnost cestujících a nákladu

4.2.2.4.1. *Bezpečnost nákladu*

Železniční podnik musí zajistit, aby nákladní vozy byly bezpečně a spolehlivě naloženy a zůstaly tak po celou cestu.

4.2.2.4.2. *Bezpečnost cestujících*

Železniční podnik musí zajistit, aby přeprava cestujících při odjezdu a během cesty byla prováděna bezpečně.

4.2.2.5. Traťová kompatibilita a řazení vlaku

4.2.2.5.1. *Traťová kompatibilita*

A) Železniční podnik odpovídá za to, že všechna vozidla, z nichž se jeho vlak skládá, jsou kompatibilní se zamýšlenou tratí.

Železniční podnik musí mít ve svém systému řízení bezpečnosti postup, kterým zajistí, aby všechna vozidla, která používá, byla povolena, zaregistrována a kompatibilní se zamýšlenou tratí (zamýšlenými tratěmi), včetně požadavků, které musí splňovat jeho zaměstnanci.

▼B

Postup pro traťovou kompatibilitu nesmí zdvojovat postupy prováděné v rámci povolování vozidla podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2018/545 ([5]) k zajištění technické kompatibility mezi vozidlem a sítí (sítěmi). Parametry dodatku D1, které již byly ověřeny a zkontrolovány během postupu povolování vozidla nebo jiných podobných postupů, nesmí být v rámci kontroly traťové kompatibility posuzovány znovu.

V případě vozidel povolených podle směrnice (EU) 2016/797 relevantní údaje o vozidlech týkající se parametrů uvedených v dodatku D1, které již byly zkontrolovány během procesu povolení a jsou součástí:

— souboru dokumentů podle čl. 21 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797 a

— povolení k uvedení vozidla na trh podle čl. 21 odst. 10 směrnice (EU) 2016/797,

musí železničnímu podniku na žádost poskytnout žadatel uvedený v čl. 2 bodě 22 směrnice (EU) 2016/797 nebo držitel, pokud tyto informace nejsou k dispozici v ERATV nebo v jiných registrech kolejových vozidel.

V případě vozidel povolených před směrnicí (EU) 2016/797 relevantní údaje o vozidlech týkající se parametrů uvedených v dodatku D1 musí železničnímu podniku na žádost poskytnout držitel dokumentace k povolení vozidel nebo držitel vozidel, pokud tyto informace nejsou k dispozici v ERATV nebo v jiných registrech kolejových vozidel.

Postupy pro traťovou kompatibilitu v systému řízení bezpečnosti železničního podniku musí zahrnovat následující kontroly, které lze provádět souběžně v jakoukoliv vhodnou dobu nebo v jakémkoliv vhodném pořadí:

— každé vozidlo je povoleno a registrováno,

— každé vozidlo ve vlaku je s tratí kompatibilní,

— složení vlaku je kompatibilní s tratí a dráhou vlaku,

— přípravu vlaku, aby bylo zajištěno, že vlak je správně sestavený a úplný.

B) Provozovatel infrastruktury musí podle dodatku D1 prostřednictvím registru infrastruktury poskytnout informace o traťové kompatibilitě.

V dodatku D1 jsou stanoveny parametry, které železniční podnik musí použít ve svém postupu před první jízdou vozidla nebo sestavení vlaku k zajištění, že všechna vozidla, z nichž se vlak skládá, jsou kompatibilní s tratí (tratěmi), na níž (nichž) se provoz vlaku plánuje, včetně v příslušných případech objízdných tratí a tratí do míst určených pro údržbu. Je nutné vzít v úvahu změny tratě a vlastností infrastruktury. Pokud je pro danou oblast použití parametr uvedený v dodatku D1 harmonizován na úrovni sítě (sítí), lze shodu s tímto parametrem předpokládat u každého vozidla povoleného pro tuto oblast použití. Vnitrostátní předpisy nebo doplňkové vnitrostátní požadavky na přístup k síti týkající se traťové kompatibility jsou v zásadě považovány za neslučitelné s dodatkem D1. Provozovatel infrastruktury nesmí vyžadovat další technické kontroly pro účely traťové kompatibility nad rámec seznamu uvedeného v dodatku D1.

([5]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2018/545 ze dne 4. dubna 2018, kterým se stanoví praktická pravidla pro postup povolování železničních vozidel a typu železničních vozidel v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 (Úř. věst. L 90, 6.4.2018, s. 66).

▼B

V souladu s požadavky čl. 23 odst. 1 písm. b) směrnice (EU) 2016/797 do doby, než bude registr infrastruktury poskytovat veškeré nezbytné informace o příslušných parametrech, musí tyto informace provozovatel infrastruktury poskytovat jiným způsobem, a to bezplatně, co nejdříve a v elektronické podobě železničním podnikům, oprávněným žadatelům o žádosti o trasy a v příslušném případě žadatelům uvedeným v čl. 2 bodě 22 směrnice (EU) 2016/797.

První podání informací o traťové kompatibilitě jiným způsobem než prostřednictvím registru infrastruktury provede provozovatel infrastruktury na žádost železničního podniku co možná nejdříve, v každém případě do 15 dnů, pokud se provozovatel infrastruktury a železniční podnik nedohodnou na delší lhůtě. Provozovatel infrastruktury musí zajistit, aby informace poskytnuté železničním podnikům byly úplné a přesné.

Provozovatel infrastruktury musí informovat železniční podnik o změnách vlastností tratě, jakmile má tyto informace k dispozici, prostřednictvím registru infrastruktury nebo do doby, než registr tuto funkci zpřístupní, jiným způsobem.

Pro nouzové situace nebo poskytnutí informací v reálném čase zajistí provozovatel infrastruktury okamžité poskytnutí informací železničnímu podniku prostřednictvím vhodných prostředků.

C) V relevantních případech musí být pro zajištění traťové kompatibility zkontrolovány další prvky:

— přeprava nebezpečných věcí, jak je uvedena v bodě 4.2.3.4.3,

— tišší trať, jak je uvedena v TSI „Hluk“,

— mimořádná přeprava, jak je uvedena v dodatku I,

— podmínky přístupu do podzemních stanic pro dieselové a jiné spalovací trakční systémy, jak je uvedeno v bodě 4.2.8.3 TSI LOC&PAS.

4.2.2.5.2. *Řazení vlaku*

Požadavky na řazení vlaku musí vzhledem k přidělené trase brát v úvahu následující skutečnosti:

a) všechna vozidla tvořící vlak včetně jejich nákladu

— musí být v souladu se všemi požadavky platnými pro tratě, po kterých vlak pojede,

— musí být schopna jet maximální rychlostí, kterou má vlak podle plánu jet;

b) všechna vozidla tvořící vlak se musí po celou dobu cesty nacházet uvnitř předepsaného intervalu údržby (a to jak časově, tak i co se týče ujeté vzdálenosti);

c) sestava vozidel tvořících vlak včetně jejich nákladu musí být v souladu s technickými a provozními omezeními příslušné tratě a délka vlaku nesmí překročit maximum přípustné pro odesílací a přijímací terminály;

d) železniční podnik odpovídá za to, že všechna vozidla tvořící vlak, včetně jejich nákladu, jsou pro plánovanou cestu technicky způsobilá a zůstanou tak po celou cestu.

Železniční podnik může být nucen vzít v úvahu další omezení z důvodu typu brzdného režimu nebo typu trakce u konkrétního vlaku (viz bod 4.2.2.6).

▼B

4.2.2.6. Brzdění vlaku

4.2.2.6.1. *Minimální požadavky na brzdný systém*

Všechna vozidla vlaku musí být napojena na průběžný automatický brzdný systém tak, jak je definován v TSI LOC&PAS a WAG.

První a poslední vozidlo (včetně hnacích vozidel) ve všech vlacích musí mít funkční samočinnou brzdu.

V případě, že se vlak náhodou rozdělí na dvě části, musí se obě rozpojené soupravy vozidel automaticky zastavit v důsledku maximálního využití brzdy.

4.2.2.6.2. *Brzdicí účinek a maximální povolená rychlost*

1) Provozovatel infrastruktury musí železničnímu podniku poskytnout prostřednictvím registru infrastruktury informace o všech relevantních vlastnostech tratě pro každou trasu:

— vzdálenosti návěstí (pro předvěstění, zastavení) zahrnující jejich vlastní bezpečnostní rezervy,

— sklony,

— maximální povolené rychlosti a

— podmínky používání brzdných systémů, které mohou ovlivňovat infrastrukturu, např. magnetické, rekuperační a vířivé brzdy.

Do doby, než bude příslušné parametry poskytovat registr infrastruktury, musí tyto informace provozovatel infrastruktury poskytovat jiným způsobem, a to bezplatně, co možná nejdříve a první podání musí v každém případě proběhnout do 15 dnů, pokud železniční podnik neschválí prodloužení této lhůty.

Provozovatel infrastruktury musí informovat železniční podnik o změnách vlastností tratě, jakmile má tyto informace k dispozici, prostřednictvím registru infrastruktury nebo do doby, než registr tuto funkci zpřístupní, jiným způsobem.

Provozovatel infrastruktury musí zajistit, aby informace poskytnuté železničním podnikům byly úplné a přesné.

2) Provozovatel infrastruktury může poskytnout tyto informace:

i) u vlaků schopných dosáhnout maximální rychlosti vyšší než 200 km/h profil zpomalení a ekvivalentní reakční dobu na vodorovné koleji;

ii) u vlakových souprav nebo vlaků s pevným řazením vozů, které nejsou schopny dosáhnout maximální rychlosti vyšší než 200 km/h, profil zpomalení (jako v bodě i) výše) nebo brzdicí procenta;

iii) u ostatních vlaků (proměnlivé sestavy vlaku, které nejsou schopny dosáhnout maximální rychlosti vyšší než 200 km/h): brzdicí procenta.

Pokud provozovatel infrastruktury poskytne výše uvedené informace, musí tyto informace být nediskriminačním způsobem dostupné všem železničním podnikům, které mají v úmyslu provozovat vlaky ve své síti.

Tabulky brzdicích procent již používané a akceptované pro stávající tratě neodpovídající TSI ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost musí být rovněž zpřístupněny.

▼B

3) Železniční podnik musí ve fázi plánování stanovit brzdnou schopnost vlaku a odpovídající maximální rychlost, přičemž je třeba vzít v úvahu:

— důležité vlastnosti tratě, jak je uvedeno v bodě 1 výše a, jsou-li k dispozici, informace poskytnuté provozovatelem infrastruktury podle bodu 2 výše a

— rezervy související s kolejovými vozidly odvozené ze spolehlivosti a dostupnosti brzdového systému.

Navíc musí železniční podnik zajistit, aby každý vlak během provozu dosáhl alespoň nezbytného brzdicího účinku. Železniční podnik musí vypracovat a zavést odpovídající pravidla a spravovat je v rámci svého systému řízení bezpečnosti.

Železniční podnik musí zejména stanovit pravidla, která se použijí, když vlak během provozu nedosahuje nezbytného brzdicího účinku. V tomto případě musí železniční podnik okamžitě informovat provozovatele infrastruktury. Provozovatel infrastruktury může přijmout vhodná opatření, aby omezil dopad na celkovou dopravní situaci ve své síti.

4.2.2.7. Zajištění provozuschopného stavu vlaku

4.2.2.7.1. *Všeobecné požadavky*

Železniční podnik musí určit postup, jak zajišťovat, aby veškeré vybavení vlaku související s bezpečností bylo plně funkční a aby provoz vlaku byl bezpečný.

Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury o veškerých změnách vlastností vlaku ovlivňujících jeho jízdu nebo o veškerých změnách, které by mohly ovlivnit schopnost přizpůsobení se vlaku přidělené trase.

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí stanovit a aktualizovat podmínky a postupy pro provoz vlaku za zhoršených podmínek.

4.2.2.7.2. *Údaje před odjezdem*

Železniční podnik zajistí, aby provozovateli (provozovatelům) infrastruktury byly před odjezdem vlaku zpřístupněny tyto údaje nezbytné pro bezpečný a efektivní provoz:

— identifikace vlaku,

— název železničního podniku odpovědného za vlak,

— skutečná délka vlaku,

— informace, zda vlak přepravuje cestující nebo zvířata, když k tomu není určen,

— veškerá provozní omezení s uvedením vozidla (vozidel), kterého (kterých) se týká (obrys vozidla, omezení rychlosti atd.),

— informace, které provozovatel infrastruktury vyžaduje pro přepravu nebezpečných věcí.

Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury v případě, že vlak nepojede po trase, která mu byla přidělena, nebo že byl zrušen.

▼B

4.2.2.8. Požadavky na viditelnost návěstí a značení podél tratě

Strojvedoucí musí být schopen vidět návěsti a značení podél tratě a tyto návěsti a značení musí být pro strojvedoucího viditelné, pokud pro něho platí. Totéž platí i pro jiné typy značek podél tratě, pokud se týkají bezpečnosti.

Návěsti, značení podél tratě, značky a informační tabule musí být proto navrženy a umístěny natolik konzistentně, aby tomu napomáhaly. Je nutno vzít v úvahu mimo jiné i tyto otázky:

— vhodné umístění tak, aby čelní světla vlaku umožnila strojvedoucímu přečíst informaci,

— vhodnost a intenzita osvětlení tam, kde je nutno tuto informaci osvětlit,

— pokud se používá zpětného odrazu, odrazové vlastnosti použitého materiálu musí být v souladu s příslušnými specifikacemi a značky musí být vyrobeny tak, aby čelní světla vlaku umožnila strojvedoucímu snadno přečíst informaci.

Stanoviště strojvedoucího musí být navržena natolik jednotně, aby strojvedoucí byl schopen snadno vidět příslušné zobrazované informace.

4.2.2.9. Bdělost strojvedoucího

Ve vlaku jsou nezbytné prostředky k monitorování bdělosti strojvedoucího. Ty musí zasáhnout tak, že vlak zastaví, pokud strojvedoucí v určitém čase nereaguje; časový rozsah je stanoven v TSI „Kolejová vozidla“.

4.2.3. *Specifikace týkající se provozu vlaků*

4.2.3.1. Plánování vlaků

V souladu se směrnicí 2012/34/EU musí provozovatel infrastruktury informovat o tom, jaké údaje jsou potřeba v případě, že se žádá o trasu vlaku.

4.2.3.2. Identifikace vlaků

Každý vlak musí být označen číslem vlaku. Číslo vlaku určuje provozovatel infrastruktury, když přiděluje trasu; toto číslo musí znát železniční podnik a všichni provozovatelé infrastruktury, kteří zajišťují jízdu vlaku. Číslo vlaku musí být pro každou síť jedinečné. Mělo by se zamezit změnám čísla vlaku během jízdy.

4.2.3.2.1. *Formát čísla vlaku*

Formát čísla vlaku je definován v TSI „Řízení a zabezpečení“ (dále jen „TSI CCS“, nařízení Komise (EU) 2016/919 ([6])).

4.2.3.3. Odjezd vlaku

4.2.3.3.1. *Kontroly a zkoušky před odjezdem*

Železniční podnik musí stanovit kontroly a zkoušky s cílem zajistit, aby každý odjezd byl uskutečněn bezpečně (např. dveře, náklad, brzdy).

([6]) Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

▼B

4.2.3.3.2. *Informování provozovatele infrastruktury o provozním stavu vlaku*

Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury, když je vlak připraven vjet na železniční síť.

Železniční podnik musí informovat provozovatele infrastruktury před odjezdem vlaku a během jízdy o všech odchylkách ovlivňujících vlak nebo jeho provoz, které by mohly mít dopad na jeho jízdu.

4.2.3.4. Řízení dopravy

4.2.3.4.1. *Obecné požadavky*

Řízení provozu musí zajistit bezpečný, efektivní a časově přesný provoz železnice, včetně účinného obnovení narušeného provozu.

Provozovatel infrastruktury musí určit postupy a prostředky pro:

— řízení jízdy vlaků v reálném čase,

— provozní opatření na udržení co nejvyšší výkonnosti infrastruktury v případě zpoždění nebo mimořádných událostí, ať již skutečných nebo předpokládaných, a

— poskytnutí informací železničním podnikům v takových případech.

Jakékoli další postupy vyžadované železničním podnikem, které ovlivňují rozhraní s provozovatelem/provozovateli infrastruktury, mohou být zavedeny až po jejich schválení provozovatelem infrastruktury.

4.2.3.4.2. *Podávání zpráv o vlaku*

4.2.3.4.2.1. Údaje vyžadované pro podávání zpráv o poloze vlaku a předpokládaném času předání

Provozovatel infrastruktury musí:

a) poskytnout prostředky pro zaznamenávání časů odjezdu, příjezdu nebo průjezdu vlaku v příslušných předem stanovených bodech hlášení ve své síti v reálném čase a hodnotu časové odchylky;

b) mít k dispozici postup, který umožňuje odhadnout odchylku v počtu minut od plánovaného času, kdy má být vlak předán jedním provozovatelem infrastruktury jinému provozovateli, včetně informací o narušení provozu (popis a místo problému);

c) poskytnout konkrétní údaje podle nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ([7]) (Využití telematiky v nákladní dopravě – TSI TAF) a nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ([8]) (Využití telematiky v osobní dopravě – TSI TAP) vyžadované v souvislosti s podáváním zpráv o poloze vlaku. Tyto informace zahrnují:

1) identifikaci vlaku;

2) identitu bodu hlášení;

3) trať, po které vlak jede;

([7]) 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).

([8]) 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).

▼B

4) plánovaný čas v bodě hlášení;

5) skutečný čas v bodě hlášení (a zda jde o odjezd, příjezd nebo průjezd – musí být poskytnuty samostatné časy příjezdu a odjezdu u mezilehlých bodů hlášení, kterými vlak projíždí);

6) počet minut náskoku nebo zpoždění v určitém bodě hlášení;

7) první vysvětlení jakéhokoli jednotlivého zpoždění překračujícího 10 minut nebo podle jiných požadavků režimu pro monitorování provozu;

8) upozornění, že hlášení o vlaku je zpožděné a počet minut zpoždění hlášení;

9) v příslušných případech předcházející identifikace vlaku;

10) zprávu, že vlak byl zrušen v celé trase nebo v její části.

4.2.3.4.3. *Nebezpečné věci*

Železniční podnik musí stanovit postupy pro provádění přepravy nebezpečných věcí.

Tato dokumentace zahrnuje

— ustanovení uvedená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ([9]) a v příslušném případě ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2010/35/EU ([10]),

— informace pro strojvedoucího o přítomnosti a umístění nebezpečných věcí ve vlaku,

— informace, které vyžaduje provozovatel infrastruktury pro přepravu nebezpečných věcí,

— určení komunikačních kanálů ve spojení s provozovatelem infrastruktury a plánování konkrétních opatření v případě nouzových situací týkajících se nákladu.

4.2.3.4.4. *Provozní kvalita*

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí mít zavedeny postupy monitorování efektivního provozu všech dotčených služeb.

Monitorovací procesy budou navrženy tak, aby analyzovaly údaje a zjišťovaly základní trendy s ohledem jak na lidskou chybu, tak i na chybu systému. Výsledky této analýzy musí vést k opatřením ke zlepšení určeným k odstranění nebo zmírnění událostí, které by mohly ohrozit efektivní provoz sítě.

Pokud by tato opatření na zlepšení přinesla prospěch celé síti při zapojení ostatních provozovatelů infrastruktury a železničních podniků, musí být o nich s výhradou obchodního tajemství tito provozovatelé a podniky náležitě informovány.

([9]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

([10]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/35/EU ze dne 16. června 2010 o přepravitelných tlakových zařízeních a o zrušení směrnic Rady 76/767/EHS, 84/525/EHS, 84/526/EHS, 84/527/EHS a 1999/36/ES (Úř. věst. L 165, 30.6.2010, s. 1).

▼B

Události, které závažným způsobem narušily provoz, bude co nejdříve analyzovat provozovatel infrastruktury. Bude-li to vhodné a zejména tam, kde se to týká zaměstnanců železničních podniků, přizve provozovatel infrastruktury železniční podnik zúčastněný na události (železniční podniky zúčastněné na události) k účasti na analýze. Pokud výsledek této analýzy vyústí v doporučení ke zkvalitnění sítě, která mají odstranit nebo omezit příčiny nehod nebo mimořádných událostí, budou tato doporučení sdělena všem příslušným provozovatelům infrastruktury a železničním podnikům.

Tyto procesy musí být dokumentovány a podléhat vnitřnímu auditu.

