Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

►B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES

zo 17. júna 2008

o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Smernica Komisie 2009/131/ES zo 16. októbra 2009	L 273	12	17.10.2009
►M2	Smernica Komisie 2011/18/EÚ z 1. marca 2011	L 57	21	2.3.2011
►M3	Smernica Komisie 2013/9/EÚ z 11. marca 2013	L 68	55	12.3.2013
►M4	Smernica Komisie 2014/38/EÚ z 10. marca 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES

zo 17. júna 2008

o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej články 71 a 156,

so zreteľom na návrh Komisie,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru ([1]),

po porade s Výborom regiónov,

konajúc v súlade s postupom ustanoveným v článku 251 zmluvy ([2]),

keďže:

(1) Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc ([3]) a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy ([4]) boli výrazným spôsobom zmenené a doplnené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES ([5]). Vzhľadom na to, že sa teraz predkladajú nové zmeny a doplnenia, je potrebné z dôvodu väčšej zrozumiteľnosti uskutočniť prepracovanie uvedených smerníc a na účely zjednodušenia zlúčiť ich ustanovenia do jedného aktu.

(2) S cieľom umožniť občanom Únie, hospodárskym prevádzkovateľom, regionálnym a miestnym orgánom mať v plnom rozsahu prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia oblasti bez vnútorných hraníc je vhodné zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych železničných sietí, ako aj prístup k nim, pričom je potrebné zaviesť všetky opatrenia, ktoré by sa ukázali potrebné pre oblasť technickej normalizácie, ako to ustanovuje článok 155 zmluvy.

([1]) Ú. v. EÚ C 256, 27.10.2007, s. 39.
([2]) Pozícia Európskeho parlamentu z 11. decembra 2007 a rozhodnutie Rady zo 14. mája 2008.
([3]) Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 2.6.2007, s. 63).
([4]) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/32/ES.
([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114).

▼B

(3) Podpísaním protokolu prijatého v Kjóte 12. decembra 1997 sa Európska únia zaviazala znížiť svoje emisie skleníkových plynov. Tieto ciele si vyžadujú prispôsobiť sa rovnováhe medzi rôznymi druhmi dopravy a následne zvyšovať konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

(4) Stratégia Spoločenstva pre integráciu záujmov životného prostredia a udržateľného rozvoja do jeho dopravnej politiky zdôrazňuje potrebu konať s cieľom znížiť ekologický vplyv dopravy.

(5) Komerčné prevádzkovanie vlakov po železničnej sieti si vyžaduje najmä vynikajúcu zlučiteľnosť medzi charakteristikami infraštruktúry a charakteristikami vozidiel, ako aj účinné vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov rôznych manažérov infraštruktúry a železničných podnikov. Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od zlučiteľnosti a vzájomného prepojenia, a to najmä pokiaľ ide o interoperabilitu systému železníc.

(6) Členské štáty sú zodpovedné za zabezpečenie súladu s predpismi o bezpečnosti, zdraví a o ochrane spotrebiteľa, ktoré sa uplatňujú na železničné siete vo všeobecnosti počas projektovania, výstavby, uvádzania do prevádzky a prevádzkovania železníc.

(7) Existujú podstatné rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi a medzi internými predpismi a technickými podmienkami, ktoré železnice uplatňujú, keďže ich súčasťou sú techniky, ktoré sú špecifické pre národné priemyselné odvetvia a predpisujú špecifické rozmery a zariadenia a zvláštne charakteristiky. Táto situácia bráni vlakom, aby mohli bez prekážok a obmedzení premávať po celej sieti železníc Spoločenstva.

(8) V priebehu rokov táto situácia vytvorila veľmi tesné prepojenia medzi národnými železničnými priemyselnými odvetviami a národnými železnicami na úkor skutočného otvorenia trhov. S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť na celosvetovej úrovni požadujú tieto spoločnosti otvorený konkurenčný európsky trh.

(9) Z tohto dôvodu je vhodné definovať podstatné základné požiadavky za celé Spoločenstvo, ktoré sa budú uplatňovať na jeho systém železníc.

▼B

(10) S cieľom dosiahnuť uvedené ciele prijala Rada 23. júla 1996 prvotné opatrenie tým, že prijala smernicu 96/48/ES. Európsky parlament a Rada potom prijali smernicu 2001/16/ES.