4.2.3.5. Záznam údajů

Údaje týkající se jízdy vlaku musí být zaznamenány a uchovány pro tyto účely:

— podpora systematického monitorování bezpečnosti jako prostředek pro prevenci mimořádných událostí a nehod,

— identifikace strojvedoucího, vlaku a fungování infrastruktury v období před mimořádnou událostí nebo nehodou a je-li to vhodné, bezprostředně po ní, aby bylo možné zjistit příčiny a podpořit nová nebo změněná opatření, která zabrání jejímu opakování,

— zaznamenávání informací týkajících se fungování lokomotivy/hnací jednotky a činnosti osoby řídící vlak.

Zaznamenané údaje musí být možné přiřadit k:

— datu a času záznamu,

— přesnému zeměpisnému umístění zaznamenávané události,

— identifikaci vlaku,

— totožnosti strojvedoucího.

Údaje, které mají být zaznamenány pro systém ETCS/GSM-R, jsou definovány v TSI CCS a jsou relevantní vzhledem k požadavkům uvedeným v tomto bodě 4.2.3.5.

Údaje musí být bezpečně zapečetěny a uskladněny a přístupné oprávněným subjektům, včetně inspekčních orgánů, při výkonu jejich činnosti podle článku 22 směrnice (EU) 2016/798.

4.2.3.5.1. *Záznam údajů o dozoru mimo vlak*

Provozovatel infrastruktury musí zaznamenávat alespoň tyto údaje:

— porucha zařízení tratě souvisejícího s jízdou vlaků (zabezpečení, výhybky atd.),

— zjištění přehřátí ložiska nápravy, pokud je instalována detekce,

— komunikaci související s bezpečností mezi strojvedoucím a zaměstnancem řízení provozu.

4.2.3.5.2. *Záznam údajů o dozoru ve vlaku*

Železniční podnik musí zaznamenávat alespoň tyto údaje:

— zjištění jízdy za návěst zakazující jízdu nebo „konec oprávnění k jízdě“,

— použití nouzové brzdy,

▼B

— rychlost, kterou vlak jede,

— všechna vypnutí nebo potlačení vlakových systémů řízení (zabezpečení),

— použití zvukového výstražného zařízení,

— použití ovládání dveří (uvolnění, zavření), pokud je instalováno,

— zjištění prostřednictvím palubních poplašných systémů týkající se bezpečného provozu vlaku, pokud jsou instalovány,

— identifikaci stanoviště strojvedoucího, pro které jsou údaje za účelem kontroly zaznamenávány.

Další technické specifikace týkající se záznamového zařízení jsou uvedeny v TSI LOC&PAS.

4.2.3.6. Provoz za zhoršených podmínek

4.2.3.6.1. *Informace pro jiné uživatele*

Provozovatel infrastruktury ve spojení se železničními podniky musí stanovit postup, jakým se budou neprodleně vzájemně informovat o každé situaci, která narušuje bezpečnost, výkonnost a/nebo dostupnost železniční sítě nebo kolejových vozidel.

4.2.3.6.2. *Informace pro strojvedoucí*

V případě provozu za zhoršených podmínek, spojeného s oblastí odpovědnosti provozovatele infrastruktury, musí provozovatel infrastruktury poskytnout strojvedoucím formální pokyny o opatřeních, která se musí přijmout, aby byly zhoršené provozní podmínky bezpečně překonány.

4.2.3.6.3. *Nouzová opatření*

Provozovatel infrastruktury ve spolupráci se všemi železničními podniky využívajícími jeho infrastrukturu, a podle potřeby i se sousedícími provozovateli infrastruktury, musí stanovit, zveřejnit a zpřístupnit příslušná nouzová opatření a odpovědnosti přiřadit na základě požadavku snížit všechny negativní dopady vyplývající z provozu za zhoršených podmínek.

Požadavky plánování a reakce na takové události musí být přiměřené povaze a možné závažnosti zhoršených podmínek.

Tato opatření musí minimálně zahrnovat plány na obnovení „normálního“ stavu sítě a mohou se týkat též:

— poruch kolejových vozidel (např. poruch, které by mohly způsobit podstatné narušení provozu, postupů pro odtažení provozu neschopných vlaků),

— poruch infrastruktury (např. přerušení dodávky elektřiny nebo podmínek, za kterých je možné odklonit vlak z předem dohodnuté tratě),

— extrémních klimatických podmínek.

▼B

Provozovatel infrastruktury musí shromáždit a aktualizovat informace o kontaktech na klíčové zaměstnance provozovatele infrastruktury a železničního podniku, na které se lze obrátit v případě narušení služby vedoucí k provozu za zhoršených podmínek. Tyto informace musí obsahovat kontaktní údaje pro pracovní i mimopracovní dobu.

Železniční podnik musí poskytnout tyto informace provozovateli infrastruktury a oznámit mu rovněž jakékoli změny těchto kontaktních údajů.

Provozovatel infrastruktury musí uvědomit všechny železniční podniky o jakýchkoli změnách ve svých údajích.

4.2.3.7. Zvládnutí nouzové situace

Provozovatel infrastruktury musí po konzultaci:

— se všemi železničními podniky využívajícími jeho infrastrukturu nebo v příslušných případech s orgány, které zastupují železniční podniky, které působí na jeho infrastruktuře,

— v příslušných případech se sousedícími provozovateli infrastruktury,

— v příslušných případech s místními úřady a se subjekty zastupujícími na místní nebo celostátní úrovni záchranné služby (včetně hasičů a záchranné služby)

stanovit, zveřejnit a zpřístupnit příslušná opatření pro zvládání nouzových situací a uvedení tratě zpět do běžného provozu.

Taková opatření se obvykle vztahují na:

— srážky vlaků,

— požáry ve vlaku,

— evakuaci vlaků,

— nehody v tunelech,

— mimořádné události týkající se nebezpečných věcí,

— vykolejení.

Železniční podnik musí poskytnout provozovateli infrastruktury veškeré specifické informace o uvedených okolnostech, zejména s ohledem na obnovu nebo opětovné nakolejení svých vlaků.

Železniční podnik musí mít kromě toho zavedeny postupy pro informování cestujících o nouzových a bezpečnostních postupech ve vlacích.

4.2.3.8. Pomoc doprovodu vlaku v případě mimořádné události nebo závažné poruchy kolejového vozidla.

Železniční podnik musí stanovit vhodné postupy pro pomoc doprovodu vlaku v situacích za zhoršených podmínek s cílem zamezit nebo zmenšit zpoždění způsobené technickými nebo jinými poruchami kolejových vozidel (např. komunikační linky, opatření, která se musí učinit v případě evakuace vlaku).

4.3. **Funkční a technické specifikace rozhraní**

S ohledem na základní požadavky stanovené v kapitole 3 tohoto nařízení jsou funkční a technické specifikace rozhraní následující:

▼B

4.3.1. *Rozhraní s TSI „Infrastruktura“ (TSI INF)*

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI INF	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Brzdicí účinek a maximální povolená rychlost	4.2.2.6.2	Podélná odolnost koleje	4.2.6.2
Změny informací obsažených v Tabulkách traťových poměrů	4.2.1.2.2.2	Provozní pravidla	4.4
Provoz za zhoršených podmínek	4.2.3.6		
Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu	Dodatek D1	Zjištění kompatibility infrastruktury a kolejových vozidel po schválení kolejových vozidel	7.6

4.3.2. *Rozhraní s TSI „Řízení a zabezpečení“ (TSI CCS)*

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI CCS	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Kniha pravidel pro strojvedoucí	4.2.1.2.1	Provozní pravidla (běžné a zhoršené podmínky)	4.4
Provozní pravidla	4.4		
Požadavky na viditelnost návěstidel a značení podél tratě	4.2.2.8	Viditelnost traťových objektů subsystému „řízení a zabezpečení“	4.2.15
Brzdění vlaku	4.2.2.6	Brzdicí účinek a vlastnosti vlaku	4.2.2
Kniha pravidel pro strojvedoucí	4.2.1.2.1	Použití pískovacího zařízení Mazání okolku (na vozidle) Použití kompozitních brzdových špalíků	4.2.10
Formát čísla vlaku	4.2.3.2.1	DMI (Rozhraní strojvedoucí – stroj) systému ETCS	4.2.12
		DMI (Rozhraní strojvedoucí – stroj) systému GSM-R	4.2.13
Záznam údajů	4.2.3.5	Rozhraní se záznamem údajů pro správní účely	4.2.14
Zajištění provozuschopného stavu vlaku	4.2.2.7	Správa šifrovacích klíčů	4.2.8
Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu	Dodatek D1	Kontroly traťové kompatibility před použitím povolených vozidel	4.9

▼B

4.3.3. *Rozhraní s TSI „Kolejová vozidla“*

4.3.3.1. Rozhraní s TSI „Lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob“ (TSI LOC&PAS)

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI LOC&PAS	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Nouzová opatření	4.2.3.6.3	Nouzové spřáhlo	4.2.2.2.4
		Koncové spřáhlo	4.2.2.2.3
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Parametr hmotnosti na nápravu	4.2.3.2.1
Brzdění vlaku	4.2.2.6	Brzdicí účinek	4.2.4.5.
Viditelnost vlaku	4.2.2.1	Vnější světla	4.2.7.1
Slyšitelnost vlaku	4.2.2.2	Houkačka (zvukové výstražné zařízení)	4.2.7.2
Požadavky na viditelnost návěstidel a značení podél tratě	4.2.2.8	Vnější viditelnost	4.2.9.1.3
		Optické vlastnosti čelního skla	4.2.9.2.2
		Vnitřní osvětlení	4.2.9.1.8
Bdělost strojvedoucího	4.2.2.9	Funkce kontroly činnosti strojvedoucího	4.2.9.3.1
Záznam údajů o dozoru ve vlaku	4.2.3.5.2	Záznamové zařízení	4.2.9.6
Zvládnutí nouzové situace	4.2.3.7	Schéma zvedání a pokyny	4.2.12.5
		Popisy týkající se nouzových opatření	4.2.12.6
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Provozní dokumentace	4.2.12.4
Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovodem vlaků	Dodatek F		
Pískování	Dodatek B	Vlastnosti kolejových vozidel pro kompatibilitu se systémem detekce vlaků na bázi kolejových obvodů – izolující emise	4.2.3.3.1.1
Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu	Dodatek D1	Kontroly traťové kompatibility před použitím povolených vozidel	4.9

▼B

4.3.3.2. Rozhraní s TSI „Nákladní vozy“ (TSI WAG)

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI WAG	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Konec vlaku	4.2.2.1.3	Přípojná zařízení pro návěst „Konec vlaku“	4.2.6.3
Vlaky nákladní dopravy	4.2.2.1.3.2	Návěst „Konec vlaku“	Dodatek E
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Obrysy vozidel	4.2.3.1
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Kompatibilita s únosností tratí	4.2.3. 2
Nouzová opatření	4.2.3.6.3	Pevnost jednotky – zvedání	4.2.2.2
Brzdění vlaku	4.2.2.6	Brzda	4.2.4
Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu	Dodatek D1	Kontroly traťové kompatibility před použitím povolených vozidel	4.9

4.3.4. *Rozhraní s TSI „Energie“ TSI (TSI ENE)*

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI ENE	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Maximální proud vlaku	4.2.4.1
Vypracování Tabulek traťových poměrů	4.2.1.2.2.1		
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Úseky pro oddělení:	
Vypracování Tabulek traťových poměrů	4.2.1.2.2.1	Fáze	4.2.15
		Systém	4.2.16
Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu	Dodatek D1	Kontroly traťové kompatibility před použitím povolených vozidel	7.3.5

4.3.5. *Rozhraní s TSI „Bezpečnost v železničních tunelech“ (TSI SRT)*

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI SRT	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Zajištění provozuschopného stavu vlaku	4.2.2.7	Pravidlo pro řešení mimořádné události	4.4.1
Odjezd vlaku	4.2.3.3		
Provoz za zhoršených podmínek	4.2.3.6		

▼B

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI SRT	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Zvládnutí nouzové situace	4.2.3.7	Plán pro případ mimořádné události v tunelu Cvičení Informování cestujících o bezpečnosti ve vlaku a mimořádných událostech	4.4.2 4.4.3 4.4.5
Odborná způsobilost	4.6.1	Zvláštní požadavky na doprovod vlaku a jiné zaměstnance týkající se tunelů	4.6.1

4.3.6. *Rozhraní s TSI „Hluk“ (TSI NOI)*

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI NOI	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Doplňková ustanovení pro použití této TSI na stávající nákladní vozy	7.2.2
Plánování vlaků	4.2.3.1	Tišší tratě	Dodatek D
Nouzová opatření	4.2.3.6.3	Zvláštní pravidla pro provoz nákladních vozů na tišších tratích v případě provozu za zhoršených podmínek	4.4.1

4.3.7. *Rozhraní s nařízením (EU) č. 1300/2014* ([11])*, TSI „Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ (TSI PRM)*

Odkaz v tomto nařízení		Odkaz v TSI PRM	
Parametr	Bod	Parametr	Bod
Odborná způsobilost Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovázením vlaků	4.6.1 Dodatek F	Subsystém infrastruktura	4.4.1
Odborná způsobilost Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovázením vlaků	4.6.1 Dodatek F	Subsystém kolejová vozidla	4.4.2
Traťová kompatibilita a řazení vlaku	4.2.2.5	Subsystém kolejová vozidla	4.4.2

([11]) 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).

▼B

4.4. **Provozní pravidla**

4.4.1. *Provozní zásady a pravidla pro železniční systém Evropské unie*

Provozní zásady a pravidla, které mají být stanoveny pro celý železniční systém Evropské unie, jsou specifikovány v dodatcích A (provozní zásady a pravidla ERTMS) a B (společné provozní zásady a pravidla).

4.4.2. *Vnitrostátní předpisy*

Vnitrostátní předpisy nejsou s touto TSI slučitelné, s výjimkou dodatku I, který uvádí oblasti, v nichž neexistují žádné společné provozní zásady a pravidla a které mohou i nadále podléhat vnitrostátním předpisům. V souladu s rozhodnutím (EU) 2017/1474 agentura ve spolupráci s dotčeným členským státem (dotčenými členskými státy) spolupracuje při posuzování seznamu otevřených bodů s cílem:

a) dále harmonizovat požadavky tohoto nařízení prostřednictvím podrobných ustanovení nebo prostřednictvím přijatelných způsobů prokázání souladu nebo

b) usnadnit integraci takových vnitrostátních předpisů do systémů řízení bezpečnosti železničních podniků a provozovatelů infrastruktury nebo

c) potvrdit potřebu vnitrostátních předpisů.

4.4.3. *Přijatelné způsoby prokázání souladu*

Agentura může formou technického stanoviska vymezit přijatelné způsoby prokázání souladu, u nichž se předpokládá, že zajistí soulad se zvláštními požadavky tohoto nařízení a zajistí bezpečnost v souladu se směrnicí (EU) 2016/798.

Komise, členské státy nebo dotčené zúčastněné strany mohou agenturu požádat, aby vymezila přijatelné způsoby prokázání souladu podle článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 ([12]). Agentura konzultuje s členskými státy a dotčenými zúčastněnými stranami a předloží technické stanovisko před jeho přijetím výboru uvedenému v článku 51 směrnice (EU) 2016/797.

Nejpozději do 16. června 2021 vydá agentura technická stanoviska vymezující přijatelné způsoby prokázání souladu alespoň pro každou z těchto oblastí:

— bezpečnost nákladu (viz bod 4.2.2.4.1),

— bezpečnost cestujících (viz bod 4.2.2.4.2),

— kontroly a zkoušky před odjezdem, včetně brzd a kontrol během provozu (viz bod 4.2.3.3.1),

— odjezd vlaku (viz bod 4.2.3.3),

— provoz za zhoršených podmínek (viz bod 4.2.3.6).

Pokud se členské státy a dotčené zúčastněné strany domnívají, že v souvislosti s vymezením přijatelných způsobů prokázání souladu ve výše uvedených oblastech by měl být zohledněn specifický vnitrostátní předpis, oznámí podrobnosti o tomto předpisu před 15. říjnem 2019 agentuře, která bude postupovat v souladu s postupy uvedenými v bodě 4.4.3.

([12]) 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 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

▼B

4.4.4. *Přechod z uplatňování vnitrostátních předpisů na provádění tohoto nařízení*

Během přechodu z uplatňování vnitrostátních předpisů na provádění tohoto nařízení železniční podniky a provozovatelé infrastruktury přezkoumají své systémy řízení bezpečnosti, aby zajistili pokračování bezpečného provozu. V případě potřeby své systémy řízení bezpečnosti aktualizují.

V případě nedostatku se použije postup v článku 6 směrnice (EU) 2016/797.

4.5. **Pravidla pro údržbu**

Nepoužije se

4.6. **Odborná způsobilost**

4.6.1. *Odborná způsobilost*

Zaměstnanci železničního podniku a provozovatele infrastruktury musí mít odpovídající odbornou způsobilost k tomu, aby mohli plnit všechny nezbytné úkoly důležité pro bezpečnost v běžných situacích, v situacích za zhoršených podmínek i v nouzových situacích. Tato způsobilost zahrnuje odborné znalosti a schopnost uplatnit tyto znalosti v praxi.

Minimální požadavky týkající se odborné kvalifikace pro jednotlivé úkoly jsou uvedeny v dodatcích F a G.

4.6.2. *Jazykové znalosti*

4.6.2.1. Zásady

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí zabezpečit, aby jejich příslušní zaměstnanci byli způsobilí používat komunikační protokoly a zásady stanovené v dodatku C.

Pokud je provozní jazyk provozovatele infrastruktury odlišný od jazyka obvykle používaného personálem železničního podniku, musí jazykové a komunikační vzdělávání tvořit rozhodující část celkového systému řízení způsobilosti u železničního podniku.

Zaměstnanci železničního podniku, jejichž povinnosti obnášejí komunikaci se zaměstnanci provozovatele infrastruktury o záležitostech důležitých pro bezpečnost, a to jak v běžných situacích, tak v situacích za zhoršených podmínek nebo v nouzových situacích, musí mít dostatečnou úroveň znalostí provozního jazyka provozovatele infrastruktury.

4.6.2.2. Úroveň znalostí

Úroveň znalosti jazyka provozovatele infrastruktury musí být dostatečná pro účely bezpečnosti.

a) Strojvedoucí musí být minimálně schopen:

   — odesílat zprávy a porozumět všem zprávám uvedeným v dodatku C,

   — efektivně komunikovat v běžných situacích, v situacích za zhoršených podmínek a v nouzových situacích,

   — vyplnit formuláře v souvislosti s používáním Knihy formulářů.

b) Ostatní členové doprovodu vlaku, jejichž povinnosti vyžadují komunikaci s provozovatelem infrastruktury o záležitostech důležitých pro bezpečnost, musí být minimálně schopni odeslat informaci a porozumět informaci popisující vlak a jeho provozní stav.

Úroveň znalostí pro doprovodný personál vlaku kromě strojvedoucích musí být alespoň na stupni 2 podle popisu v dodatku E.

▼B

4.6.3. *Vstupní a průběžné hodnocení zaměstnanců*

4.6.3.1. Základní prvky

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí určit postup hodnocení svých zaměstnanců za účelem splnění požadavků stanovených v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ([13]) nebo v nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 ([14]) a v nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 ([15]).

4.6.3.2. Analýza a aktualizace vzdělávacích potřeb

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí provést analýzu vzdělávacích potřeb svých příslušných zaměstnanců a definovat proces pro revizi a aktualizaci jejich individuálních vzdělávacích potřeb s cílem splnit požadavky uvedené v nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 nebo v nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a v nařízení Komise (EU) č. 1169/2010.

Tato analýza musí definovat rozsah i složitost a zohlednit rizika spojená s provozem vlaků, trakci a kolejová vozidla. Železniční podnik musí stanovit proces, kterým se získávají a udržují znalosti zaměstnanců pracujících ve vlaku o provozovaných tratích. Tento proces musí být:

— založen na informacích o trati poskytnutých provozovatelem infrastruktury a

— v souladu s procesem popsaným v bodě 4.2.1.

Pro úkoly související s „doprovázením vlaků“ a „přípravou vlaku“ jsou prvky, které musí být posouzeny, uvedeny v dodatcích F a G. V příslušných případech musí být tyto prvky zavedeny jako součást vzdělávání zaměstnanců.

Je možné, že s ohledem na typ provozu, který předpokládá železniční podnik, nebo na povahu sítě provozovatele infrastruktury nebudou některé prvky v dodatcích F a G vhodné. V analýze těchto potřeb odborného výcviku je třeba zdokumentovat potřeby, které se nepovažují za vhodné, spolu s důvody.

4.6.4. *Pomocní zaměstnanci*

Železniční podnik musí zajistit, aby pomocní zaměstnanci (např. pro stravování a úklid), kteří netvoří součást doprovodu vlaku, měli kromě svého základního výcviku i takový odborný výcvik, aby dokázali reagovat na pokyny členů doprovodu vlaku, kteří prošli úplným odborným výcvikem.