(11) Nadobudnutie účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva ([1]), smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom ([2]), a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii ([3]) má vplyv na realizáciu interoperability. Tak ako v prípade ostatných druhov dopravy, rozšírenie prístupových práv musí byť sprevádzané potrebnými harmonizačnými opatreniami. Je preto potrebné zaviesť interoperabilitu na celej sieti postupným rozširovaním geografickej pôsobnosti smernice 2001/16/ES. Je tiež potrebné rozšíriť právny základ smernice 2001/16/ES na článok 71 zmluvy, na ktorom je založená smernica 2001/12/ES.

(12) Vypracovanie technických špecifikácií interoperability (TSI) ukázalo potrebu vyjasniť vzťah medzi základnými požiadavkami a TSI na jednej strane a európskymi normami a inými dokumentmi normatívneho charakteru na strane druhej. Malo by sa najmä jednoznačne rozlišovať medzi normami alebo časťami noriem, ktoré musia byť záväzné, aby sa dosiahol cieľ tejto smernice, a „harmonizovanými“ normami, ktoré sa vypracovali v duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii.

(13) Spravidla sa európske špecifikácie vyvíjajú v duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii. Umožňujú predpokladať zhodu s určitými základnými požiadavkami tejto smernice najmä v prípade komponentov interoperability a rozhraní. Tieto európske špecifikácie alebo ich použiteľné časti nie sú záväzné a v TSI sa nemôže na ne uvádzať žiadny výslovný odkaz. Odkazy na tieto európske špecifikácie sú uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* a členské štáty uverejňujú odkazy na národné normy transponujúce európske normy.

([1]) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.
([2]) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26.
([3]) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/58/ES (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

▼B

(14) TSI môžu v niektorých prípadoch výslovne odkazovať na európske normy alebo špecifikácie tam, kde je to striktne nevyhnutné, aby sa dosiahol cieľ tejto smernice. Taký výslovný odkaz má dôsledky, ktoré sa musia objasniť; najmä, že tieto európske normy alebo špecifikácie sa stávajú záväznými od okamihu platnosti TSI.

(15) TSI stanovuje všetky podmienky, s ktorými sa musí zhodovať akýkoľvek komponent interoperability, a postup, ktorý sa má dodržať pri posudzovaní zhody. Okrem toho je potrebné stanoviť, že každý komponent sa musí podrobiť postupu posúdenia zhody a vhodnosti na používanie, ktorý je uvedený v TSI, a musí mať zodpovedajúci certifikát.

(16) Pri vypracúvaní nových TSI by malo byť vždy cieľom zabezpečenie súladu so súčasným povoleným systémom. Týmto sa môže podporiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy a predíde sa zbytočným dodatočným nákladom prostredníctvom požiadavky modernizácie alebo obnovenia súčasných povolených subsystémov s cieľom zabezpečiť spätnú zlučiteľnosť. Vo výnimočných prípadoch, keď nebude možné zabezpečiť zlučiteľnosť, môže sa prostredníctvom TSI stanoviť rámec potrebný na prijatie rozhodnutia o tom, či na existujúci subsystém bude treba opätovne vydať povolenie, a určiť príslušné lehoty.

(17) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať od členských štátov, aby každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelili identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do národného registra vozidiel. Registre musia byť prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty Spoločenstva. Registre majú byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám.

(18) Treba určiť postup dodržiavaný v prípade základných požiadaviek použiteľných na subsystém, ktoré ešte neboli pokryté podrobnými špecifikáciami v príslušnej TSI. V takom prípade by mali byť orgánmi zodpovednými za posudzovanie zhody a postupy overovania notifikované orgány uvedené v článku 20 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES.

▼B

(19) Rozdiel medzi systémom vysokorýchlostných železníc a systémom konvenčných železníc nie je dôvodom na existenciu dvoch rôznych smerníc. Postupy vypracovania TSI sú rovnaké pre oba systémy a rovnako aj postupy, ktoré sa musia dodržiavať pri certifikovaní komponentov interoperability a subsystémov. Základné požiadavky sú prakticky rovnaké, ako aj ďalšie členenie systému na subsystémy, na ktoré sa musia vzťahovať technické špecifikácie. Na druhej strane v prípade vlakov, pri ktorých sa vyžaduje, aby mohli voľne prechádzať z vysokorýchlostnej siete na konvenčnú sieť, sa technické požiadavky oboch systémov z veľkej časti prekrývajú. Počas vypracúvania TSI sa okrem toho ukázalo, že v prípade niektorých subsystémov môže jediná TSI slúžiť obom systémom. Smernice 96/48/ES a 2001/16/ES by sa preto mali zlúčiť.

(20) Smernica 2004/50/ES upravila postupné rozširovanie rozsahu pôsobnosti smernice 2001/16/ES zároveň s prijímaním nových TSI alebo revíziou existujúcich TSI. Po nadobudnutí účinnosti tejto smernice budú do rozsahu jej pôsobnosti patriť európske konvenčné a vysokorýchlostné siete podľa vymedzenia v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete ([1]), ako aj vozidlá spôsobilé na prevádzku na týchto sieťach. Rozsah pôsobnosti sa postupne rozšíri na celú sieť a na všetky vozidlá, ak sa v hodnotení vplyvu preukáže hospodársky prínos.

(21) Vzhľadom na postupnú metódu odstraňovania prekážok interoperability systému železníc a vzhľadom na čas následne potrebný na schválenie TSI je potrebné prijať opatrenia s cieľom zabrániť takej situácii, že členské štáty schvália nové vnútroštátne právne predpisy alebo realizujú projekty, ktoré zvýšia rôznorodosť súčasného systému.

(22) Schválenie postupnej metódy bude vyhovovať potrebám hlavného cieľa interoperability systému železníc, ktorý je charakterizovaný starou národnou infraštruktúrou a starými vozidlami, ktoré si vyžadujú veľké investície na prispôsobenie alebo obnovu, a treba dbať najmä na to, aby železnica nebola penalizovaná ekonomicky v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.

([1]) Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené nariadením Rady (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

▼B

(23) Vo svojich legislatívnych uzneseniach z 10. marca 1999 o železničnom balíku Európsky parlament vyzval, aby progresívne otváranie sa železničného sektora išlo ruka v ruke s najrýchlejšími a najúčinnejšími možnými technickými opatreniami zameranými na harmonizáciu.

(24) Rada na svojom zasadnutí 6. októbra 1999 vyzvala Komisiu, aby navrhla stratégiu zlepšovania interoperability železničnej dopravy a odstraňovania problematických miest, pokiaľ ide o vylúčenie technických, administratívnych a hospodárskych prekážok pre interoperabilitu sietí bez zbytočného odkladu, pričom sa súčasne zaručí bezpečnosť a odborná príprava a kvalifikácia dotknutých zamestnancov.

(25) V súlade so smernicou Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc v Spoločenstve ([1]) boli železničné podniky nútené zlepšiť prístup k železničným sieťam členských štátov, čo si zasa vyžaduje interoperabilitu infraštruktúry, zariadení, vozového parku, riadiacich a prevádzkových systémov vrátane takých kvalifikačných predpokladov pracovníkov a hygienických a bezpečnostných podmienok pri práci, ktoré sa vyžadujú pre prevádzku a údržbu daných subsystémov a zavedenie každej TSI. Cieľom tejto smernice však nie je, priamo alebo nepriamo, harmonizovať pracovné podmienky v sektore železníc.

(26) Vzhľadom na rozsah a komplexnosť systému železníc sa ukázalo, že je z praktických dôvodov nevyhnutné rozdeliť ho na tieto subsystémy: infraštruktúra, riadenie-zabezpečenie a návestie, energia, vozový park, prevádzka a riadenie dopravy, údržba a telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave. Pre každý z týchto subsystémov sa musia špecifikovať základné požiadavky a musia sa stanoviť technické podmienky pre Spoločenstvo ako celok, a to najmä pokiaľ ide o komponenty a rozhrania, tak aby bolo možné tieto základné požiadavky splniť. Jednotlivé systémy sú rozdelené na pevné a pohyblivé zložky zahŕňajúce na jednej strane sieť zloženú z tratí, staníc, terminálov a pevných zariadení každého druhu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnej a neprerušenej prevádzky systému, a na druhej strane všetky vozidlá pohybujúce sa na tejto sieti. Preto sa na účely tejto smernice vozidlo skladá z jedného subsystému (vozový park) a, kde je to vhodné, z jednej alebo viacerých častí iných subsystémov (najmä palubnej časti subsystému riadenie-zabezpečenie a návestenie a palubnej časti subsystému energia).

([1]) Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/58/ES.

▼B

(27) Zavádzanie opatrení zameraných na interoperabilitu systému železníc nesmie vytvárať neoprávnené prekážky, pokiaľ ide o náklady/zisky, ktoré by viedli k zachovaniu existujúcej železničnej siete každého členského štátu, ale ich úsilím by malo byť zachovanie hlavného cieľa interoperability.