([13]) Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2018/762 ze dne 8. března 2018, kterým se stanoví společné bezpečnostní metody týkající se požadavků na systém zajišťování bezpečnosti podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 1158/2010 a (EU) č. 1169/2010 (Úř. věst. L 129, 25.5.2018, s. 26).

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

([15]) Nařízení Komise (EU) č. 1169/2010 ze dne 10. prosince 2010 o společné bezpečnostní metodě pro posuzování shody s požadavky pro získání schválení z hlediska bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 327, 11.12.2010, s. 13).

▼B

4.7. **Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti**

4.7.1. *Úvod*

Zaměstnanci uvedení v bodě 4.2.1 jako zaměstnanci provádějící úkoly důležité pro bezpečnost v souladu s bodem 2.1 musí být dostatečně fyzicky způsobilí, aby mohli plnit celkové provozní a bezpečnostní normy.

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí v rámci svého systému řízení bezpečnosti vypracovat a zdokumentovat proces, který zavádějí, aby u jejich zaměstnanců byly splněny lékařské, psychologické a zdravotní požadavky.

Lékařské prohlídky uvedené v bodě 4.7.2 a veškerá s tím spojená rozhodnutí o fyzické způsobilosti jednotlivých zaměstnanců musí provádět lékař.

Zaměstnanci nesmějí provádět úkoly důležité pro bezpečnost, pokud je jejich bdělost oslabena látkami, jako je alkohol, drogy nebo psychotropní léky. Proto musí mít železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zavedené postupy na kontrolu rizika, že zaměstnanci přijdou do práce pod vlivem takových látek, nebo že tyto látky požívají v práci.

Pro vymezení nejvyššího přípustného množství těchto látek se použijí vnitrostátní předpisy členských států, v nichž je vlaková dopravní služba provozována.

4.7.2. *Lékařské prohlídky a psychologické posudky*

4.7.2.1. Před ustanovením do pracovní pozice

4.7.2.1.1. *Minimální obsah lékařské prohlídky*

Lékařské prohlídky musejí zahrnovat:

— všeobecnou lékařskou prohlídku,

— kontrolu smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),

— analýzu moči nebo krve pro zjištění cukrovky (diabetes mellitus) nebo jiných onemocnění indikovaných při klinické prohlídce,

— zjištění užívání drog.

4.7.2.1.2. *Psychologický posudek*

Cílem psychologického posudku je podpora železničního podniku při jmenování a řízení zaměstnanců, kteří mají kognitivní, psychomotorické, behaviorální a osobnostní schopnosti pro bezpečný výkon svého povolání.

Při stanovení obsahu psychologického posudku musí být vzata v úvahu alespoň tato kritéria, která jsou relevantní pro požadavky na každou bezpečnostní funkci:

a) Kognitivní:

— pozornost a soustředění,

— paměť,

— schopnost vnímání,

— logické myšlení,

— komunikace.

b) Psychomotorická:

— rychlost reakce,

— pohybová koordinace.

▼B

c) Behaviorální a osobnostní:

— ovládání vlastních emocí,

— behaviorální spolehlivost,

— samostatnost,

— svědomitost.

Pokud je některý z uvedených prvků vynechán, musí být příslušné rozhodnutí odůvodněno a zdokumentováno psychologem.

Žadatel prokáže svou psychickou způsobilost tím, že úspěšně podstoupí prohlídku provedenou psychologem nebo lékařem, nebo – podle rozhodnutí členského státu – pod dohledem psychologa nebo lékaře.

4.7.2.2. Po zařazení do pracovní pozice

4.7.2.2.1. *Četnost pravidelných lékařských prohlídek*

Musí se provést alespoň jedna systematická lékařská prohlídka:

— každých 5 let u zaměstnanců do 40 let včetně,

— každé 3 roky u zaměstnanců od 41 do 62 let,

— každý rok u zaměstnanců starších 62 let.

Pokud to zdravotní stav zaměstnance vyžaduje, musí lékař stanovit zvýšenou četnost prohlídek.

4.7.2.2.2. *Minimální obsah pravidelné lékařské prohlídky*

Pokud zaměstnanec splňuje kritéria požadovaná při prohlídce, která se provádí před prováděním profese, musí pravidelná specializovaná prohlídka zahrnovat minimálně:

— všeobecnou lékařskou prohlídku,

— kontrolu smyslových funkcí (zrak, sluch, vnímání barev),

— analýzu moči nebo krve pro zjištění cukrovky (diabetes mellitus) nebo jiných onemocnění indikovaných při klinické prohlídce,

— zjištění užívání drog, kde je klinicky indikováno.

4.7.2.2.3. *Další lékařské prohlídky a/nebo psychologické posudky*

Pokud existuje přiměřený důvod pro pochybnosti o zdravotní nebo psychologické způsobilosti zaměstnance nebo důvodné podezření z užívání drog nebo požívání alkoholu nad povolené meze, musí se kromě pravidelné lékařské prohlídky provést speciální lékařská prohlídka a/nebo psychologický posudek. To se provádí zejména po mimořádné události nebo nehodě způsobené lidskou chybou daného zaměstnance.

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury musí zavést systémy, kterými se zabezpečí, že se v příslušných případech budou provádět takovéto další prohlídky a posudky.

▼B

4.7.3. *Zdravotní požadavky*

4.7.3.1. Obecné požadavky

Personál nesmí být v takovém zdravotním stavu ani se podrobovat takovému lékařskému ošetření, jež by mohly způsobit:

— náhlou ztrátu vědomí,

— zhoršení vědomí nebo koncentrace,

— náhlou neschopnost,

— zhoršení rovnováhy nebo koordinace,

— výrazné omezení pohyblivosti.

Musí být splněny následující požadavky na zrak a sluch:

4.7.3.2. Požadavky na zrak

— Ostrost vidění na dálku s korekcí nebo bez korekce: 0,8 (pravé oko + levé oko – měřeno samostatně); minimálně 0,3 u horšího oka,

— maximální korektivní čočky: dalekozrakost +5/krátkozrakost –8. Lékař může povolit hodnoty mimo tento rozsah ve výjimečných případech po konzultaci s očním specialistou,

— vidění na střední a krátkou vzdálenost: dostatečné, s korekcí nebo bez korekce,

— kontaktní čočky jsou povoleny,

— normální barevné vidění: je vyžadován uznávaný test, jako je Ishihara, v případě potřeby doplněný dalším uznávaným testem,

— zorné pole: normální (neexistence abnormalit ovlivňujících úkol, který má být prováděn),

— vidění na obě oči: efektivní,

— binokulární vidění: efektivní,

— kontrastní citlivost: dobrá,

— neexistence postupující oční choroby,

— implantáty čoček, keratotomie a keratektomie jsou povoleny za podmínky, že budou prováděny každoroční prohlídky nebo prohlídky v intervalech stanovených lékařem.

4.7.3.3. Požadavky na sluch

Dostatečný sluch potvrzený tónovým audiogramem, tj.:

— sluch dostatečný na vedení telefonického hovoru a slyšení varovných tónů a rádiových zpráv,

— použití naslouchacích přístrojů je povoleno.

4.8. **Další informace o infrastruktuře a vozidlech**

4.8.1. *Infrastruktura*

Požadavky na údaje týkající se infrastruktury železnic, pokud jde o subsystém „provoz a řízení dopravy“, které musí mít železniční podniky k dispozici prostřednictvím registru infrastruktury, jsou specifikovány v dodatku D.

▼B

Do dokončení registru infrastruktury musí tyto informace provozovatel infrastruktury poskytovat jiným způsobem, a to bezplatně, co možná nejdříve a první podání musí v každém případě proběhnout do 15 dnů, pokud železniční podnik neschválí prodloužení této lhůty.

Provozovatel infrastruktury musí informovat železniční podnik o změnách údajů týkajících se infrastruktury, jakmile má tyto informace k dispozici, prostřednictvím registru infrastruktury nebo do doby, než registr tuto funkci zpřístupní, jiným způsobem. Za správnost těchto údajů odpovídá provozovatel infrastruktury.

Pro nouzové situace nebo poskytnutí informací v reálném čase zajistí okamžité informování železničního podniku vhodné alternativní komunikační prostředky provozovatele infrastruktury.

4.8.2. *Kolejová vozidla*

Provozovatelé infrastruktury musí mít k dispozici následující údaje týkající se kolejových vozidel:

— zda je vozidlo vyrobeno z materiálů, které mohou být nebezpečné v případě nehody nebo požáru (např. azbest); za správnost těchto údajů odpovídá držitel,

— celkovou délku vozidla včetně nárazníků, pokud jsou na vozidle osazeny; za správnost těchto údajů odpovídá železniční podnik.

5. PRVKY INTEROPERABILITY

5.1. **Definice**

„Prvky interoperability“ jsou definovány v čl. 2 bodě 7 směrnice (EU) 2016/797.

5.2. **Seznam prvků**

Pokud jde o subsystém „provoz a řízení dopravy“, neexistuje žádný prvek interoperability.

6. POSOUZENÍ SHODY PRVKŮ A/NEBO JEJICH VHODNOSTI K POUŽÍVÁNÍ A OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMU

6.1. **Prvky interoperability**

Protože toto nařízení zatím nestanoví žádné prvky interoperability, neposuzují se žádná hodnotící opatření.

6.2. **Subsystém „provoz a řízení dopravy“**

6.2.1. *Zásady*

Subsystém „provoz a řízení dopravy“ je funkční subsystém podle přílohy II směrnice (EU) 2016/797.

V souladu s články 9 a 10 směrnice (EU) 2016/798 železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí při žádosti o jakékoli nové nebo změněné bezpečnostní osvědčení nebo bezpečnostní schválení prokázat soulad s požadavky tohoto nařízení v rámci svého systému řízení bezpečnosti.

▼B

Společné bezpečnostní metody pro posuzování shody a společné bezpečnostní metody týkající se systému řízení bezpečnosti vyžadují od vnitrostátních bezpečnostních orgánů, aby stanovily režim inspekce pro dohled nad shodou se systémem řízení bezpečnosti včetně všech TSI a pro její sledování. Je třeba poznamenat, že žádné prvky obsažené v tomto nařízení nevyžadují samostatné hodnocení oznámeným subjektem.

Požadavky tohoto nařízení, které se vztahují na strukturální subsystémy a jsou uvedeny v rozhraních (bod 4.3), jsou hodnoceny podle příslušných strukturálních TSI.

7. PROVÁDĚNÍ

7.1. **Zásady**

V souladu s článkem 9 směrnice (EU) 2016/798 železniční podniky a provozovatelé infrastruktury zajistí soulad s tímto nařízením v rámci svého systému řízení bezpečnosti.

7.2. **Zvláštní případy**

7.2.1. *Úvod*

Následující zvláštní ustanovení jsou povolena v níže uvedených zvláštních případech.

Tyto zvláštní případy jsou rozděleny do dvou kategorií:

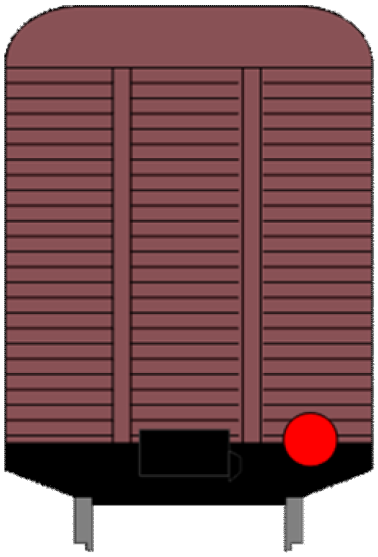
a) ustanovení platí buď trvale (případ „P“), nebo dočasně (případ „T“);

b) u dočasných případů se členské státy musí přizpůsobit příslušnému subsystému do roku 2024 (případ „T1“).

7.2.2. *Seznam zvláštních případů*

7.2.2.1. Trvalý zvláštní případ (P) Estonsko, Lotyšsko, Litva, Polsko, Maďarsko a Slovensko

Pokud jde o provedení bodu 4.2.2.1.3.2, vlaky, které jsou provozovány výlučně na železniční síti Estonska, Lotyšska, Litvy, Polska, Maďarska a Slovenska na tratích o rozchodu 1 520 mm, mohou používat následující návěst „Konec vlaku“.



Kotouč z odrazového materiálu musí mít průměr 185 mm s průměrem červeného kruhu 140 mm.

▼B

7.2.2.2. Trvalý zvláštní případ Irska a Spojeného království pro Severní Irsko

Pokud jde o provedení bodu 4.2.2.1.3.2, vlaky, které jsou provozovány výlučně na železniční síti Irska a Severního Irska na tratích o rozchodu 1 600 mm, musí používat jako návěst „Konec vlaku“ dvě stálá červená světla.

7.2.2.3. Dočasný zvláštní případ (T1) Irsko a Spojené království

Pokud jde o provedení bodu 4.2.3.2.1, používají Irsko a Spojené království ve stávajících systémech alfanumerický znak. Tyto členské státy stanoví požadavky a harmonogram pro přechod z alfanumerických čísel vlaku na numerická čísla vlaku v cílovém systému.

7.2.2.4. Trvalý zvláštní případ (P) Finsko

Pokud jde o provedení bodu 4.2.2.1.3.2 a provedení společného provozního pravidla 5 dodatku B, Finsko nepoužívá žádné zařízení pro návěst „Konec vlaku“ pro vlaky nákladní dopravy. Prostředky pro označení návěsti „Konec vlaku“ pro vlaky nákladní dopravy, jak jsou uvedeny v bodě 4.2.2.1.3.2, jsou ve Finsku také akceptovány.

▼B

Dodatek A

Provozní zásady a pravidla ERTMS

Provozní pravidla ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R jsou uvedena v dokumentu „Provozní zásady a pravidla ERTMS – verze 5“ vydaném 9.4.2019 ([1]).

([1]) Zveřejněn na internetových stránkách ERA (www.era.europa.eu).

▼B

Dodatek B

Společné provozní zásady a pravidla

B1 **Základní principy fungování**

1. Způsob povolování jízd vlaků musí mezi vlaky udržovat bezpečný interval.

2. Vlak může být provozován na části tratě, pouze pokud je řazení vlaku v souladu s infrastrukturou.

3. Před tím, než může vlak zahájit jízdu nebo pokračovat v jízdě, je třeba zajistit, aby cestující, zaměstnanci a zboží byli přepravováni bezpečně.

4. Před tím, než je vlaku povoleno zahájit jízdu nebo pokračovat v jízdě, musí mít oprávnění k jízdě a všechny nezbytné informace upřesňující podmínky této jízdy.

5. Vlaku musí být zabráněno ve vjezdu na část tratě, je-li známo nebo existuje-li podezření, že by nebylo bezpečné, aby vlak odjel, dokud nebudou přijata opatření, která vlaku umožní bezpečně pokračovat v jízdě.

6. Vlak nesmí pokračovat v jízdě poté, co byl shledán nebezpečným v jakémkoli ohledu, dokud nebudou přijata opatření, která vlaku umožní bezpečně pokračovat v jízdě.

B2 **Společná provozní pravidla**

V případě provozu za zhoršených podmínek musí být rovněž vzata v úvahu nouzová opatření stanovená v bodě 4.2.3.6.3.

1. PÍSKOVÁNÍ

Je-li vlak vybaven pískovacím zařízením, které se spouští ručně, musí strojvedoucí vždy mít možnost písek použít, ale musí se tomu vyhnout, kdykoliv je to možné:

— v prostoru výhybek a kolejových křižovatek,

— během brzdění při rychlostech nižších než 20 km/h,

— v klidovém stavu.

Výjimky z toho jsou případy,

— pokud hrozí nedovolená jízda kolem návěsti zakazující jízdu (SPAD) nebo jiná závažná mimořádná událost a použití písku by pomohlo zvýšit adhezi,

— při rozjíždění nebo

— je-li vyžadována zkouška pískovacího zařízení na hnacím vozidle.

▼B

2. ODJEZD VLAKU

Na první stanici nebo po plánovaném zastavení může strojvedoucí zahájit jízdu, jakmile jsou splněny tyto podmínky:

— poté, co strojvedoucí obdržel souhlas k jízdě vlaku,

— poté, co jsou splněny podmínky železničního provozu,

— pokud nastal čas odjezdu, s výjimkou případů, kdy je povoleno odjet před plánovaným časem.

3. POVOLENÍ K JÍZDĚ VLAKU V PŘEDPOKLÁDANÉ DOBĚ NEBYLO UDĚLENO

Jestliže strojvedoucí neobdržel souhlas k jízdě vlaku v předpokládané době a nemá k dispozici žádné informace o důvodu, informuje zaměstnance řízení provozu.

4. ÚPLNÁ PORUCHA PŘEDNÍCH SVĚTEL

Jestliže strojvedoucí není schopen zapnout některé z předních světel:

4.1. **Za dobré viditelnosti**

Strojvedoucí musí o poruše informovat zaměstnance řízení provozu. Vlak musí dojet na nejbližší místo, kde může být přední světlo opraveno nebo vyměněno nebo dotčené vozidlo nahrazeno, přitom nesmí překročit maximální povolenou rychlost. Při jízdě musí strojvedoucí podle potřeby nebo podle pokynů zaměstnance řízení provozu použít zvukové výstražné zařízení vlaku.

4.2. **Za tmy nebo za snížené viditelnosti**

Strojvedoucí musí o poruše informovat zaměstnance řízení provozu. Pokud je vpředu na vlaku upevněno přenosné přední světlo bílé barvy, musí vlak maximální povolenou rychlostí při této poruše dojet na nejbližší místo, kde může být přední světlo opraveno nebo vyměněno nebo dotčené vozidlo nahrazeno.

Pokud přenosné přední světlo není k dispozici, vlak nesmí pokračovat v jízdě, dokud zaměstnanec řízení provozu nevydá formální pokyny, aby vlak pokračoval na nejbližší vhodné místo, do kterého může být trať uvolněna.

Při jízdě musí strojvedoucí podle potřeby nebo podle pokynů zaměstnance řízení provozu použít zvukové výstražné zařízení vlaku.

5. ÚPLNÁ PORUCHA NÁVĚSTI „KONEC VLAKU“

1) Pokud zaměstnanec řízení provozu zjistí úplnou poruchu návěsti „Konec vlaku“, musí učinit opatření pro zastavení vlaku na vhodném místě a informovat strojvedoucího.

▼B

2) Strojvedoucí musí poté ověřit úplnost vlaku a v případě potřeby návěst „Konec vlaku“ opravit nebo vyměnit.

3) Strojvedoucí musí zaměstnanci řízení provozu oznámit, že vlak je připraven pokračovat v jízdě. Jinak, pokud oprava není možná, vlak nesmí pokračovat, jestliže mezi zaměstnancem řízení provozu a strojvedoucím nebyla dohodnuta zvláštní opatření.

6. PORUCHA ZVUKOVÉHO VÝSTRAŽNÉHO ZAŘÍZENÍ VLAKU

Pokud dojde k poruše zvukového výstražného zařízení, strojvedoucí musí o poruše informovat zaměstnance řízení provozu. Vlak nesmí překročit rychlost povolenou v případě poruchy zvukového výstražného zařízení a musí pokračovat v jízdě do nejbližšího místa, kde lze zvukové výstražné zařízení opravit nebo nahradit dotčené vozidlo. Strojvedoucí musí být připraven zastavit před všemi úrovňovými přejezdy, kde musí být zvukové výstražné zařízení použito, a poté může pokračovat v jízdě přes úrovňový přejezd pouze v případě, že je to bezpečné. Jestliže má vícetónové zvukové výstražné zařízení poruchu, ale funguje alespoň jeden tón, může vlak pokračovat v jízdě obvyklým způsobem.

7. PORUCHA ÚROVŇOVÉHO PŘEJEZDU

7.1. **Zastavení vlaku při jízdě přes porouchaný úrovňový přejezd**

V případě zjištění technické poruchy ovlivňující bezpečnost provozu vlaků na úrovňovém přejezdu musí být běžná jízda vlaků až do doby obnovení bezpečného provozu přes úrovňový přejezd vyloučena.

7.2. **Jízda vlaků přes porouchaný úrovňový přejezd (je-li povolena)**

1) Pokud povaha poruchy umožňuje pokračovat v jízdě vlaků, musí mít strojvedoucí každého vlaku povoleno pokračovat v jízdě a projet úrovňovým přejezdem.

2) Poté, co strojvedoucí dostane pokyn projet porouchaným úrovňovým přejezdem, musí úrovňový přejezd projet podle těchto pokynů. V případě, že se na úrovňovém přejezdu objeví překážka, strojvedoucí musí přijmout veškerá možná opatření k zastavení.