(28) TSI majú taktiež vplyv na podmienky využívania železničnej dopravy zo strany užívateľov a z tohto dôvodu je nevyhnutné poradiť sa s nimi o aspektoch, ktoré sa ich týkajú.

(29) Každému členskému štátu musí byť dovolené neuplatňovať určité TSI v osobitných prípadoch za predpokladu, že existujú postupy, ako zabezpečiť, že tieto výnimky sú opodstatnené. Článok 155 zmluvy vyžaduje, aby sa pri činnostiach Spoločenstva pre oblasť interoperability brala do úvahy potenciálna hospodárska životaschopnosť a reálnosť projektov.

(30) Vypracovanie TSI a ich uplatňovanie na systém železníc nesmie brániť technickej inovácii, ktorá musí byť zameraná na zlepšenie hospodárskej výkonnosti.

(31) Interoperabilitu systému železníc treba využiť, najmä v prípade nákladnej dopravy, na vytvorenie podmienok na zvýšenie interoperability medzi jednotlivými druhmi dopravy.

(32) S cieľom dosiahnuť súlad s príslušnými ustanoveniami postupov obstarávania v sektore železníc a najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ([1]) by obstarávatelia mali zahrnúť technické špecifikácie do všeobecných dokumentov alebo do náležitostí a podmienok každého kontraktu. Na tento účel je nevyhnutné zostaviť súbor európskych technických špecifikácií tak, aby mohli slúžiť ako odkazy na tieto technické špecifikácie.

(33) Medzinárodný systém normalizácie schopný generovať normy, ktoré skutočne používajú tí, ktorí sa zúčastňujú na medzinárodnom obchode, a ktoré spĺňajú požiadavky politiky Spoločenstva, je v záujme Spoločenstva. Európske normalizačné orgány musia preto pokračovať vo svojej spolupráci s medzinárodnými orgánmi pre normalizáciu.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 213/2008 (Ú. v. EÚ L 74, 15.3.2008, s. 1).

▼B

(34) Obstarávatelia musia definovať ďalšie požiadavky nevyhnutné na vypracovanie európskych technických špecifikácií alebo iných noriem. Tieto technické špecifikácie musia spĺňať základné požiadavky, ktoré boli harmonizované na úrovni Spoločenstva a ktoré musí spĺňať systém železníc.

(35) Postupy, ktorými sa bude riadiť posudzovanie zhody alebo vhodnosti používania jednotlivých komponentov, by mali byť založené na používaní modulov, ktoré pokrýva rozhodnutie Rady 93/465/EHS ([1]). Pokiaľ je to možné a s cieľom podporovať priemyselný rozvoj, je potrebné vypracovať postupy, ktorých súčasťou bude systém zabezpečenia kvality.

(36) Zhoda jednotlivých komponentov je spojená hlavne s oblasťou ich používania s cieľom zaručiť interoperabilitu systému, a nie iba s ich voľným pohybom na trhu Spoločenstva. Musí sa stanoviť vhodnosť používania najkritickejších komponentov, čo sa týka bezpečnosti, dostupnosti alebo hospodárnosti systému. Z tohto dôvodu nie je nevyhnutné, aby výrobca pridelil označenie ES komponentom, ktoré podliehajú ustanoveniam tejto smernice. Na základe posúdenia zhody a/alebo vhodnosti na použitie bude stačiť vyhlásenie výrobcu o zhode.

(37) Výrobcovia sú však povinní prideliť označenie ES určitým komponentom s cieľom certifikovať ich súlad s ostatnými ustanoveniami Spoločenstva, ktorých sa to týka.

(38) V čase nadobudnutia účinnosti TSI sa určitý počet komponentov interoperability už nachádza na trhu. Je potrebné určiť prechodné obdobie, aby sa tieto komponenty mohli integrovať do subsystému, aj keď nie sú v jednoznačnej zhode s danou TSI.

(39) Subsystémy tvoriace systém železníc musia podliehať postupu overovania. Toto overovanie musí umožniť orgánom zodpovedným za povolenie ich uvedenia do prevádzky presvedčiť sa o tom, že v etape projektovania, výstavby a uvádzania do prevádzky sú výsledky v súlade s platnými nariadeniami a s technickými a prevádzkovými ustanoveniami. Taktiež to musí umožniť výrobcom, aby sa mohli spoliehať na rovnosť pri zaobchádzaní bez ohľadu na krajinu. Z tohto dôvodu je nevyhnutné vytvoriť modul alebo viacero modulov, ktoré budú definovať princípy a podmienky vzťahujúce sa na overovanie subsystémov ES.

(40) Po uvedení subsystému do prevádzky je potrebné sa presvedčiť, či sa daný subsystém prevádzkuje a udržiava v súlade so základnými požiadavkami, ktoré sa naň vzťahujú. Zodpovednosť za dodržiavanie týchto požiadaviek nesie v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva (smernica o bezpečnosti železníc) ([2]) manažér infraštruktúry alebo železničný podnik, pričom každý zodpovedá za svoje vlastné subsystémy. Členské štáty môžu overovať dodržiavanie týchto požiadaviek pri udeľovaní bezpečnostných certifikátov a bezpečnostných povolení v súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES.

([1]) Rozhodnutie Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o moduloch používaných v technických zosúlaďovacích smerniciach pre rozličné fázy procesu posudzovania zhody a pravidlá pre umiestňovanie a používanie označenia CE – zhody (Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 23).

([2]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

(41) Pokiaľ ide o vozidlá, mal by sa objasniť postup uvádzania do prevádzky, pričom sa zohľadní vymedzenie pojmu „vozidlo“, ktoré sa skladá z jedného alebo viacerých subsystémov. Navyše, keďže smernice 96/48/ES a 2001/16/ES sa zaoberajú novými a modernizovanými subsystémami a smernica 2004/49/ES sa zaoberá vozidlami v prevádzke, všetky ustanovenia týkajúce sa vydávania povolení na uvedenie vozidiel do prevádzky by mali byť zahrnuté do tejto smernice. S cieľom uľahčiť uvedenie vozidiel do prevádzky a znížiť administratívne zaťaženie by sa mal tiež doplniť postup na povolenie typov vozidiel. Na uľahčenie tohto postupu a na pomoc pri určovaní typu vozidiel by Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) mala vytvoriť Európsky register povolených typov vozidiel a udržiavať ho.

(42) Skúsenosti ukázali, že vykonávanie takéhoto postupu na národnej úrovni je často zložité a podlieha rozličným vnútroštátnym požiadavkám, ktoré sú nedostatočne transparentné alebo sa dokonca opakujú. Dôsledkom toho je, že tento postup predstavuje hlavnú prekážku vytvárania nových železničných podnikov, najmä v oblasti nákladnej dopravy. Preto by sa mali prijať opatrenia na objasnenie a zjednodušenie postupov povoľovania vozidiel. Po prvé by sa malo stanoviť všeobecné pravidlo, že pre celú železničnú sieť Spoločenstva stačí jedno povolenie. Po druhé by postup povoľovania vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, mal byť jednoduchší a rýchlejší ako v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI. Po tretie by sa mala v čo najväčšej miere uplatňovať zásada vzájomného uznávania: ak už vozidlo bolo uvedené do prevádzky v jednom členskom štáte, iné členské štáty by sa nemali odvolávať na vnútroštátne predpisy s cieľom ukladať nepotrebné podmienky a nadbytočné overenia, pokiaľ nie sú bezpodmienečne nevyhnutné na overenie technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou. Na tento účel by sa vnútroštátne predpisy mali klasifikovať a porovnávať podľa kontrolných zoznamov s cieľom určiť, do akej miery možno vyhlásiť vnútroštátne predpisy za rovnocenné, čo sa týka požiadaviek, výkonnosti a bezpečnosti. Po štvrté by sa mala presadzovať zásada právnej istoty, čo sa týka výsledku postupu. Na tento účel by sa žiadateľovi malo povoliť uviesť vozidlo do prevádzky v prípade, že národný bezpečnostný orgán nevydá rozhodnutie v stanovených lehotách. Takéto povolenie by bolo možné len v prípade, že vozidlo už povolil iný členský štát. Okrem toho by takéto vozidlo mohol používať len železničný podnik alebo manažér infraštruktúry s náležitým certifikátom v zmysle smernice 2004/49/ES, pričom by niesli plnú zodpovednosť.