3) Při přiblížení k úrovňovému přejezdu musí strojvedoucí použít zvukové výstražné zařízení, je-li to nutné, nebo pokud byly zaměstnancem řízení provozu vydány formální pokyny. V případě, že je úrovňový přejezd průjezdný, musí strojvedoucí pokračovat v jízdě a zrychlit vlak, jakmile se čelo vlaku dostane za úrovňový přejezd.

8. PORUCHA HLASOVÉ RÁDIOVÉ KOMUNIKACE

8.1. **Porucha vlakového rádiového zařízení zjištěná během přípravy vlaku**

V případě poruchy vlakového rádiového zařízení na vlaku nesmí vlak zahájit jízdu na tratích, na kterých je vlakové rádiové zařízení vyžadováno.

▼B

8.2. **Porucha hlasové rádiové komunikace po zahájení jízdy vlaku**

Všechny typy poruch

Pokud strojvedoucí zjistí poruchu hlavní hlasové rádiové komunikace, musí za použití všech dostupných prostředků co nejdříve informovat zaměstnance řízení provozu.

Strojvedoucí musí následně vykonat pokyny vydané zaměstnancem řízení provozu ohledně další jízdy vlaku.

Porucha palubní jednotky

Vlak s poruchou hlasové rádiové komunikace může:

— pokračovat v provozu, jestliže mezi strojvedoucím a zaměstnancem řízení provozu je k dispozici jiný komunikační prostředek, nebo

— pokračovat do nejbližšího místa, ve kterém lze vlakové rádiové zařízení opravit nebo dotčené vozidlo nahradit za předpokladu, že není k dispozici jiný způsob komunikace mezi strojvedoucím a zaměstnancem řízení provozu.

9. JÍZDA PODLE ROZHLEDOVÝCH POMĚRŮ

Pokud má strojvedoucí jet podle rozhledových poměrů:

— musí pokračovat opatrně v jízdě a kontrolovat rychlost s přihlédnutím k délce tratě, na kterou před sebou vidí, aby byl schopen na volné viditelné části tratě zastavit před jakýmkoliv vozidlem, návěstí STŮJ nebo překážkou na infrastruktuře, a

— nesmí překročit maximální rychlost pro jízdu podle rozhledových poměrů,

to neplatí, objeví-li se v oblasti tratě v rámci brzdné dráhy neočekávaná překážka.

10. POMOC VLAKU, KTERÝ MÁ PORUCHU

1) V případě, že vlak zastaví kvůli poruše, musí strojvedoucí o poruše a jejích okolnostech neprodleně informovat zaměstnance řízení provozu.

2) Pokud je zapotřebí pomocný vlak, musí se strojvedoucí se zaměstnancem řízení provozu dohodnout alespoň na všech těchto bodech:

— typ potřebného pomocného vlaku,

— zda je požadován určitý směr (začátek nebo konec vlaku),

— poloha vlaku, který má poruchu.

Poté, co strojvedoucí požádal o pomoc, nesmí vlak pokračovat v jízdě, i když je porucha odstraněna, až do:

— doby příjezdu pomocného vlaku nebo

— okamžiku, kdy se strojvedoucí se zaměstnancem řízení provozu dohodnou na jiném řešení.

▼B

3) Zaměstnanec řízení provozu nesmí pomocnému vlaku povolit vjezd do úseku, ve kterém se nachází vlak, který má poruchu, dokud neobdrží potvrzení, že porouchaný vlak nebude pokračovat v jízdě.

Jakmile je pomocný vlak připraven vjet do úseku, ve kterém se nachází porouchaný vlak, musí zaměstnanec řízení provozu poskytnout strojvedoucímu pomocného vlaku alespoň tyto informace:

— poloha vlaku, který má poruchu,

— místo, kam se má vlak, který má poruchu, odtáhnout.

4) Strojvedoucí spojeného vlaku musí zajistit, aby:

— pomocný vlak byl připojen k porouchanému vlaku a

— byl zkontrolován brzdicí účinek vlaku, byla zapojena samočinná brzda, pokud je kompatibilní, a aby byla provedena zkouška brzd.

5) Když je spojený vlak připraven k jízdě, musí strojvedoucí, který soupravu vede, kontaktovat zaměstnance řízení provozu a informovat jej o všech omezeních a zahájit jízdu vlaku v souladu se všemi pokyny zaměstnance řízení provozu.

11. POVOLENÍ K PROJETÍ NÁVĚSTI/INDIKACE STŮJ

Strojvedoucí dotčeného vlaku musí mít povolení k projetí návěsti/indikace STŮJ.

Při udělení povolení musí zaměstnanec řízení provozu poskytnout strojvedoucímu veškeré pokyny k jízdě.

Strojvedoucí musí splnit pokyny a nesmí překročit žádné omezení rychlosti, je-li uloženo, až do dosažení místa, kde bude možné obnovit běžný provoz.

12. ODCHYLKY V NÁVĚSTECH NA TRATI

Jestliže je zjištěna některá z těchto odchylek:

— žádná návěst se nezobrazuje na místě, kde by měla být,

— na návěstidle se zobrazuje nesprávná návěst,

— při přiblížení k návěstidlu se zobrazuje nesprávné pořadí návěstí,

— návěst návěstidla není zřetelně viditelná.

Strojvedoucí musí jednat podle nejvíce omezující návěsti, která by mohla být na návěstidle zobrazena.

Jestliže strojvedoucí zjistí pochybnou návěst, musí o tom vždy informovat zaměstnance řízení provozu.

13. TÍSŇOVÉ VOLÁNÍ

Strojvedoucí, který přijme tísňové volání, musí předpokládat, že nastala nebezpečná situace, a provést všechny nezbytné kroky k tomu, aby zabránil dopadům této situace nebo je zmírnil.

▼B

Kromě toho strojvedoucí musí:

— okamžitě snížit rychlost vlaku na příslušnou rychlost pro jízdu podle rozhledových poměrů a

— jet podle rozhledových poměrů, pokud od zaměstnance řízení provozu neobdrží jiné pokyny, a

— dodržovat pokyny zaměstnance řízení provozu.

Strojvedoucí, kteří dostali příkaz k zastavení, se nesmí znovu rozjet bez povolení zaměstnance řízení provozu. Ostatní strojvedoucí musí pokračovat v jízdě podle rozhledových poměrů, dokud jim zaměstnanec řízení provozu nesdělí, že jízda podle rozhledových poměrů není nutná.

14. BEZODKLADNÉ ZÁSAHY K ZABRÁNĚNÍ NEBEZPEČÍ PRO VLAKY

1) Každý zaměstnanec železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury, který zjistí nebezpečí pro vlaky, musí provést bezodkladný zásah, aby zastavil všechny vlaky, které mohou být postiženy, a přijmout jakékoli další opatření nezbytné k tomu, aby se zabránilo poškození nebo ztrátě.

2) Každý strojvedoucí, který zjistí nebezpečí pro svůj vlak, musí zastavit a na nebezpečí okamžitě upozornit zaměstnance řízení provozu.

15. PORUCHA PALUBNÍHO ZAŘÍZENÍ

Železniční podnik určí případy, kdy porucha palubního zařízení ovlivňuje jízdu vlaku.

Železniční podnik poskytne strojvedoucímu a/nebo vlaku nezbytné informace o tom, jak postupovat v případě poruch ve vlaku, které mají vliv na jízdu vlaku.

Pokud strojvedoucí zjistí poruchu palubního zařízení, které má vliv na jízdu vlaku:

— informuje zaměstnance řízení provozu o situaci a omezeních týkajících se vlaku, pokud by mělo být vlaku umožněno pokračovat v jízdě,

— nesmí zahájit nebo znovu zahájit jízdu, dokud mu zaměstnanec řízení provozu neudělí povolení,

— postupuje v souladu s omezeními stanovenými pro vlak, jestliže zaměstnanec řízení provozu vlaku udělí povolení k zahájení nebo pokračování jízdy.

Pokud zaměstnanec řízení provozu nevydá povolení, aby vlak zahájil nebo znovu zahájil jízdu, musí se strojvedoucí řídit pokyny zaměstnance řízení provozu.

16. MINUTÍ KONCE OPRÁVNĚNÍ K JÍZDĚ BEZ SVOLENÍ

— Jestliže strojvedoucí zjistí, že vlak bez svolení minul konec oprávnění k jízdě, okamžitě vlak zastaví.

— Jestliže je vlak zastaven pomocí vlakového zabezpečovacího systému ATP/TPS, musí strojvedoucí aktivně podpořit činnost nouzové brzdy.

▼B

— Strojvedoucí musí informovat zaměstnance řízení provozu.

— Jestliže zaměstnanec řízení provozu zjistí, že vlak bez svolení minul konec oprávnění k jízdě, musí podniknout všechny nezbytné kroky k okamžitému zastavení vlaku.

— Strojvedoucí a zaměstnanec řízení provozu musí učinit nezbytná opatření k ochraně všech vlaků.

Jakmile je vlak schopen pokračovat, strojvedoucí o tom uvědomí zaměstnance řízení provozu. Zaměstnanec řízení provozu stanoví nebo zkontroluje trať, po které vlak bude pokračovat, a vydá veškeré nezbytné pokyny.

17. PORUCHA KOLEJOVÉHO ZAŘÍZENÍ VČETNĚ TROLEJOVÉHO VEDENÍ

— Provozovatel infrastruktury určí, zda porucha kolejového zařízení (včetně trolejového vedení) ovlivňuje bezpečný a/nebo efektivní provoz vlaků.

— Provozovatel infrastruktury poskytne strojvedoucímu nezbytné pokyny ohledně toho, jaké kroky učiní v případě takové poruchy, jak je uvedeno v bodě 4.2.1.2.2.3 tohoto nařízení.

— Pokud strojvedoucí zjistí poruchu kolejového zařízení (včetně trolejového vedení), která ovlivňuje bezpečný a/nebo efektivní provoz vlaků, informuje o situaci co nejdříve zaměstnance řízení provozu a dodržuje jeho pokyny.

▼B

Dodatek C

Metodika komunikace související s bezpečností

C1 **Ústní komunikace**

1. **Oblast působnosti a účel**

Tento dodatek stanoví pravidla pro komunikaci související s bezpečností mezi doprovodem vlaku, hlavně strojvedoucím, a zaměstnancem řízení provozu, zejména za účelem definování její struktury, metodiky a obsahu. Komunikace související s bezpečností má přednost před veškerou ostatní komunikací.

2. **Komunikace související s bezpečností**

2.1. *Komunikační struktura*

Hlasový přenos zpráv souvisejících s bezpečností musí být stručný, jasný a pokud možno bez zkratek. Aby bylo zajištěno, že zprávě bude porozuměno a mohla být přijata nezbytná opatření, musí osoba podávající zprávu uvést alespoň tyto body:

— svou přesnou polohu,

— funkci, kterou vykonává, a informace o potřebných opatřeních,

Strojvedoucí se musí identifikovat číslem a polohou vlaku.

Zaměstnanci řízení provozu se musí identifikovat pomocí řízené oblasti nebo umístění stavědla.

2.2. *Metodika komunikace*

Osoba podávající zprávu musí:

— zkontrolovat, že zpráva byla přijata a v příslušných případech zopakována. Vzhledem k tomu, že účelem hlášení mimořádných událostí je poskytnout naléhavé provozní pokyny, které jsou přímo spojeny s bezpečností železnice, lze opakování těchto zpráv vynechat,

— v případě potřeby opravit chyby ve zprávě,

— v případě potřeby uvést na sebe kontakt.

U komunikace mezi zaměstnancem řízení provozu a strojvedoucím je zaměstnanec řízení provozu odpovědný za zajištění toho, že hovoří se strojvedoucím uvnitř své řízené oblasti. To je velmi důležité tehdy, když se komunikace odehrává v oblastech, kde se hranice komunikací překrývají. Tato zásada platí i po přerušení v průběhu komunikace.

▼B

2.3. *Obsah komunikace*

Jednotlivé strany se musí identifikovat použitím následujících zpráv:

— zaměstnanec řízení provozu:

Vlak ..... … [číslo vlaku] zde je ..... [řízená oblast/umístění stavědla]

— strojvedoucí:

zde je vlak ..... [číslo vlaku] v ..... [poloha]

Při komunikaci musí všechny strany používat tuto terminologii:

Situace	Terminologie
Výraz, kterým se druhé straně dává příležitost hovořit:	*„příjem“*
Výraz, kterým se potvrzuje, že odeslaná zpráva byla obdržena:	*„přijato“*
Výraz, který se používá tehdy, pokud má být zpráva zopakována v případě špatného příjmu nebo nepochopení:	*„opakujte“*
Výraz, který se používá k ujištění, zda opakovaná zpráva přesně souhlasí se zaslanou zprávou:	*„správně“*
Výraz, který se používá k ujištění, zda opakovaná zpráva přesně souhlasí se zaslanou zprávou:	*„chyba (+ opakuji)“*
Výraz používaný tehdy, když je přerušení komunikace dočasné a spojení není přerušeno, a druhá strana má čekat:	*„čekejte“*
Výraz, kterým se druhé straně sděluje, že komunikace může být přerušena, ale později bude obnovena:	*„zavolám znovu“*
Výraz používaný k označení, že zpráva byla ukončena	*„konec“*

Standardní terminologie, kterou musí při komunikaci všechny strany používat bez překladu:

Situace	Standardní terminologie
Výraz používaný k ohlášení nouzové situace:	*„Mayday, mayday, mayday“*

Tento výraz se nepřekládá a nemusí se používat v případě, že je ve vlaku k dispozici funkce tísňového volání (např. GSM-R).

▼B

3. **Pravidla pro komunikaci**

Aby bylo komunikaci související s bezpečností správně porozuměno, musí být bez ohledu na používaný komunikační prostředek dodržena tato pravidla:

3.1. *Mezinárodní fonetická abeceda*

Mezinárodní fonetická abeceda se použije:

— k identifikaci písmen abecedy,

— k hláskování slov a názvů míst, které se obtížně vyslovují nebo by mohly být špatně pochopeny,

— při identifikaci návěstidel nebo výhybek.

A	Alpha [alfa]	G	Golf [golf]	L	Lima [lima]	Q	Quebec [kvíbek]	V	Victor [vyktr]
B	Bravo [brávou]	H	Hotel [houtel]	M	Mike [majk]	R	Romeo [roumiou]	W	Whisky [visky]
C	Charlie [čárli]	I	India [indja]	N	November [novembr]	S	Sierra [sijera]	X	X-ray [eksrej]
D	Delta [delta]	J	Juliet [džúljet]	O	Oscar [oskr]	T	Tango [tengou]	Y	Yankee [jenkí]
E	Echo [ekou]	K	Kilo [kílou]	P	Papa [papá]	U	Uniform [júnyfórm]	Z	Zulu [zúlú]
F	Foxtrot [foxtrot]								

3.2. *Čísla*

Čísla se musí vyslovovat po jednotlivých číslicích.

0 = nula

1 = jedna

2 = dva

3 = tři

4 = čtyři

5 = pět

6 = šest

7 = sedm

8 = osm

9 = devět

C2 **Provozní pokyny**

1. **Úvod**

Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí při komunikaci použít evropské pokyny v těchto případech:

1) svolení minout konec oprávnění k jízdě – návěstidlo s návěstí STŮJ/indikací STŮJ;

2) svolení pokračovat po nedovoleném projetí (ETCS);

3) povinnost zůstat stát, povinnost provést konec mise (ETCS);

▼B

4) odvolání provozního pokynu;

5) povinnost jet s omezením;

6) povinnost jet podle rozhledových poměrů;

7) svolení zahájit jízdu v módu Na odpovědnost strojvedoucího (ETCS) po přípravě k jízdě;

8) svolení k jízdě přes porouchaný úrovňový přejezd;

9) povinnost jet s omezením napájení;

10)–20) VYHRAZENO

Čísla 1 až 20 jsou vyhrazena pro evropské pokyny, čísla 1–5 a 7 jsou povinná pro systém ETCS. Vyžaduje-li se v provozním pokynu týkajícímu se systému třídy B více informací než v evropských pokynech, lze místo něj použít vnitrostátní pokyn. V takovém případě může provozovatel infrastruktury tyto požadavky definovat ve svých vnitrostátních pokynech. Jsou-li vnitrostátní pokyny stanovené jednotlivými provozovateli infrastruktury očíslovány, musí začínat od čísla 21. Vnitrostátní pokyny musí mít alespoň stejný obsah jako evropské pokyny.

2. **Obsah**

V provozním pokynu musí být uvedeny alespoň tyto informace:

— kde byl vydán (stanoviště zaměstnance řízení provozu),

— datum vydání (neplatí při ústním pokynu),

— vlak/posunový díl, k němuž se vztahuje,

— jasné, přesné a jednoznačné pokyny,

— jednoznačná identifikace stanovená zaměstnancem řízení provozu.

Kromě toho může provozní pokyn v závislosti na okolnostech uvádět rovněž:

— čas, kdy byl vydán,

— polohu, kde se daný vlak/posunový díl nachází, na kterou polohu se vztahuje,

— identifikaci strojvedoucího,

— identifikaci osoby, která pokyn vydala,

— ověření (podpis nebo elektronické potvrzení), že byl pokyn přijat.

Provozní pokyn, který byl vydán a je určen k zapsání, lze odvolat pouze evropským pokynem č. 4 a výslovným odkazem na identifikační číslo pokynu, který má být odvolán.

▼B

3. **Vydávání provozních pokynů**

Evropské pokyny zahrnují informace vydané elektronicky, ústně, fyzicky na papíře nebo jako ústní pokyny určené k zapsání strojvedoucím, anebo jiným bezpečným způsobem komunikace se stejnou informační úrovní.

V zásadě, vyžaduje-li se, aby si strojvedoucí provozní pokyn zapsal, vlak musí stát. Železniční podnik a příslušný provozovatel infrastruktury mohou společně provést posouzení rizik, které by ve výsledku mohlo vymezit podmínky, za nichž by bylo bezpečné se od této zásady odchýlit.

Provozní pokyn se vydává co nejblíže dotčené oblasti.

Provozní pokyn má přednost před příslušnými návěstmi, které zobrazují návěstidla na trati, a/nebo indikacemi na DMI. Pokud je v úseku povolená rychlost nebo uvolňovací rychlost nižší, než je maximální rychlost předepsaná v provozním pokynu, použije se nižší z rychlostí.

Provozní pokyn vydá zaměstnanec řízení provozu, pouze pokud bylo určeno číslo vlaku, a v případě potřeby určena poloha vlaku/posunového dílu. Před vykonáním provozního pokynu strojvedoucí zkontroluje, zda se tento provozní pokyn vztahuje k jeho vlaku/posunovému dílu a k jeho aktuální nebo určené poloze.

4. **Zpravení o provozním pokynu**

Železniční podnik musí stanovit postup, který zajistí zpravení strojvedoucího o provozním pokynu předtím, než vlak dosáhne místa, kde musí být pokyn proveden.

Není-li nutné provozní pokyn provést bezprostředně po jeho vydání, musí mít strojvedoucí možnost provozní pokyn vyhledat.

5. **Sledování zpracovaných provozních pokynů**

Provozovatel infrastruktury a železniční podnik musí v rámci souladu s nařízením (EU) 2018/762 a se směrnicí (EU) 2016/798 sledovat postupy vydávání a provádění provozních pokynů.

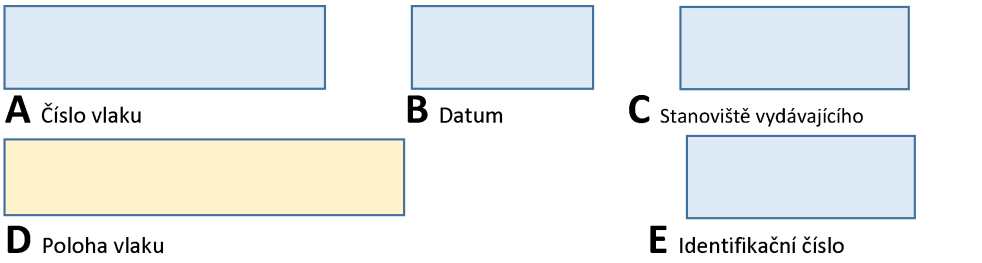
6. **Evropské pokyny**

V evropském pokynu se každému informačnímu poli přidělí vlastní identifikátor.

Zatímco obsah a identifikátory jsou pevně stanovené, samotný formát je pouze orientační.

Pokud se v členském státě nebo na síti provozovatele infrastruktury dané pole nepoužívá, není povinné zobrazovat toto pole v evropském pokynu a žádné pole nesmí být přidáno.