(43) Postupy vydávania povolení v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, a vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, sa líšia. Môžu nastať prípady, keď výber postupu nie je celkom priamy. Vozidlami, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti požiadaviek vzťahujúcich sa na vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, by mali byť tie vozidlá, v prípade ktorých nadobudli účinnosť všetky príslušné TSI, prinajmenšom vrátane TSI pre vozový park. Znamenalo by to, že sa stanovila významná časť základných požiadaviek. Napríklad dovtedy, kým konvenčné TSI pre rušne nenadobudnú účinnosť, budú rušne patriť do rozsahu pôsobnosti požiadaviek vzťahujúcich sa na vozidlá, ktoré nevyhovujú TSI, hoci by mohli spĺňať iné príslušné TSI, ktoré sú platné v čase ich uvedenia do prevádzky.

▼B

(44) Ak TSI nemôže jednoznačne pokrývať určité technické aspekty, ktoré súvisia so základnými požiadavkami, tieto technické aspekty sa uvedú v prílohe k TSI ako „otvorené body“. Ak už bolo vozidlu, ktoré je v zhode s TSI, udelené povolenie v jednom členskom štáte, dodatočné povolenia by sa mali týkať len tých otvorených bodov, ktoré súvisia s technickou zlučiteľnosťou medzi vozidlom a sieťou.

(45) Zoznam parametrov, ktoré je potrebné skontrolovať v spojení s uvedením do prevádzky vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, je kľúčovým prvkom na dosiahnutie interoperability železničných systémov, najmä s ohľadom na existujúce vozidlá. Tento zoznam bude zahŕňať skúsenosti z určitého počtu sietí. Je preto potrebné, aby agentúra zrevidovala parametre uvedené v prílohe VII a vypracovala pre Komisiu odporúčania, ktoré považuje za vhodné.

(46) Postup overenia ES musí vychádzať z TSI. Tieto TSI podliehajú ustanoveniam článku 18 smernice 93/38/EHS. Notifikované orgány zodpovedné za preverovanie postupov posudzovania zhody a vhodnosti na používanie jednotlivých komponentov spolu s postupom overenia subsystémov musia, najmä ak neexistuje žiadna európska špecifikácia, koordinovať svoje rozhodnutia v čo možno najtesnejšej súčinnosti.

(47) Je potrebné, aby notifikované orgány boli štruktúrované takým spôsobom, aby spĺňali kritériá, ktoré sa musia uplatňovať na takýto typ orgánu vo všetkých odvetviach nového prístupu v oblasti technickej harmonizácie a overenia zhody, najmä pokiaľ ide o kritériá nezávislosti a právomoci.

(48) TSI sa budú revidovať v pravidelných intervaloch. Ak sa objavia chyby, mal by sa zaviesť rýchly *ad hoc* postup tak, aby sa v rámci výboru najprv schválilo predbežné korigendum, ktoré by potom uverejnila agentúra. V dôsledku toho budú môcť všetky zainteresované strany, vrátane priemyslu, notifikovaných orgánov a orgánov, používať toto korigendum ešte pred tým, ako Komisia vykoná formálnu revíziu TSI. Aby nedošlo k zámene s oficiálnymi opravenými verziami Komisie, bude sa používať termín technické stanovisko. Tento postup je v súlade s mandátom, ktorý Komisia prijala rozhodnutím z 13. júla 2007 o rámcovom mandáte Európskej železničnej agentúry na vykonávanie niektorých činností podľa smernice 96/48/ES a smernice 2001/16/ES. Ak však TSI vyžaduje zmenu alebo doplnenie z dôvodu dôležitej alebo závažnej chyby, mal by sa uplatniť revízny postup.

(49) Vymedzenie pojmu držiteľ by malo byť čo najbližšie k vymedzeniu pojmu použitému v Dohovore o medzinárodnej železničnej preprave z roku 1999 (COTIF). Za držiteľa vozidla možno označiť viacero subjektov, napríklad vlastníka, spoločnosť, ktorá podniká s vozňami koľajových vozidiel, spoločnosť prenajímajúca koľajové vozidlá s možnosťou ich predaja železničnému podniku, železničný podnik alebo manažér infraštruktúry používajúci koľajové vozidlá na údržbu infraštruktúry. Tieto subjekty majú kontrolu nad vozidlom, pričom železničné podniky a manažéri infraštruktúry ho využívajú ako dopravný prostriedok. Aby sa zamedzilo akýmkoľvek pochybnostiam, totožnosť držiteľa by sa mala jasne uviesť v národnom registri vozidiel.

▼B

(50) Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy na výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ([1]).