▼B



1 Evropský pokyn 1 – Svolení minout EOA / návěstidlo s návěstí STŮJ / indikaci STŮJ

1.10 km/návěstidlo/od

1.11 km/návěstidlo/od/do

1.12 km/návěstidlo/do

x.30 Jeďte s nejvyšší rychlostí

x.31 km/h / Mph od x.32 poloha/km/návěstidlo do x.33 poloha/km/návěstidlo

x.40 Jste zproštěn(a) jízdy podle rozhledových poměrů

x.60 Nastavte rychlost v módu SR na

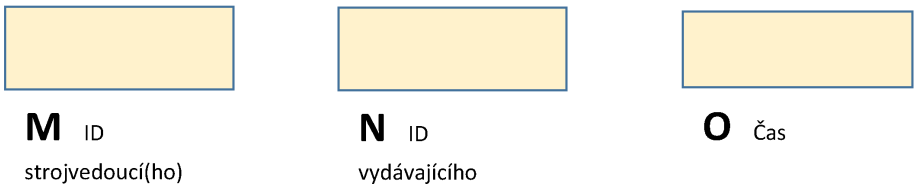
x.61 km/h / mph

x.65 Nastavte vzdálenost v módu SR na

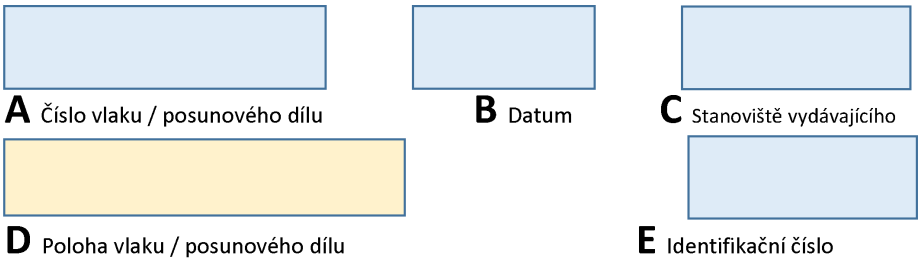
x.66 m

x.90 Další pokyny

x.91 volný text



▼B



☐ 2 Evropský pokyn 2 – Svolení pokračovat po nedovoleném projetí

☐ 2.10 Zvolte Start, a jestliže neobdržíte oprávnění k jízdě (MA), zahajte jízdu v módu Na odpovědnost strojvedoucího (SR)

☐ 2.11 Zvolte mód posun (SH)

☐ x.30 Jeďte s nejvyšší rychlostí

	od		do	
x.31 km/h / mph		x.32 poloha/km/návěstidlo		x.33 poloha/km/návěstidlo

☐ x.40 Jste zproštěn(a) jízdy podle rozhledových poměrů

☐ x.45 Zkontrolujte trať z následujícího důvodu

x.46 volný text

☐ x.50 Nahlaste zjištění

x.51 volný text

☐ x.60 Nastavte rychlost v módu SR na

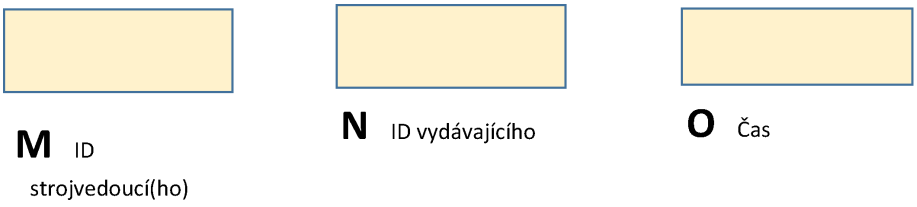
x.61 km/h / mph

☐ x.65 Nastavte vzdálenost v módu SR na

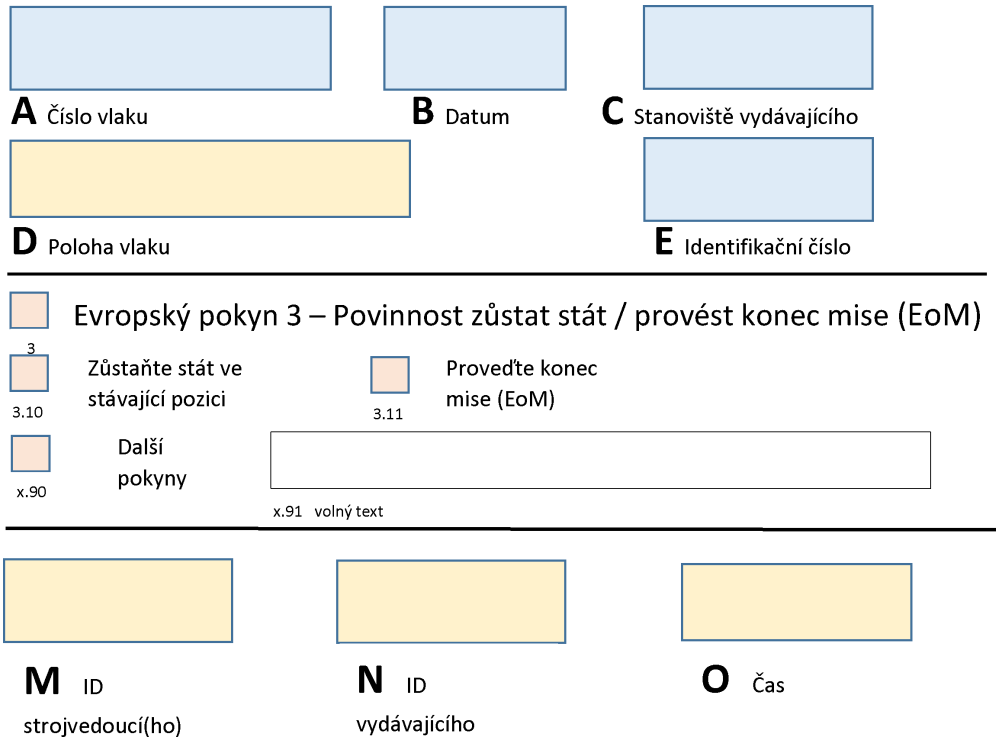
x.66 m

☐ x.90 Další pokyny

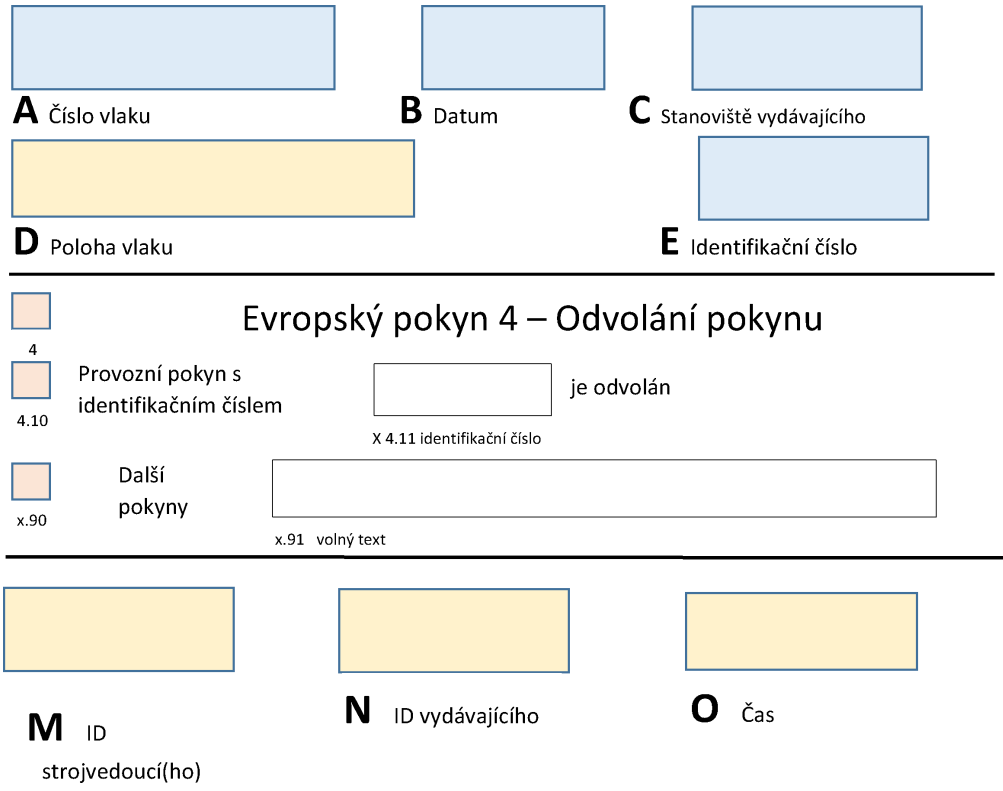
x.91 volný text



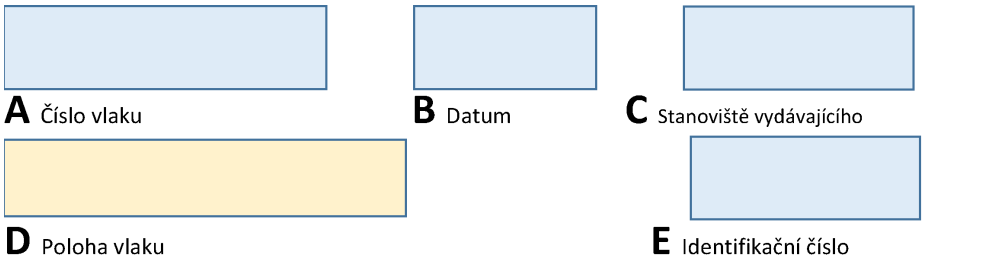
▼B


A Číslo vlaku
B Datum
C Stanoviště vydávajícího
D Poloha vlaku
E Identifikační číslo
Evropský pokyn 3 – Povinnost zůstat stát / provést konec mise (EoM)
3
3.10
Zůstaňte stát ve stávající pozici
3.11
Proveďte konec mise (EoM)
x.90
Další pokyny
x.91 volný text
M ID strojvedoucí(ho)
N ID vydávajícího
O Čas

▼B


A Číslo vlaku
B Datum
C Stanoviště vydávajícího
D Poloha vlaku
E Identifikační číslo
Evropský pokyn 4 – Odvolání pokynu
4
Provozní pokyn s identifikačním číslem
je odvolán
4.10
X 4.11 identifikační číslo
Další pokyny
x.90
x.91 volný text
M ID strojvedoucí(ho)
N ID vydávajícího
O Čas

▼B



Evropský pokyn 5 – Povinnost jet s omezením rychlosti

5

x.30 Jeďte s nejvyšší rychlostí

x.31 km/h / mph

mezi/v

x.32 poloha/km/návěstidlo

a

x.33 poloha/km/návěstidlo

na

5.39 kolej/trať

od

x.35 poloha/km/návěstidlo

do

x.36 poloha/km/návěstidlo

Označeno návěstidly na trati

5.37 ano

5.38 ne

x.45 Zkontrolujte trať z následujícího důvodu

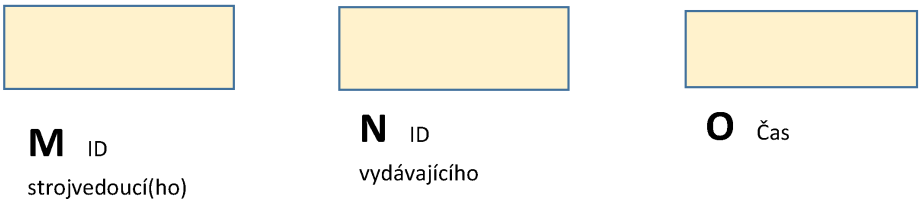
x.46 volný text

x.50 Nahlaste zjištění

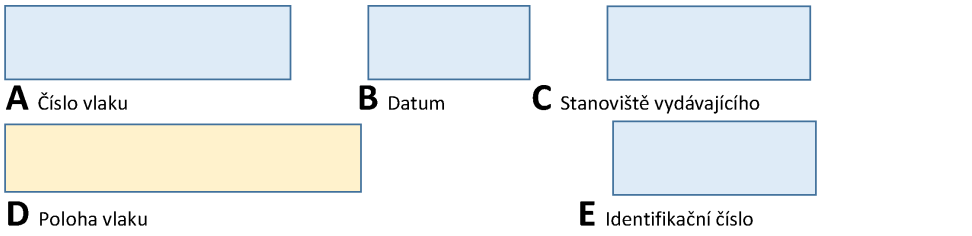
x.51 volný text

x.90 Další pokyny

x.91 volný text



▼B



6 Evropský pokyn 6 – Povinnost jet podle rozhledových poměrů

6.10 Jeďte podle rozhledových poměrů mezi/v [ ] (6.11 poloha) a [ ] (6.12 poloha) na [ ] (6.13 kolej/trať)

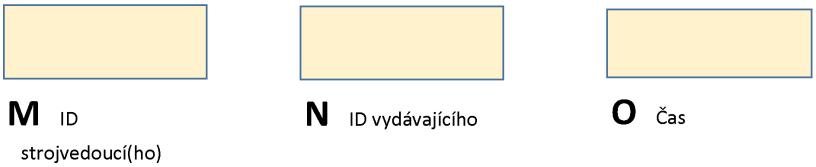
od [ ] (6.14 km/návěstidlo) do [ ] (6.15 km/návěstidlo)

x.30 Jeďte s nejvyšší rychlostí [ ] (x.31 km/h / mph) od [ ] (x.32 poloha/km/návěstidlo) do [ ] (x.33 poloha/km/návěstidlo)

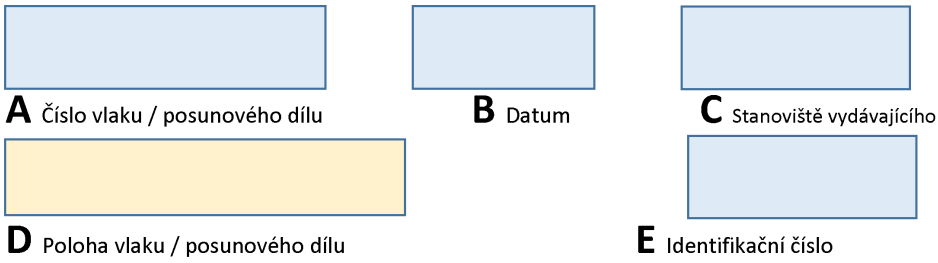
x.45 Zkontrolujte trať z následujícího důvodu [ ] (x.46 volný text)

x.50 Nahlaste zjištění [ ] (x.51 volný text)

x.90 Další pokyny [ ] (x.91 volný text)



▼B



7

Evropský pokyn 7 – Svolení zahájit jízdu v módu Na odpovědnost strojvedoucího (SR) po přípravě k jízdě

7.10 Zahajte jízdu v módu Na odpovědnost strojvedoucího (SR)

7.20 Pokračujte za konec oprávnění k jízdě (EoA) v/u

7.21 km/návěstidlo

x.30 Jeďte s nejvyšší rychlostí

x.31 km/h / mph od x.32 poloha/km/návěstidlo do x.33 poloha/km/návěstidlo

x.40 Jste zproštěn(a) jízdy podle rozhledových poměrů

x.60 Nastavte rychlost v módu SR na

x.61 km/h / mph

x.65 Nastavte vzdálenost v módu SR na

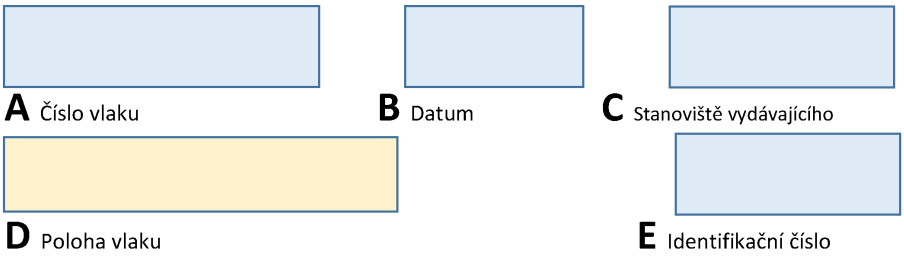
x.66 m

x.90 Další pokyny

x.91 volný text



▼B



8

Evropský pokyn 8 – Svolení k jízdě přes porouchaný úrovňový přejezd

8.05 Zastavte před úrovňovým přejezdem (v) — 8.06 km/ID — 8.07 km/ID

8.10 Zkontrolujte úrovňový přejezd (v) — 8.11 km/ID — 8.12 km/ID

mezi/v — 8.13 poloha — a — 8.14 poloha — na — 8.15 kolej/trať

8.25 Aktivujte úrovňový přejezd ruční obsluhou

x.30 Jeďte s nejvyšší rychlostí — x.31 km/h / mph — od — x.32 poloha/km/návěstidlo — do — x.33 poloha/km/návěstidlo

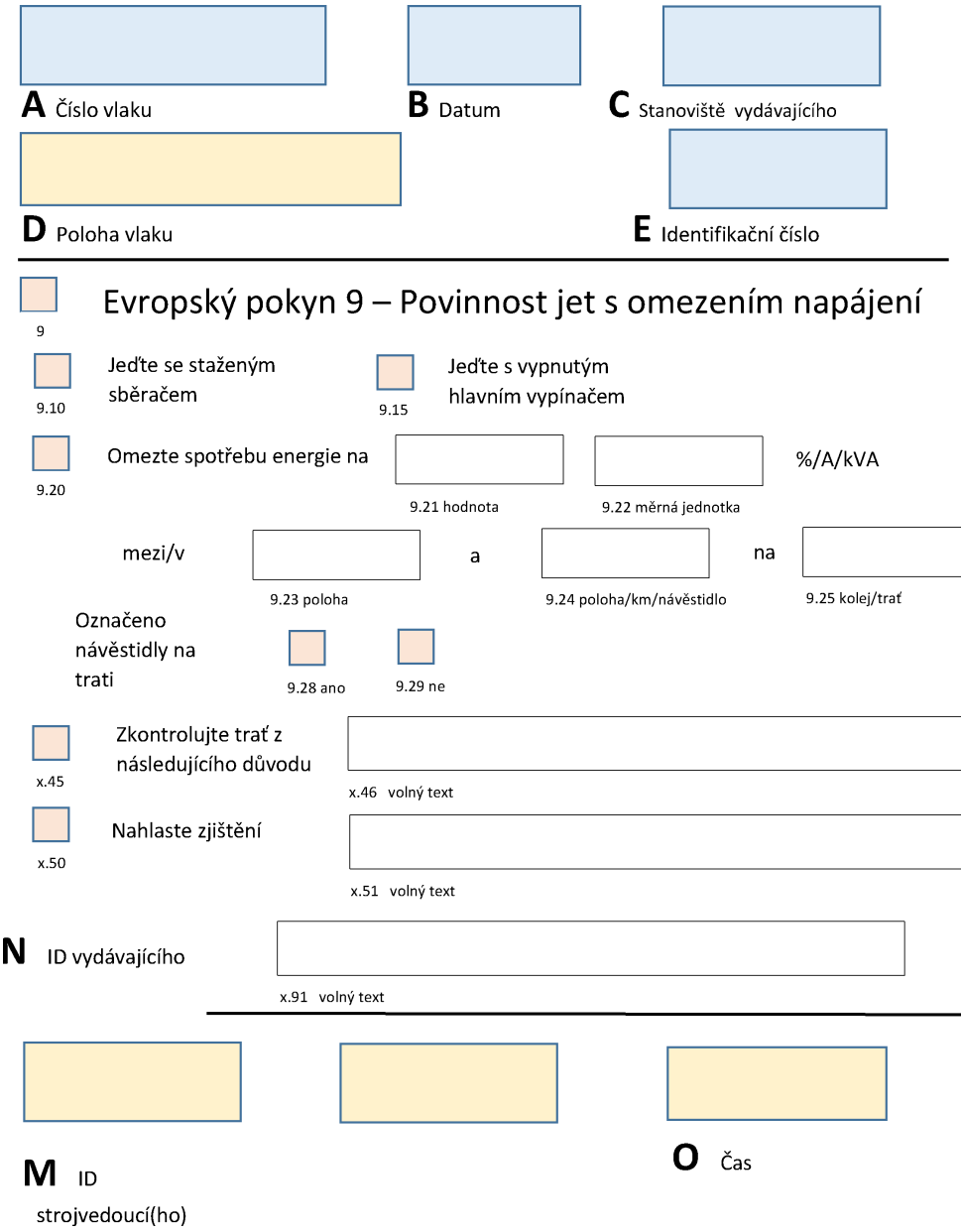
8.70 Aktivujte zvukové výstražné zařízení — od — 8.71 km/návěstidlo — do — 8.72 km/návěstidlo

8.80 Přejeďte úrovňový přejezd

x.90 Další pokyny — x.91 volný text



▼B


A Číslo vlaku
B Datum
C Stanoviště vydávajícího
D Poloha vlaku
E Identifikační číslo
9
Evropský pokyn 9 – Povinnost jet s omezením napájení
9.10
Jeďte se staženým sběračem
9.15
Jeďte s vypnutým hlavním vypínačem
9.20
Omezte spotřebu energie na
9.21 hodnota
9.22 měrná jednotka
%/A/kVA
mezi/v
9.23 poloha
a
9.24 poloha/km/návěstidlo
na
9.25 kolej/trať
Označeno návěstidly na trati
9.28 ano
9.29 ne
x.45
Zkontrolujte trať z následujícího důvodu
x.46 volný text
x.50
Nahlaste zjištění
x.51 volný text
N ID vydávajícího
x.91 volný text
M ID strojvedoucí(ho)
O Čas

▼B

7. **Sdělení provozního pokynu**

Při komunikaci musí všechny strany používat tuto terminologii:

Situace	Terminologie
Zrušení provozního pokynu	*„zrušte postup …“*
Má-li být zpráva následně obnovena, musí být postup opakován od začátku.	*„chyba během přenosu“*
Je-li chyba v přenosu odhalena odesílatelem, musí si odesílatel vyžádat zrušení.	*„chyba (+ připravte nový formulář …)“* *nebo* *„chyba (+ opakuji)“*
Chyba během kontrolního zopakování přijaté zprávy	*„chyba (+ opakuji)“*
Nepochopení: pokud jedna ze stran zprávě zcela nerozumí, musí se zpráva zopakovat.	*opakujte (+ mluvte pomalu)*

8. **Kniha formulářů**

Provozovatel infrastruktury je odpovědný za zpracování Knihy formulářů a samotných formulářů ve svém provozním jazyce.