(51) Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na schválenie a aktualizáciu TSI. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

(52) Ak sa zo závažných naliehavých dôvodov nemôžu dodržať obvyklé lehoty pre regulačný postup s kontrolou, Komisia by mala mať možnosť na prijatie opatrení zameraných na zmenu a doplnenie nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením o TSI alebo zmenami a doplneniami uplatniť postup pre naliehavé prípady ustanovený v článku 5a ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES.

(53) Keďže cieľ tejto smernice, a to interoperabilita v rámci systému železníc na úrovni Spoločenstva, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, keďže žiaden jednotlivý členský štát nie je schopný vykonať opatrenia nevyhnutné na dosiahnutie takej interoperability, a možno ich lepšie dosiahnuť na úrovni Spoločenstva, môže Spoločenstvo prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

(54) V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva ([2]) sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky zhody, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.

(55) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátnych právnych predpisov sa musí obmedziť na ustanovenia, ktoré v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami predstavujú podstatnú zmenu. Povinnosť transponovať nezmenené ustanovenia vyplýva z predchádzajúcich smerníc.

(56) Článok 14 smernice 2004/49/ES a smernice 96/48/ES a 2001/16/ES by sa mali preto zrušiť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

([1]) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).
([2]) Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

▼B

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Účel a rozsah pôsobnosti

1. Táto smernica stanovuje podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému železníc Spoločenstva spôsobom zlučiteľným s ustanoveniami smernice 2004/49/ES. Tieto podmienky sa vzťahujú na projektovanie, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.

2. Sledovanie tohto cieľa musí viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a:

a) uľahčovať, zlepšovať a rozvíjať služby v rámci medzinárodnej železničnej dopravy tak v rámci Európskej únie, ako aj s tretími krajinami;

b) prispievať k progresívnemu vytváraniu vnútorného trhu, pokiaľ ide o zariadenia a služby určené na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Spoločenstva;

c) prispievať k interoperabilite systému železníc v rámci Spoločenstva.

3. Členské štáty môžu z opatrení, ktoré prijímajú v rámci implementácie tejto smernice, vylúčiť:

a) metrá, električky a iné ľahké železničné systémy;

b) siete, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšného systému železníc a určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu, ako aj železničné podniky, ktoré svoju činnosť vykonávajú len na týchto sieťach;

c) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve a vozidlá, ktoré sa využívajú výlučne na tejto infraštruktúre, ktoré slúžia len pre potreby majiteľa a jeho vlastnú prevádzku nákladnej dopravy;

d) infraštruktúru a vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely.

4. Rozsah pôsobnosti TSI sa musí postupne rozšíriť v súlade s článkom 8 na celý železničný systém vrátane traťového prístupu k terminálom a hlavným prístavným zariadeniam slúžiacim alebo potenciálne slúžiacim viac než jednému užívateľovi bez toho, aby boli dotknuté výnimky z uplatňovania TSI uvedené v článku 9.

▼B

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

a) „systém transeurópskych železníc“ znamená systém transeurópskych konvenčných a vysokorýchlostných železníc uvedených v prílohe I bodoch 1 a 2 v tomto poradí;

b) „interoperabilita“ znamená schopnosť systému železníc umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti pre tieto trate. Táto schopnosť závisí od právne záväzných, technických a prevádzkových podmienok, ktoré sa musia splniť s cieľom vyhovieť základným požiadavkám;

c) „vozidlo“ znamená železničné vozidlo, ktoré sa pohybuje na vlastných kolesách po železničnej trati s pohonom alebo bez neho. Vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov alebo častí týchto subsystémov;

d) „sieť“ znamená trate, stanice, terminály a všetky druhy pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky systému železníc;

e) „subsystémy“ znamenajú rozčlenenie systému železníc, ako je opísané v prílohe II. Tieto subsystémy, pre ktoré sa musia vymedziť základné požiadavky, môžu byť štrukturálne alebo funkčné;

f) „komponenty interoperability“ znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Pojem „komponent“ sa vzťahuje na hmotné aj nehmotné predmety, ako napr. softvér;

g) „základné požiadavky“ znamenajú všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;

h) „európska špecifikácia“ znamená spoločnú technickú špecifikáciu, európske technické schválenie alebo vnútroštátnu normu, ktorou sa preberá európska norma, ako je definované v prílohe XXI k smernici 2004/17/ES;

i) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ znamená špecifikáciu prijatú v súlade s touto smernicou, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu systému železníc;

j) „notifikované orgány“ znamenajú orgány zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability alebo za zhodnotenie postupu overovania subsystémov ES;