Všechny formuláře, které se budou používat, musí být shromážděny do jednoho dokumentu nebo počítačového média nazvaného Kniha formulářů.

Tuto Knihu formulářů musí používat jak strojvedoucí, tak zaměstnanci povolující jízdy vlaků. Kniha používaná strojvedoucím a kniha používaná zaměstnanci povolujícími jízdy vlaků musí být strukturovaná a očíslovaná stejným způsobem.

Kniha formulářů obsahuje dvě části.

První část obsahuje alespoň tyto položky:

— seznam formulářů provozních pokynů,

— seznam situací, na které se každý formulář použije,

— tabulku s mezinárodní fonetickou abecedou.

Druhá část obsahuje samotné formuláře provozních pokynů. Železniční podnik je musí shromáždit a předat strojvedoucímu.

9. **Slovník pojmů železniční terminologie**

Železniční podnik musí vypracovat slovník pojmů železniční terminologie pro každou síť, ve které jsou jeho vlaky provozovány. Slovník obsahuje pojmy pravidelně používané v jazyce zvoleném železničním podnikem a v „provozním“ jazyce provozovatele (provozovatelů) infrastruktury, na jehož (jejichž) infrastruktuře železniční podnik provozuje železniční dopravu.

▼B

Dodatek D

Traťová kompatibilita a Tabulky traťových poměrů

D1 **Parametry kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu**

Poznámka:

1. V návaznosti na požadavky v bodě 4.2.2.5.1 může železniční podnik provést kontroly určitých parametrů traťové kompatibility během dřívějších fází.

2. Na úrovni vozidla musí být zkontrolovány všechny parametry: to je uvedeno jako „X“ ve sloupci „Úroveň vozidla“. Některé parametry je potřeba zkontrolovat při změnách řazení vlaku, jak je vymezeno v bodě 4.2.2.5; tyto parametry jsou uvedeny jako „X“ ve sloupci „Úroveň vlaku“.

3. Aby se zamezilo zdvojování zkoušek, pokud jde o parametry „Zatížení dopravou a únosnost infrastruktury“ a „Systémy detekce vlaků“, provozovatelé infrastruktury poskytnou prostřednictvím registru infrastruktury seznam typů vozidel nebo vozidel kompatibilních s tratí, pro něž již ověřili traťovou kompatibilitu, pokud jsou takové informace k dispozici.

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Zatížení dopravou a únosnost infrastruktury	Statické zatížení na nápravu a konstrukční a provozní hmotnost v následujících případech zatížení: — konstrukční hmotnost podle definice v nařízení (EU) č. 1302/2014 — v provozním stavu, — při normálním užitečném zatížení, — při výjimečném užitečném zatížení, — pokud je to relevantní, provozní hmotnost podle normy EN 15663: 2017 – A1 2018 — v provozním stavu, — při normálním užitečném zatížení. Maximální konstrukční rychlost.	1.1.1.1.2.4 Dovolené zatížení tratě 1.1.1.1.2.4.1 Národní klasifikace dovoleného zatížení tratě 1.1.1.1.2.4.2 Soulad konstrukcí s modelem zatížení při vysokých rychlostech (High Speed Load Model, HSLM) 1.1.1.1.2.4.3 Železniční staničení konstrukcí, které vyžadují zvláštní kontroly 1.1.1.1.2.4.4 Dokument(y) o postupu (postupech) pro statické a dynamické kontroly traťové kompatibility	x	x	Statické kontroly kompatibility u vozidel a, v případě potřeby v souladu s informacemi poskytnutými provozovatelem infrastruktury, dynamické kontroly kompatibility u vlaků se provádějí podle postupu (postupů) nebo relevantních informací poskytnutých provozovatelem infrastruktury prostřednictvím registru infrastruktury v rámci parametru 1.1.1.1.2.4.4. **U nákladních vozů:** Statická kontrola kompatibility se provádí podle následujících úseků normy EN 15528:2015: body 4 až 7, příloha A, příloha D, nebo pro sítě Spojeného království Velké Británie a Severního Irska příslušné vnitrostátní předpisy v souladu s oddílem 4.2.7.4 bodem 4 nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ([1]).

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
	Délka vozidla. Umístění náprav na vozidle (vzdálenosti mezi nápravami). Statická kontrola kompatibility u nákladních vozů: Přípustné užitečné zatížení pro různé kategorie tratí podle TSI WAG.				
Obrysy vozidel	Obrys vozidla: — referenční profily, pro které bylo vozidlo schváleno, — ostatní hodnocené obrysy.	1.1.1.1.3.1.1 Průjezdné průřezy 1.2.1.0.3.4 Průjezdné průřezy 1.1.1.1.3.1.2 Železniční staničení konkrétních bodů vyžadujících zvláštní kontroly 1.1.1.1.3.1.3 Dokument s příčným řezem konkrétních bodů vyžadujících zvláštní kontroly 1.2.1.0.3.5 Železniční staničení konkrétních bodů vyžadujících zvláštní kontroly 1.2.1.0.3.6 Dokument s příčným řezem konkrétních bodů vyžadujících zvláštní kontroly	X	X	Porovnání deklarovaných referenčních profilů mezi vozidlem/vlakem a zamýšlenou tratí. U zvláštních případů uvedených v TSI č. 1302/2014 oddíle 7.3.2.2 a TSI č. 1299/2014 oddílech 7.7.17.2 a 7.7.17.9 lze použít zvláštní postup pro kontrolu traťové kompatibility. Za tímto účelem zpřístupní provozovatel infrastruktury příslušné informace. Provozovatel infrastruktury určí konkrétní body, které se odchylují od deklarovaného referenčního profilu v parametrech registru infrastruktury: 1.1.1.1.3.1.1 a 1.2.1.0.3.4. V těchto případech musí být registr infrastruktury odpovídajícím způsobem aktualizován (parametry: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). *Poznámka.* Pro kontrolu těchto konkrétních bodů může být nutná další diskuse mezi provozovatelem infrastruktury a železničním podnikem.
Vertikální poloměr	Minimální vertikální: — poloměr konvexního oblouku, — poloměr konkávního oblouku.	1.2.2.0.3.3 Minimální poloměr vertikální křivky (ostatní kolej)	X		Porovnání deklarovaného minimálního poloměru vertikální křivky mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Systémy detekce vlaků	Typ systému detekce vlaků, pro nějž bylo vozidlo konstruováno a posuzováno	1.1.1.3.7.1.1 Typ systému detekce vlaků 1.1.1.3.7.1.2 Typ kolejových obvodů nebo počítačů náprav, u něhož jsou potřeba zvláštní kontroly 1.1.1.3.7.1.3 Dokument s postupem (postupy) pro typ systémů detekce vlaků uvedený v bodě 1.1.1.3.7.1.2 Specifické pro francouzskou síť: 1.1.1.3.7.1.4 Úsek s omezením detekce vlaků	X		Porovnání deklarovaného typu systému detekce vlaků mezi vozidlem a zamýšlenou tratí. *Poznámka.* Při schvalování vozidel na základě TSI a vnitrostátních předpisů se ověřuje technická kompatibilita mezi vozidlem a všemi systémy detekce vlaků v oblasti použití. V řádně odůvodněných případech (např. výskyt případů, kdy vozidlo během provozu není detekováno) by po schválení vozidla mohly být provedeny zkoušky a/nebo kontroly s účastí železničního podniku a provozovatele infrastruktury.
Detekce horkoběžnosti nápravových ložisek	Monitorování stavu nápravových ložisek (detekce zahřívání skříní nápravových ložisek)	1.1.1.1.7.4 Přítomnost zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek Specifické pro francouzskou, italskou a švédskou síť: 1.1.1.1.7.5 Zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek v souladu s TSI: (A/N), pokud ne: — 1.1.1.1.7.6 Identifikace zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek — 1.1.1.1.7.7 Generace zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek — 1.1.1.1.7.8 Železniční staničení zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek — 1.1.1.1.7.9 Směr měření zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek	X		**U stávajícího vozidla, které nevyhovuje TSI:** Porovnání deklarovaného souladu s požadavky na detekci horkoběžnosti nápravových ložisek (HABD) mezi vozidlem a zamýšlenou tratí, kdy se síť (sítě) oblasti použití skládá z více než jednoho typu tratě HABD. Pokud síť (sítě) oblasti použití obsahuje pouze jeden typ zařízení tratě pro detekci horkoběžnosti nápravových ložisek, není nutná kontrola traťové kompatibility. *Poznámka.* U vozidla vyhovujícího TSI: Kompatibilita s tratěmi pro síť (sítě) v oblasti použití se ověřuje ve fázi povolování. Pokud se na síti vyskytují specifická omezení, musí být příslušně zohledněna.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Jízdní vlastnosti	Kombinace maximální rychlosti a maximálního nedostatku převýšení, pro kterou (které) bylo vozidlo schváleno (obrys vozidla, pro který bylo vozidlo posouzeno). Úklon kolejnice.	1.1.1.1.4.2 Nedostatek převýšení 1.1.1.1.2.5 Maximální povolená rychlost 1.1.1.1.4.3 Úklon kolejnice	X		Porovnání kombinace maximální rychlosti, maximálního nedostatku převýšení a úklonu (úklonů) kolejnice, pro kterou se vozidlo posuzuje, s nedostatkem převýšení, rychlostí a úklonem (úklony) kolejnice uvedenými v registru infrastruktury nebo v informacích poskytnutých provozovatelem infrastruktury. V případě, že vlastnosti vozidla neodpovídají vlastnostem infrastruktury a kompatibilita mezi vozidlem a tratí by mohla být ohrožena, poskytne provozovatel infrastruktury přesnou kombinaci rychlosti a nedostatku převýšení pro konkrétní body, ve kterých by mohla být kompatibilita ohrožena, do jednoho měsíce, bezplatně a v elektronické podobě. *Poznámka.* Výstup kontroly by měl železniční podnik zohlednit při přípravě Tabulek traťových poměrů. V důsledku této kontroly mohou být stanoveny provozní podmínky (např. rychlostní omezení pro úsek tratě).
Dvojkolí	Rozchod dvojkolí	1.1.1.1.4.1 Jmenovitý rozchod koleje 1.2.1.0.4.1 Jmenovitý rozchod koleje	X		Porovnání rozchodu dvojkolí s rozchodem koleje zamýšlené tratě.
Dvojkolí	Minimální provozní průměr kola	1.1.1.1.5.2 Minimální průměr kol pro dvojité pevné srdcovky	X		Porovnání minimálních referenčních profilů mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.
Dvojkolí	Typ přepínacího zařízení na adaptaci na jiný rozchod koleje, k němuž je vozidlo určeno	1.2.0.0.0.5 Zeměpisná poloha dopravny 1.2.0.0.0.4.1 Typ/typy zařízení pro přepnutí mezi různými rozchody koleje	X		Porovnání typu (typů) zařízení pro přepnutí mezi různými rozchody koleje, pro něž je vozidlo určeno, s typem (typy) zařízení pro přepnutí mezi různými rozchody koleje na zamýšlené trati.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Minimální křivka	Minimální poloměr horizontální křivky	1.1.1.1.3.7 Minimální poloměr horizontální křivky 1.2.2.0.3.2 Minimální poloměr horizontální křivky	X	X	Porovnání minimálních poloměrů horizontální křivky mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.
Brzdění	Nouzové brzdění a maximální provozní brzdění: brzdná dráha, maximální zpomalení, pro stav zatížení „konstrukční hmotnost při normálním užitečném zatížení“ při maximální konstrukční rychlosti. Pro běžný provoz (*) kromě výše uvedených údajů: brzdicí procenta (lambda)	1.1.1.3.11.1 Maximální požadovaná brzdná vzdálenost 1.1.1.1.3.6 Sklon kolejí 1.1.1.1.2.5 Maximální povolená rychlost 1.1.1.1.6.1 Maximální zpomalení vlaku 1.1.1.3.11.2 Další informace uvedené v oddíle 4.2.2.6.2 bodě 2 dostupné u provozovatele infrastruktury nebo ne (ano/ne) Pokud ano: 1.1.1.3.11.3 Odkaz na dokument(y) uvést v registru infrastruktury.	X	X	**Pro předem definované sestavy (jak je uvedeno v oddíle 2.2.1 TSI č. 1302/2014):** Porovnání deklarované brzdné dráhy a maximálního zpomalení vlaku mezi kolejovými vozidly a zamýšlenou tratí při každém stavu zatížení na jednu maximální konstrukční rychlost. **Pro běžný provoz (*):** Žádný zvláštní navrhovaný postup, zahrnout do systému řízení bezpečnosti železničního podniku.
Brzdění	Tepelná kapacita: — referenční případ z TSI, — pokud není uveden referenční případ, tepelná kapacita vyjádřená ve vztahu k: — rychlosti, — sklonu, — vzdálenosti, — času (není-li uvedena vzdálenost).	1.1.1.1.3.6 Sklon kolejí 1.1.1.1.2.5 Maximální povolená rychlost	X		Porovnání případu referenčního vozidla s vlastnostmi zamýšlené tratě. *Poznámka:*Registr infrastruktury nebo informace poskytnuté provozovatelem infrastruktury označují umístění změny v km, délku úseku se sklonem lze vypočítat extrakcí údajů.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Brzdění	Maximální sklon, při němž je jednotka zajištěna pouze zajišťovací brzdou (pokud je jí vozidlo vybaveno)	1.1.1.1.3.6 Sklon kolejí 1.2.2.0.3.1 Sklon odstavných kolejí	X	X	Porovnání deklarovaného maximálního sklonového profilu mezi vozidlem a zamýšlenou tratí. *Poznámka.* Výsledek srovnání by měl být zohledněn v systému řízení bezpečnosti železničního podniku (např. použitím doplňkových prostředků).
Magnetická kolejnicová brzda	Možnost zabránit použití magnetické brzdy (pouze je-li vozidlo magnetickou brzdou vybaveno)	1.1.1.1.6.3 Použití magnetických brzd 1.1.1.1.6.5 Dokument s podmínkami pro použití magnetické kolejnicové brzdy	X		Ověření, zda je na zamýšlené trati povoleno použití magnetické kolejnicové brzdy. *Poznámky.* Je-li magnetická brzda povolena, musí provozovatel infrastruktury uvést podmínky jejího použití. Výsledek ověření by měl být zohledněn v systému řízení bezpečnosti železničního podniku (např. zabráněním použití magnetické kolejnicové brzdy na úseku tratě).
Kolejnicová brzda s vířivými proudy	Možnost zabránit použití vířivé brzdy (pouze je-li vozidlo vířivou brzdou vybaveno)	1.1.1.1.6.2 Použití brzd s vířivými proudy 1.1.1.1.6.4 Dokument s podmínkami pro použití kolejnicové brzdy s vířivými proudy	X		Ověření, zda je na zamýšlené trati povoleno použití kolejnicové brzdy s vířivými proudy. *Poznámky.* Je-li povolena brzda s vířivými proudy, musí provozovatel infrastruktury uvést podmínky jejího použití. Výsledek ověření by měl být zohledněn v systému řízení bezpečnosti železničního podniku (např. zabráněním použití kolejnicové brzdy s vířivými proudy na úseku tratě).

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Meteorologické podmínky	Teplotní rozsah	1.1.1.1.2.6 Teplotní rozsah	X		Porovnání deklarovaného teplotního rozsahu vozidla a zamýšlené tratě. *Poznámka.* Systém řízení bezpečnosti železničního podniku zohlední veškerá možná omezení, pokud se teplotní rozsahy neshodují.
Meteorologické podmínky	Sníh, led a kroupy	1.1.1.1.2.8 Výskyt nepříznivých klimatických podmínek	X		Porovnání parametrů vozidla pro „stav sněhu, ledu a krup“ (např. S1) s výskytem nepříznivých klimatických podmínek na zamýšlené trati. *Poznámka.* Systém řízení bezpečnosti železničního podniku zohlední veškerá možná omezení. Diskuse mezi železničním podnikem a provozovatelem infrastruktury s cílem určit možná omezení.
Napětí a kmitočet	Systém dodávky energie: — jmenovité napětí a kmitočet, — typ soustavy trakčního vedení, — pro stávající vozidlo nevyhovující TSI, které je určeno pro provoz na zvláštních tratích uvedených v TSI ENE č. 1301/2014 oddíle 7.4.2.2.1: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1 Typ soustavy trakčního vedení 1.1.1.2.2.1.2 Systém dodávky energie (napětí a frekvence) 1.1.1.2.2.1.2.1 Systém dodávky energie vyhovující TSI Zvláštní případy definované v TSI ENE č. 1301/2014 oddíle 7.4.2.2.1: 1.1.1.2.2.1.3 Umax2 pro tratě uvedené v oddílech 7.4.2.2.1 a 7.4.2.11.1 nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ([2]).	X		Porovnání deklarovaného napětí vozidla a systému trakčního napájení zamýšlené tratě (jmenovité napětí a kmitočet) a typ soustavy trakčního vedení.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Rekuperační brzda	Možnost zabránit použití rekuperační brzdy (pouze je-li vozidlo rekuperační brzdou vybaveno)	1.1.1.2.2.4 Povolení pro rekuperační brzdění	X		Ověření, zda je na zamýšlené trati nebo za specifických podmínek povoleno použití rekuperační brzdy. *Poznámka.* Výsledek ověření by měl být zohledněn v systému řízení bezpečnosti železničního podniku (např. zabráněním použití rekuperační brzdy na úseku tratě).
Omezení proudu	Elektrická vozidla s funkcí omezení výkonu nebo proudu.	1.1.1.2.5.1 Omezení proudu nebo výkonu z palubního zařízení	X		Ověření, zda zamýšlená trať vyžaduje, aby vozidlo bylo vybaveno omezovačem proudu nebo výkonu. *Poznámka.* Kolejová vozidla, která jsou v souladu s TSI a jejichž maximální výkon je vyšší než 2 MW, jsou vybavena omezovačem proudu nebo výkonu.
Sběrač	Maximální proud při stání na jeden sběrač pro každý systém stejnosměrného proudu, na který je vozidlo vybaveno	1.1.1.2.2.3 Maximální proud při stání na jeden sběrač 1.2.2.0.6.1 Maximální proud při stání na jeden sběrač	X		Porovnání deklarovaného maximálního proudu při stání na jeden sběrač pro každý systém stejnosměrného proudu mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.
Sběrač	Výška interakce sběrače s trolejovým vedením (nad temenem kolejnice) na každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno	1.1.1.2.2.5 Maximální výška trolejového vodiče 1.1.1.2.2.6 Minimální výška trolejového vodiče	X		Porovnání výšky interakce sběrače s trolejovým vedením pro každý systém dodávky energie mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.
Sběrač	Hlava sběrače pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno	1.1.1.2.3.1 Povolené hlavy sběrače, které vyhovují TSI 1.1.1.2.3.2 Jiné povolené hlavy sběrače	X		Porovnání geometrie hlavy sběrače (včetně izolovaných nebo neizolovaných rohů smykadla na 1 950 mm) pro každý systém dodávky energie mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Sběrač	Materiál sběrné lišty sběrače, kterým vozidlo může být vybaveno pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno	1.1.1.2.3.4 Povolený materiál sběrné lišty	X		Porovnání materiálu sběrné lišty sběrače pro každý systém dodávky energie mezi vozidlem a zamýšlenou tratí.
Sběrač	Křivka střední přítlačné síly	1.1.1.2.5.2 Povolená přítlačná síla	X		Porovnání střední přítlačné síly vozidla a zamýšlené tratě: **Pro vozidlo vyhovující TSI, které je určeno pro provoz na trati, která nevyhovuje TSI:** porovnání střední přítlačné síly vozidla a zamýšlené tratě pro každé napětí: **U stávajícího vozidla, které nevyhovuje TSI:** porovnání střední přítlačné síly vozidla a zamýšlené tratě pro každé napětí: *Poznámka.* Vozidlo v souladu s TSI je schváleno se střední přítlačnou silou v rámci mezních hodnot stanovených v tabulce 6 normy EN 50367:2012.
Sběrač	Počet sběračů v kontaktu s nadzemním trolejovým vedením (pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno). Nejkratší vzdálenost mezi dvěma sběrači v kontaktu s nadzemním trolejovým vedením (pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno; uvádí se pro jednočlenné a v příslušném případě i pro vícečlenné řízení) (pouze pokud je počet zdvižených sběračů vyšší než 1). Typ nadzemního trolejového vedení použitého při zkoušce výkonu odběru proudu (pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno) (pouze pokud je počet zdvižených sběračů vyšší než 1)	1.1.1.2.3.3 Požadavky na počet zdvižených sběračů a vzdálenost mezi nimi, při dané rychlosti	X	X	**Pro předem definované sestavy (jak je uvedeno v oddíle 2.2.1 TSI č. 1302/2014):** Pro každý systém dodávky energie: — porovnání počtu sběračů, které jsou v kontaktu s nadzemním trolejovým vedením a zamýšlenou tratí, — porovnání minimální vzdálenosti mezi dvěma sběrači, které jsou v kontaktu s nadzemním trolejovým vedením mezi vozidlem a zamýšlenou tratí. **Pro běžný provoz (*):** Zahrnuto do systému řízení bezpečnosti železničního podniku, s ohledem na podmínky uložené provozovatelem infrastruktury podle registru infrastruktury nebo informací poskytnutých provozovatelem infrastruktury.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
					Poznámka. Výstup srovnání minimální vzdálenosti mezi dvěma zdviženými sběrači může na základě systému řízení bezpečnosti vést železniční podnik ke zvážení uložení provozního omezení pro vozidlo (např. elektrická složená jednotka se dvěma zdviženými sběrači může být nucena ke stažení jednoho sběrače).
Sběrač	Instalováno automatické stahovací zařízení (pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	1.1.1.2.5.3 Požadováno automatické stahovací zařízení	X		Ověření, zda zamýšlená trať (zamýšlené tratě) vyžaduje (vyžadují), aby vozidlo bylo vybaveno automatickým stahovacím zařízením.
Specifické pro francouzskou síť: oddělení fází	Vzdálenost mezi stanovištěm strojvedoucího a sběračem pro reverzní nebo složenou jednotku	1.1.1.2.4.3 Vzdálenost mezi značkou a koncem oddělení fází		X	Ověření, zda jsou polohy značek označujících místo na zamýšlené trati (zamýšlených tratích), kde je strojvedoucí oprávněn znovu zdvihnout sběrače nebo zapnout jističe, kompatibilní se vzdáleností mezi stanovištěm strojvedoucího a sběračem pro reverzní nebo složenou jednotku. V případě nekompatibility musí být značka přesunuta a umístěna dostatečně daleko, aby se zajistilo, že strojvedoucí nezdvihne sběrače příliš brzy.
Tunel	Kategorie požární bezpečnosti	1.1.1.1.8.10 Požadovaná požární kategorie kolejového vozidla 1.1.1.1.8.11 Požadovaná vnitrostátní požární kategorie kolejového vozidla 1.2.1.0.5.7 Požadovaná požární kategorie kolejového vozidla	X		Srovnání kategorií požární bezpečnosti vozidla a zamýšlené tratě.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
		1.2.1.0.5.8 Požadovaná vnitrostátní požární kategorie kolejového vozidla 1.2.2.0.5.7 Požadovaná požární kategorie kolejového vozidla 1.2.2.0.5.8 Požadovaná vnitrostátní požární kategorie kolejového vozidla			
Délka vlaku	Délka vlaku	1.2.2.0.2.1 Užitná délka ostatní koleje 1.2.1.0.6.4 Užitná délka nástupiště	X	X	**Pro předem definované sestavy (jak je uvedeno v oddíle 2.2.1 TSI č. 1302/2014):** Porovnání délky jednotky (jednotek) (jednočlenné nebo vícečlenné řazení) s délkou ostatní koleje a nástupiště zamýšlené tratě. **Pro běžný provoz (*):** Ověření délky sestavy vlaku s délkou ostatní koleje a nástupiště zamýšlené tratě. *Poznámka.* Výstup kontroly by měl železniční podnik zohlednit v systému řízení bezpečnosti. V důsledku tohoto ověření mohou být uloženy provozní podmínky.
Výška nástupiště a nástup a výstup	Výška nástupiště, pro kterou je vozidlo konstruováno	1.2.1.0.6.5 Výška nástupiště	X		Porovnání výšky nástupiště vozidla a zamýšlené tratě: *Poznámka.* Výstup kontroly by měl železniční podnik zohlednit v systému řízení bezpečnosti. V důsledku tohoto ověření mohou být uloženy provozní podmínky.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
ETCS	Kompatibilita se systémem ETCS	1.1.1.3.2.9 Kompatibilita se systémem ETCS	X		Porovnání hodnoty systému kompatibility v systému ETCS s registrem infrastruktury je součástí povolení vozidla.
ETCS	Celistvost vlaku	1.1.1.3.2.8 Potvrzení o celistvosti vlaku z palubního zařízení nezbytné pro přístup k trati	X	X	Porovnání, že má vozidlo/vlak schopnost potvrdit integritu vlaku, pokud to traťová část systému vyžaduje.
GSM-R	Kompatibilita rádiového systému – hlas	1.1.1.3.3.9 Kompatibilita rádiového systému – hlas	X		Porovnání hodnoty kompatibility rádiového systému – hlas s registrem infrastruktury je součástí povolení vozidla.
GSM-R	Kompatibilita rádiového systému – data	1.1.1.3.3.10 Kompatibilita rádiového systému – data	X		Porovnání hodnoty kompatibility rádiového systému – data s registrem infrastruktury je součástí povolení vozidla.
GSM-R	Domácí síť GSM-R s přístupem pomocí SIM karty	1.1.1.3.3.5 Sítě GSM-R, na které se vztahuje dohoda o roamingu	X		Ověření, že SIM karta domovské sítě GSM-R je v seznamu sítí GSM-R s dohodou o roamingu pro všechny úseky tratě. Toto ověření je třeba provést pro všechny SIM karty ve vozidle (hlasové a datové).
GSM-R	Podpora skupiny ID 555 SIM kartou	1.1.1.3.3.4 Použití skupiny 555	X		Ověření, zda je skupina ID 555 na trati použita. Pokud toto nastavení není nakonfigurováno na palubě, měly by předem být stanoveny alternativní provozní postupy s provozovatelem infrastruktury.

▼B

Rozhraní pro kontrolu traťové kompatibility	Informace o vozidle (buď z ERATV, z technické dokumentace nebo z jiných vhodných zdrojů informací)	Informace o trati dostupné v registru infrastruktury (RINF) nebo do dokončení RINF poskytované provozovatelem infrastruktury	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly kompatibility u vozidel a vlaků na trati určené k provozu
Třída B	Stávající systém vlakového zabezpečovacího zařízení třídy B	1.1.1.3.5.3 Stávající systémy vlakového zabezpečovacího zařízení	X		Porovnání názvu a verze stávajícího systému zabezpečovacího zařízení třídy B.
Třída B	Stávající radiokomunikační systém třídy B	1.1.1.3.6.1 Stávající radiokomunikační systém	X		Porovnání názvu a verze stávajícího radiokomunikačního systému třídy B.

(*) Běžný provoz: Vozidlová jednotka je určena k běžnému provozu, pokud je určena ke spřažení s další vozidlovou jednotkou (jednotkami) do vlakové sestavy, která není definována ve fázi návrhu.
([1]) 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).
([2]) 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).

▼B

D2 **Prvky, které provozovatel infrastruktury musí poskytnout železničnímu podniku pro Tabulky traťových poměrů**

Číslo	Tabulky traťových poměrů
1	**Všeobecné informace týkající se provozovatele infrastruktury**
1.1	Název provozovatele infrastruktury
2	**Mapy a schémata**
2.1	**Mapa: schematický přehled zahrnující**
2.1.1	Úseky tratě
2.1.2	Hlavní lokality (stanice, seřaďovací stanice, odbočky, nákladní terminály)
2.2	**Schéma tratě**
2.2.1	Vyznačení hlavních staničních a průběžných traťových kolejí, dopravních kolejí (mimo kolejí hlavních) s výkolejkami/odvratnými výhybkami a připojení ostatních kolejí
2.2.2	Hlavní lokality (stanice, seřaďovací stanice, odbočky, nákladní terminály) a jejich poloha vůči trati
2.2.3	Umístění, typ a název všech pevných návěstí relevantních pro vlaky
2.3	**Schémata stanic/seřaďovacích stanic/dep**
2.3.1	Název lokality
2.3.2	Typ lokality (osobní terminál, nákladní terminál, seřaďovací stanice, depo)
2.3.3	Umístění, typ a identifikace pevných návěstí, která slouží k ochraně nebezpečných míst
2.3.4	Vyznačení a plán kolejí, včetně výhybek
2.3.5	Vyznačení nástupišť
2.3.6	Délka nástupišť
2.3.7	Výška nástupišť
2.3.8	Zakřivení nástupišť
2.3.9	Vyznačení dopravních kolejí (mimo kolejí hlavních)
2.3.10	Ostatní zařízení
3	**Informace o konkrétním úseku tratě**
3.1	**Obecné vlastnosti**
3.1.1	Začátek úseku tratě
3.1.2	Konec úseku tratě
3.1.3	Údaje o staničení podél tratě (četnost, vzhled a umístění)
3.1.4	Nejvyšší povolená rychlost pro každou trať, v případě potřeby včetně různých rychlostí pro určité typy vlaků
3.1.5	Jakékoliv další informace, které musí strojvedoucí znát

▼B

Číslo	Tabulky traťových poměrů
3.1.6	Vyžadované konkrétní zeměpisné údaje o místní infrastruktuře
3.1.7	Prostředky komunikace s řízením provozu/řídícím střediskem v běžné situaci, v situaci za zhoršených podmínek a v nouzové situaci
3.2	**Specifické technické vlastnosti**
3.2.1	Procento sklonu
3.2.2	Umístění sklonu
3.2.3	Tunely: umístění, název, délka, konkrétní informace, např. existence cest pro pěší a nouzových východů, jakož i umístění bezpečných prostorů, kde může dojít k evakuaci cestujících; kategorie požární bezpečnosti
3.2.4	Oblasti se zákazem zastavení: identifikace, umístění, typ
3.2.5	Průmyslová rizika – místa, kde je pro strojvedoucího nebezpečné vystoupit
3.2.6	Umístění oblastí určených pro zkoušení pískovacího zařízení (v případě existence)
3.2.7	Typ systému zabezpečení a odpovídající režim provozu (dvojkolejná trať, obousměrný provoz, levostranný či pravostranný provoz atd.)
3.2.8	Typ vlakového rádiového zařízení na trati
3.3	**Subsystém „energie“**
3.3.1	Systém dodávky energie (napětí a frekvence)
3.3.2	Maximální proud vlaku
3.3.3	Omezení týkající se spotřeby energie u specifických elektrických trakčních jednotek
3.3.4	Omezení týkající se polohy vícenásobných trakčních jednotek pro splnění požadavku oddělení trakčního vedení (poloha sběrače proudu)
3.3.5	Umístění neutrálních úseků
3.3.6	Umístění oblastí, které musí být projížděny se staženými sběrači
3.3.7	Podmínky uplatňované s ohledem na rekuperační brzdění
3.3.8	Maximální proud při stání na jeden sběrač
3.4	**Subsystém „řízení a zabezpečení“**
3.4.1	Potřeba mít více aktivních systémů současně
3.4.2	Zvláštní podmínky pro přepínání mezi různými ochrannými, řídícími a výstražnými systémy vlaku třídy B
3.4.3	Zvláštní technické podmínky vyžadované pro přepínání mezi systémy ERTMS/ETCS a systémy třídy B
3.4.4	Zvláštní pokyny (umístění) pro přepínání mezi různými radiokomunikačními systémy
3.4.5	Přípustnost použití vířivé brzdy
3.4.6	Přípustnost použití magnetické brzdy
3.5	**Subsystém „provoz a řízení dopravy“**
3.5.1	Provozní jazyk

▼B

Dodatek E

Úroveň jazyka a komunikace

Ústní jazykovou kvalifikaci lze rozdělit do pěti úrovní:

Úroveň	Popis
5	— zaměstnanec je schopen přizpůsobit způsob svého vyjadřování kterémukoliv partnerovi v rozhovoru — je schopen sdělit názor — je schopen vyjednávat — je schopen přesvědčovat — je schopen poskytovat rady
4	— je schopen řešit zcela neočekávané situace — je schopen formulovat hypotézy — je schopen vyjádřit podložené stanovisko
3	— je schopen řešit praktické situace s výskytem neočekávaného prvku — je schopen popsat — je schopen vést plynulý jednoduchý rozhovor
2	— je schopen řešit jednoduché praktické situace — je schopen klást otázky — je schopen odpovídat na otázky
1	— je schopen hovořit s využitím zapamatovaných vět

▼B

Dodatek F

Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro úkoly související s doprovázením vlaků

1. **Obecné požadavky**

a) Tento dodatek, který se musí vykládat ve spojení s body 4.6 a 4.7, představuje seznam prvků, které se považují za relevantní pro úkoly spojené s doprovázením vlaku v síti.

b) Výraz „odborná kvalifikace“ v kontextu tohoto nařízení se týká těch prvků, které jsou důležité pro zajištění toho, aby provozní zaměstnanci byli vyškoleni a schopni porozumět úkolům a plnit je.

c) Pravidla a postupy platí pro prováděné úkoly a pro osobu provádějící příslušné úkoly. Tyto úkoly může provádět jakákoli oprávněná kvalifikovaná osoba bez ohledu na jméno, funkci nebo hierarchické postavení uvedené v pravidlech nebo postupech, nebo jednotlivá společnost.

2. **Odborné znalosti**

Každé oprávnění vyžaduje úspěšné složení prvotní zkoušky a ustanovení pro pokračující posuzování a školení tak, jak je popsáno v bodě 4.6.

2.1. *Obecné odborné znalosti*

a) Zásady systému řízení bezpečnosti organizace relevantní pro dané úkoly.

b) Úlohy a odpovědnosti klíčových aktérů zapojených do provozu.

c) Obecné podmínky významné pro bezpečnost cestujících nebo nákladu a osob nacházejících se na železniční trati nebo v její blízkosti.

d) Podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

e) Obecné zásady zabezpečení železničního systému.

f) Bezpečnost osob, včetně při opouštění vlaku na provozované trati.

2.2. *Znalosti provozních postupů a bezpečnostních systémů relevantní pro dané úkoly*

a) Provozní postupy a bezpečnostní pravidla.

b) Relevantní aspekty systému řízení a zabezpečení.

c) Formalizovaný postup zpracování zpráv, včetně využití komunikačního zařízení.

2.3. *Znalost kolejových vozidel*

a) Vnitřní vybavení vozidla pro přepravu cestujících.

b) Odpovídající znalost úkolů důležitých pro bezpečnost, pokud jde o postupy a rozhraní pro kolejová vozidla.

2.4. *Znalost tratě*

a) Příslušná provozní opatření (například způsob výpravy vlaku) v jednotlivých lokalitách (staniční zařízení a zabezpečení atd.).

b) Stanice, ve kterých cestující mohou vystoupit nebo nastoupit.

c) Místní provozní a nouzová opatření specifická pro úsek(y) tratě.

▼B

2.5. *Znalosti týkající se bezpečnosti cestujících*

Odborná příprava týkající se bezpečnosti cestujících musí obsahovat alespoň tyto údaje:

a) zásady pro zajištění bezpečnosti cestujících:

— podpora osob s omezenou schopností pohybu a orientace,

— identifikace nebezpečí,

— postupy při nehodách s účastí osob,

— události zahrnující požár a/nebo kouř,

— evakuace cestujících;

b) zásady komunikace:

— určení, koho je třeba kontaktovat a pochopení způsobů komunikace, zejména se zaměstnancem řízení provozu v průběhu mimořádné události vyžadující evakuaci,

— určení příčin/situací a žádosti o navázání komunikace,

— způsoby komunikace pro informování cestujících,

— způsoby komunikace při provozu za zhoršených podmínek a v nouzových situacích;

c) behaviorální dovednosti:

— orientace v situaci,

— svědomitost,

— komunikace,

— schopnost rozhodnout a konat.

3. **Schopnost uvést znalosti do praxe**

Schopnost uplatňovat tyto znalosti v běžných situacích, v situacích za zhoršených podmínek a v nouzových situacích znamená, že se zaměstnanci musí dokonale seznámit s(e):

— způsoby a zásadami pro uplatňování těchto pravidel a postupů,

— postupem pro využívání zařízení tratě a kolejových vozidel a veškerého konkrétního zařízení spojeného s bezpečností,

zejména s:

a) kontrolami před odjezdem, včetně zkoušek brzd, pokud jsou nutné, a správného uzavření dveří;

b) postupy při odjezdu;

c) provozem za zhoršených podmínek;

d) tím, jak posuzovat potenciál závad v prostorech pro cestující a reagovat v souladu s pravidly a postupy;

e) ochrannými a výstražnými opatřeními podle požadavků pravidel a předpisů nebo potřebnými při pomoci strojvedoucímu;

f) tím, jak komunikovat se zaměstnanci provozovatele infrastruktury při poskytování pomoci strojvedoucímu;

g) tím, jak hlásit veškeré neobvyklé události týkající se provozu vlaku, stavu kolejových vozidel a bezpečnosti cestujících. Je-li to vyžadováno, musí být toto hlášení vypracováno písemně v jazyce zvoleném železničním podnikem.

▼B

Dodatek G

Minimální prvky týkající se odborné kvalifikace pro přípravu vlaků

1. **Obecné požadavky**

a) Tento dodatek, který se musí vykládat ve spojení s bodem 4.6, představuje seznam prvků považovaných za relevantní pro úkol přípravy vlaku na provoz v síti.

b) Výraz „odborná kvalifikace“ v kontextu tohoto nařízení se týká těch prvků, které jsou důležité pro zajištění toho, aby provozní zaměstnanci byli vyškoleni a schopni porozumět prvkům úkolu a plnit je.

c) Pravidla a postupy platí pro prováděný úkol a pro osobu provádějící příslušný úkol. Tyto úkoly může provádět jakákoli oprávněná kvalifikovaná osoba bez ohledu na jméno, funkci nebo hierarchické postavení uvedené v pravidlech nebo postupech, nebo jednotlivá společnost.

2. **Odborné znalosti**

Každé oprávnění vyžaduje úspěšné složení prvotní zkoušky a ustanovení pro pokračující posuzování a školení tak, jak je popsáno v bodě 4.6.

2.1. *Obecné odborné znalosti*

a) Zásady systému řízení bezpečnosti organizace relevantní pro daný úkol.

b) Úlohy a odpovědnosti klíčových aktérů zapojených do provozu.

c) Obecné podmínky významné pro bezpečnost cestujících a/nebo nákladu, včetně přepravy nebezpečných věcí a nadměrných nákladů.

d) Vyhodnocení rizik, a to zejména ve vztahu k rizikům spojeným s provozem železnice a napájením elektrické trakce.

e) Podmínky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

f) Obecné zásady zabezpečení železničního systému.

g) Bezpečnost osob na železničních tratích a v jejich blízkosti.

h) Zásady komunikace a formalizovaný postup zpracování zpráv, včetně využití komunikačního zařízení.

2.2. *Znalosti provozních postupů a bezpečnostních systémů relevantní pro dané úkoly.*

a) Provoz vlaků v běžných situacích, v situacích za zhoršených podmínek a v nouzových situacích.

b) Provozní postupy v jednotlivých místech (návěstidla, zařízení stanice/depo/seřaďovací nádraží) a bezpečnostní pravidla.

c) Místní provozní opatření.

2.3. *Znalost vybavení vlaku*

a) Účel a využití vybavení nákladního vozu a vozidla

b) Stanovení a uspořádání technických kontrol.

c) Odpovídající znalost úkolů důležitých pro bezpečnost, pokud jde o postupy a rozhraní pro kolejová vozidla.

▼B

3. **Schopnost uvést znalosti do praxe**

Schopnost uplatňovat tyto znalosti v běžných situacích, v situacích za zhoršených podmínek a v nouzových situacích znamená, že se zaměstnanci musí dokonale seznámit s(e):

— způsoby a zásadami pro uplatňování těchto pravidel a postupů,

— postupem pro využívání zařízení tratě a kolejových vozidel a veškerého konkrétního zařízení spojeného s bezpečností,

zejména s:

a) používáním pravidel pro řazení vlaku, pravidel pro brzdění vlaku, pravidel pro nakládku vlaku atd., aby bylo zajištěno, že vlak je v provozuschopném stavu;

b) porozuměním označení a štítkům na vozidlech;

c) postupem určení a zpřístupnění údajů o vlaku;

d) komunikací s doprovodem vlaku;

e) komunikací se zaměstnanci odpovědnými za řízení jízdy vlaků;

f) provozem za zhoršených podmínek, zvláště proto, že ovlivňuje přípravu vlaků;

g) ochrannými a výstražnými opatřeními podle požadavků pravidel a předpisů nebo místních opatření v dotčeném místě;

h) kroky, které mají být podniknuty, pokud jde o mimořádné události v souvislosti s přepravou nebezpečných věcí (v příslušných případech).

▼B

Dodatek H

Evropské číslo vozidla a související abecední označení na vozové skříni

1. OBECNÁ USTANOVENÍ TÝKAJÍCÍ SE EVROPSKÉHO ČÍSLA VOZIDLA

Evropské číslo vozidla (EVN) se přiděluje v souladu s dodatkem 6 k příloze II prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2018/1614 ([1]).

EVN se mění v souladu s bodem 3.2.2.8 přílohy II prováděcího rozhodnutí (EU) 2018/1614.

EVN se může změnit na žádost držitele v souladu s bodem 3.2.2.9 přílohy II prováděcího rozhodnutí (EU) 2018/1614.

2. OBECNÉ USPOŘÁDÁNÍ VNĚJŠÍHO OZNAČENÍ

Velká písmena a číslice, z nichž se skládá nápis označení, musí mít minimální výšku 80 mm a typ písma sans serif odpovídající kvality. Menší výška může být použita pouze tam, kde neexistuje žádná jiná možnost umístění označení než na podélníky.

Označení se umísťuje nejvýše 2 metry nad úrovní kolejí.

Držitel může přidat ve formě písmen s velikostí větší než evropské číslo vozidla své vlastní číselné označení (sestávají zpravidla z číslic výrobního čísla doplněných abecedním kódem) užitečné při provozu. Místo, kde je vyznačeno vlastní číslo, si může zvolit držitel, nicméně musí být vždy možné snadno odlišit evropské číslo vozidla od vlastního číselného označení držitele.

3. NÁKLADNÍ VOZY

Označení se napíše na skříň nákladního vozu tímto způsobem:

23. TEN	31. TEN	33. TEN
80 D-RFC	80 D-DB	84 NL-ACTS
7369 553-4	0691 235-2	4796 100-8
Zcs	Tanoos	Slpss

Kde v příkladech

D a NL představují členský stát registrace podle části 4 dodatku 6 k rozhodnutí (EU) 2018/1614.

RFC, DB a ACTS představují označení držitele podle části 1 dodatku 6 k rozhodnutí (EU) 2018/1614.

Pro nákladní vozy, jejichž skříň nenabízí dostatečně velkou plochu pro tento typ uspořádání, zvláště v případě plošinových nákladních vozů, se označení uspořádá následujícím způsobem:

01. 87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Pokud je na nákladním voze napsáno jedno nebo více indexových písmen vnitrostátního významu, toto vnitrostátní označení musí být uvedeno za mezinárodním označením písmeny a musí být od něj odděleno rozdělovacím znaménkem tímto způsobem:

01. 87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

([1]) 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).

▼B

4. OSOBNÍ VOZY A PŘÍPOJNÉ VOZY PRO CESTUJÍCÍ

Číslo se připevní na každou boční stěnu vozidla v tomto formátu:

F-SNCF 61 87 20 - 72 021 - 7

B^{10} tu

Označení země, ve které je vozidlo registrováno, a technických vlastností se nachází přímo před, za nebo pod dvanácti číslicemi čísla vozidla.

V případě osobních vozů se stanovištěm strojvedoucího je evropské číslo vozidla napsáno také uvnitř stanoviště.

5. LOKOMOTIVY, MOTOROVÉ VOZY A SPECIÁLNÍ VOZIDLA

Evropské číslo vozidla musí být označeno na každé boční stěně hnacích vozidel tímto způsobem:

92 10 1108 062-6

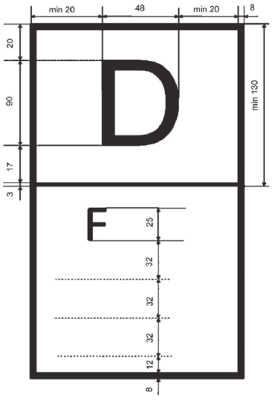
Evropské číslo vozidla je též napsáno uvnitř každého stanoviště strojvedoucího hnacích kolejových vozidel.

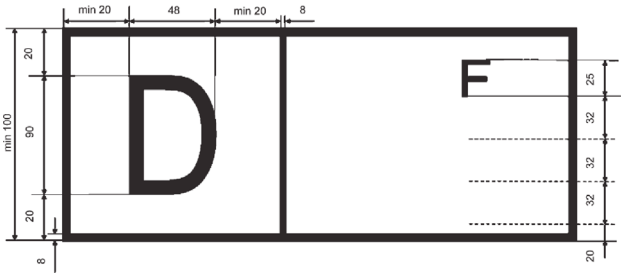
6. ABECEDNÍ OZNAČENÍ SCHOPNOSTI INTEROPERABILITY

„TEN“: vozidlo s oprávněním pro oblast použití pokrývající všechny členské státy.

„PPV/PPW“: vozidlo, které je v souladu s dohodou PPV/PPW nebo PGW (uvnitř států OSJD). (originál: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении); PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами).

Vozidla, která mají povolení platné pro oblast použití, která se nevztahuje na všechny členské státy, potřebují označení uvádějící členské státy, které jsou součástí oblasti použití vozidla. Toto označení musí být v souladu s jedním z následujících nákresů, přičemž D označuje členský stát, který udělil první povolení (v daném příkladu Německo) a F označuje druhý povolující členský stát (v daném příkladu Francie). Členské státy jsou kódovány v souladu s částí 4 dodatku 6 k rozhodnutí (EU) 2018/1614.





▼B

Dodatek I

Seznam oblastí, pro které se mohou i nadále používat vnitrostátní předpisy podle článku 8 směrnice (EU) 2016/798

1. OBLASTI PRO VNITROSTÁTNÍ PŘEDPISY

Posun

Pravidla pro zabezpečení

Pravidla týkající se provozního použití vnitrostátního systému zabezpečení

Maximální rychlosti ve zhoršeném režimu, včetně jízdy podle rozhledových poměrů

Opatrná jízda

Místní provozní pravidla

V případě specifických místních podmínek mohou být zapotřebí doplňkové informace – to je omezeno na požadavky, na které se toto nařízení nevztahuje.

Provoz během prací

Bezpečný provoz zkušebního vlaku

Viditelnost vlaku – začátek vlaku (viz bod 4.2.2.1.2)

Stávající vozidla neodpovídající TSI

Řízení nouzové situace a reakce na nouzové události (viz bod 4.2.3.7)

Úloha místních/celostátních orgánů a tísňových služeb

Hlášení nehod a mimořádných událostí: vnitrostátní pokyny pro způsoby hlášení orgánům

Terminologie pro komunikaci týkající se bezpečnosti (viz dodatek C)

Vnitrostátní provozní pokyny

Požadavky na znalost trasy podle provedení směrnice 2007/59/ES (směrnice o strojvedoucích) ve vnitrostátním právu

2. SEZNAM OTEVŘENÝCH BODŮ

Mimořádná přeprava

Jízdní řád (viz bod 4.2.1.2.3)

Další informace

Záznam údajů o dozoru mimo vlak (viz bod 4.2.3.5.1)

Další informace

Záznam údajů o dozoru ve vlaku (viz bod 4.2.3.5.2)

Další informace

Odborná způsobilost (viz bod 4.6)

— zaměstnanci s úkoly důležitými pro bezpečnost, s výjimkou strojvedoucích;

— doplňkové informace pro zaměstnance provádějící úkoly důležité pro bezpečnost spojené s doprovodem vlaku, s výjimkou strojvedoucího,

▼B

— doplňkové informace pro zaměstnance, kteří plní úkoly důležité pro bezpečnost spojené se závěrečnou přípravou vlaku před plánovaným překročením státní hranice (státních hranic) a pracují za místem označeným (místy označenými) v prohlášení o dráze vypracovaném provozovatelem infrastruktury jako 'hranice' a zahrnutým (zahrnutými) do jeho bezpečnostního schválení.

Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti (viz bod 4.7)

— zaměstnanci s úkoly důležitými pro bezpečnost, s výjimkou strojvedoucích;

— doplňkové informace pro zaměstnance provádějící úkoly důležité pro bezpečnost spojené s doprovodem vlaku, s výjimkou strojvedoucího,

— povolená hladina alkoholu (viz bod 4.7.1).

Společné provozní zásady a pravidla (viz bod 4.4 a dodatek B)

— pískování – pískovací zařízení, které se spouští automaticky, a hlášení v případě použití tohoto pískovacího zařízení;

— porucha úrovňového přejezdu – další informace.

Terminologie pro komunikaci týkající se bezpečnosti (viz dodatek C)

Další pojmy

Provoz v dlouhých tunelech (viz bod 4.3.5)

Další informace

▼B

Dodatek J

Slovníček

Definice v tomto slovníčku se vztahují na používání pojmů v tomto nařízení.

Pro účely tohoto nařízení se použijí definice uvedené v článku 2 směrnice (EU) 2016/797 a v bodě 2.2 TSI Lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob.

Výraz	Definice
Bod hlášení	Bod v jízdním řádu vlaku, ve kterém je vyžadováno ohlášení času příjezdu, odjezdu nebo průjezdu.
Cestující	Osoba (kromě zaměstnance se zvláštními úkoly ve vlaku) cestující vlakem nebo nacházející se v železničním objektu před jízdou vlakem nebo po ní.
Časový bod	Místo uvedené v jízdním řádu vlaku, ke kterému je uveden určitý čas. Tento čas může být časem příjezdu, odjezdu, nebo v případě, že vlak v místě nezastavuje, časem průjezdu.
Délka vlaku	Celková délka všech vozidel přes nárazníky, včetně lokomotiv(y).
Dopravní kolej (mimo koleje hlavní)	Kolej, která je připojena k hlavní koleji, používaná pro předjíždění, křižování a odstavení.
Doprovod vlaku	Zaměstnanci ve vlaku, jejichž způsobilost je certifikována a kteří byli jmenováni železničním podnikem k provádění specifických, určených úkolů souvisejících s bezpečností ve vlaku, například strojvedoucí nebo průvodčí.
Evakuace	Evakuací vlaku se rozumí situace, když je všem cestujícím vydán pokyn k opuštění vlaku a přesunu na infrastrukturu pod dohledem obsluhy vlaku. Za předpokladu, že zaměstnanec ve vlaku schválil se zaměstnancem řízení provozu nebo s jiným odpovědným personálem provozovatele infrastruktury, že je to bezpečné.
Evropský pokyn	Harmonizovaný provozní pokyn s podobným obsahem vydaný pro strojvedoucí v celé Evropské unii, pro zajištění obdobných reakcí na podobné situace.
Hnací vozidlo	Poháněné vozidlo schopné se samo pohybovat a přemísťovat ostatní vozidla, ke kterým může být připojeno.
Horkoběžnost nápravových ložisek	Skříň a ložisko nápravy, které přesáhly svou maximální konstrukční provozní teplotu.
Jízdní řád	Dokument nebo systém, který poskytuje podrobné údaje o grafikonu vlaku (vlaků) na určité trati.
Kvalifikace	Fyzická a psychologická způsobilost plnit úkoly společně s požadovanými znalostmi.
Mimořádná přeprava	Vozidlo a/nebo náklad, které z důvodu konstrukce/návrhu, rozměrů nebo hmotnosti nesplňují parametry tratě a které vyžadují zvláštní povolení k jízdě a mohou po část doby jízdy nebo po celou dobu jízdy vyžadovat zvláštní podmínky.
Mimořádná událost	Podle definice uvedené v článku 3 směrnice (EU) 2016/798.

▼B

Výraz	Definice
Minutí konce oprávnění k jízdě bez svolení	Minutí konce oprávnění k jízdě bez svolení je případ, kdy vlak pokračuje za konec oprávnění k jízdě za následujících okolností: — návěst podél tratě zakazující jízdu nebo rozkaz k zastavení, kde systém ATP není v provozu, — konec oprávnění k jízdě vydaného systémem ATP, — místo oznámené ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy, — návěstidla, — ruční návěsti. To zahrnuje oprávnění k jízdě, jak je popsáno v systému ETCS, a oprávnění k jízdě na základě pokynů/návěstí. Nejsou zahrnuty případy, kdy vozidla bez připojené trakční jednotky nebo vlak bez obsluhy projedou návěstidla zakazující jízdu.
Místo zastavení	Místo uvedené v jízdním řádu vlaku jako místo, kde má vlak zastavit, obvykle pro provedení konkrétní činnosti, například umožnit cestujícím nástup do vlaku a výstup z vlaku.
Monitorování činnosti	Systematické pozorování a záznam činnosti vlakového spoje a infrastruktury pro účely zlepšení činnosti v obou oblastech.
Návěst STŮJ	Jakákoliv návěst, která nedovoluje strojvedoucímu pokračovat za návěstidlo.
Nebezpečné věci	Podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí ([1]).
Nehoda	Podle definice uvedené v článku 3 směrnice (EU) 2016/798.
Odborná způsobilost	Kvalifikace a zkušenosti, které jsou nezbytné pro bezpečné a spolehlivé provádění úkolů. Zkušenosti mohou být získány v rámci školení.
Ostatní kolej	Jakákoli kolej v rámci dopravny, která se nevyužívá pro jízdu vlaků.
Plánované zastavení	Zastavení plánované z komerčních nebo provozních důvodů.
Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti	V souvislosti s tímto nařízením se toto týká pouze požadavků na zdravotní a psychologickou způsobilost nezbytnou k obsluze příslušných prvků subsystému.
Povolování jízd vlaků	Obsluha zařízení na stavědlech, na elektrodispečincích a na dispečerských pracovištích, ze kterých se organizuje a řídí drážní doprava. To nezahrnuje zaměstnance železničního podniku, kteří jsou odpovědní za řízení zdrojů, jako je doprovod vlaku nebo kolejová vozidla.
Provoz za zhoršených podmínek	Provoz vyplývající z neplánované události, která brání normálnímu poskytování vlakových služeb.
Provozní jazyk	Jazyk nebo jazyky, které při každodenní činnosti používá provozovatel infrastruktury a které jsou uveřejněny v jeho prohlášení o dráze, s použitím pro oznamování provozních zpráv nebo sdělení týkajících se bezpečnosti mezi zaměstnanci provozovatele infrastruktury a železničního podniku.
Provozní pokyn	Formální informace předaná mezi zaměstnancem řízení provozu a strojvedoucím pro zajištění zahájení nebo pokračování železničního provozu v konkrétních situacích. Provozní pokyny existují jak na vnitrostátní, tak na evropské úrovni.
Příprava vlaku	Zajištění, že vlak je schopen provozu, že vlakové zařízení je správně zapojeno a řazení vlaku je v souladu s určenou tratí. Příprava vlaku též zahrnuje technické kontroly prováděné před vyjetím vlaku.
Reálný čas	Schopnost vyměnit si nebo zpracovat informace o specifikovaných událostech (například o příjezdu do stanice, průjezdu stanicí nebo odjezdu ze stanice) při jízdě vlaku okamžitě, jakmile nastanou.
Strojvedoucí	Podle definice uvedené v článku 3 směrnice 2007/59/ES.

▼B

Výraz	Definice
Tísňové volání	Volání v některých nebezpečných situacích s cílem upozornit všechny vlaky/posunové díly ve vymezené oblasti.
Trať	Příslušný úsek nebo úseky kolejí.
Úkol důležitý pro bezpečnost	Úkol prováděný zaměstnanci, když řídí nebo ovlivňují jízdu vlaku, který by mohl mít vliv na bezpečnost železnice.
Vlak	Vlak je definován jako hnací vozidlo (vozidla) s připojenými železničními vozidly nebo bez nich a s dostupnými údaji o vlaku, který jezdí mezi dvěma nebo více vymezenými body.
Vnitrostátní pokyn	Pokyn definovaný na vnitrostátní úrovni nebo provozovatelem infrastruktury, který zahrnuje situace specifické pro systém třídy B nebo přechod mezi systémy třídy A a třídy B.
Výprava	Viz výprava vlaku.
Výprava vlaku	Oznámení osobě řídící vlak, že veškeré činnosti ve stanici nebo depu byly dokončeny a že, pokud jde o odpovědné zaměstnance, bylo vlaku vydáno oprávnění k jízdě.
Zaměstnanci	Zaměstnanci pracující pro železniční podnik nebo provozovatele infrastruktury nebo jejich dodavatele, kteří provádějí úkoly specifikované v tomto nařízení.
Zaměstnanec řízení provozu	Zaměstnanec odpovědný za postavení jízdních cest vlakům/posunovým dílům a vydávání pokynů strojvedoucím.

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

Zkratka	Vysvětlení
AC	Střídavý proud (Alternating current)
ATP	Vlakové zabezpečovací zařízení (Automatic Train Protection)
CCS	Řízení a zabezpečení (Control-Command and Signalling)
CEN	Evropský výbor pro normalizaci (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
dB	Decibel
DC	Stejnosměrný proud (Direct current)
DMI	Rozhraní strojvedoucí – stroj (Driver Machine Interface)
ES	Evropské společenství
EKG	Elektrokardiogram
EIRENE	Evropská integrovaná železniční rozšířená rádiová síť (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	Evropská norma

▼B

Zkratka	Vysvětlení
ENE	Energie
ERA	Agentura Evropské unie pro železnice (European Union Agency for Railways)
ERATV	Evropský registr schválených typů vozidel (European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Evropský systém řízení železničního provozu (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Evropský vlakový zabezpečovací systém (European Train Control System)
EU	Evropská unie
FRS	Specifikace funkčních požadavků (Functional Requirement Specification)
GSM-R	Globální systém mobilní komunikace pro železnice (Global System for Mobile Communications – Rail)
IM	Provozovatel infrastruktury (Infrastructure Manager)
INF	Infrastruktura
OPE	Provoz a řízení dopravy (Operation and Traffic Management)
OSJD	Organizace pro spolupráci mezi železnicemi (Organisation for Co-operation between Railways)
PPV/PPW	Ruská zkratka pro Pravila Polzovanija Vagonami v měždunarodnom soobščenii = Pravidla pro použití železničních vozidel v mezinárodním provozu
RINF	Registr infrastruktury (Register of Infrastructure)
RST	Kolejová vozidla (Rolling Stock)
RU	Železniční podnik (Railway Undertaking)
SMS	Systém řízení bezpečnosti (Safety Management System)
SPAD	Nedovolená jízda kolem návěsti zakazující jízdu (Signal Passed at Danger)
SRS	Specifikace systémových požadavků (System Requirement Specification)
TAF	Využití telematiky v nákladní dopravě (Telematic Applications for Freight)
TEN	Transevropská síť (Trans-European Network)
TPS	Vlakové zabezpečovací zařízení (Train Protection System)
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
UIC	Mezinárodní unie železnic (Union Internationale des Chemins de fer)
TSI Lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob (LOC&PAS)	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
TSI Řízení a zabezpečení (CCS)	Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii

▼B

Zkratka	Vysvětlení
TSI Hluk (NOI)	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
TSI Nákladní vozy (WAG)	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
TSI Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM)	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
TSI Energie (ENE)	Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii
TSI Infrastruktura (INF)	Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii
TSI Bezpečnost v železničních tunelech (SRT)	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