▼B

k) „základné parametre“ znamenajú akúkoľvek právne záväzné, technické alebo prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú špecifikované v príslušných TSI;

l) „špecifický prípad“ znamená ktorúkoľvek časť systému železníc, ktorá si vyžaduje zvláštne ustanovenia v TSI, buď dočasné, alebo trvalé, v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na zlučiteľnosť s existujúcim systémom. Toto môže zahŕňať najmä železničné trate a siete izolované od zvyšku Spoločenstva, nakladaciu mieru, rozchod koľají alebo osovú vzdialenosť koľají a vozidlá určené výhradne pre miestne, regionálne alebo historické používanie, ako aj vozidlá, ktoré majú svoj pôvod v tretích krajinách alebo ktoré sú určené pre tretie krajiny;

m) „modernizácia“ znamená rozsiahle práce na zmene subsystému alebo časti subsystému, ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému;

n) „obnova“ znamená rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;

o) „existujúci železničný systém“ znamená štruktúru pozostávajúcu z tratí a pevných zariadení existujúceho železničného systému, a vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré jazdia na tejto infraštruktúre;

p) „výmena v rámci údržby“ znamená akúkoľvek náhradu komponentov za časti s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;

q) „uvedenie do prevádzky“ znamená všetky činnosti, ktorými sa subsystém alebo vozidlo uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu;

r) „obstarávateľ“ znamená každý subjekt, štátny alebo súkromný, ktorý si objedná naprojektovanie a/alebo výstavbu, alebo obnovu, alebo modernizáciu subsystému. Týmto subjektom môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo držiteľ vozňov, alebo držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za realizáciu projektu;

s) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorý je takto registrovaný v národnom registri vozidiel uvedenom v článku 33;

t) „projekt v pokročilom štádiu vývoja“ znamená každý projekt, ktorého etapa plánovania/výstavby je v takom štádiu, kde zmena technických špecifikácií by bola neprijateľná pre príslušný členský štát. Táto prekážka môže mať právny, zmluvný, hospodársky, finančný, sociálny alebo environmentálny charakter a musí byť riadne odôvodnená;

▼B

u) „harmonizovaná norma“ znamená každú európsku normu, ktorú prijala jedna z európskych organizácií pre normalizáciu uvedených v prílohe I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti ([1]) v rámci mandátu Komisie vypracovaného v súlade s postupom uvedeným v článku 6 ods. 3 uvedenej smernice a ktorá samostatne alebo v spojení s inými normami znamená riešenie pre dodržiavanie právneho ustanovenia;

v) „národný bezpečnostný orgán“ znamená bezpečnostný orgán definovaný v článku 3 písm. g) smernice 2004/49/ES;

w) „typ“ znamená typ vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami vozidla, tak ako sú obsiahnuté v osvedčení o typovej skúške, ktorá je opísaná v module B rozhodnutia 93/465/EHS;

x) „séria“ znamená niekoľko identických vozidiel jedného konštrukčného typu;

y) „agentúra“ znamená Európsku železničnú agentúru zriadenú nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre) ([2]);

z) „subjekt zodpovedný za údržbu“ znamená subjekt zodpovedný za údržbu vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v národnom registri vozidiel.

Článok 3

Celková zlučiteľnosť

1. Táto smernica sa vzťahuje na ustanovenia týkajúce sa komponentov interoperability, rozhraní a postupov pre každý subsystém, ako aj podmienok celkovej zlučiteľnosti systému železníc, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability tohto systému.

2. Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté iné príslušné ustanovenia Spoločenstva. Avšak v prípade komponentov interoperability vrátane rozhraní si súlad so základnými požiadavkami tejto smernice môže vyžiadať použitie jednotlivých európskych špecifikácií vypracovaných na tento účel.

([1]) Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/96/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 81).
([2]) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Článok 4

Základné požiadavky

1. Systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní musia spĺňať príslušné základné požiadavky.

2. Ďalšie technické špecifikácie uvedené v článku 34 smernice 2004/17/ES, ktoré sú potrebné na doplnenie európskych špecifikácií alebo iných noriem používaných v rámci Spoločenstva, nesmú byť v rozpore so základnými požiadavkami.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Článok 5

Obsah TSI

1. Pre každý subsystém sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, na jeden subsystém sa môže vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov. Rozhodnutie o vypracovaní a/alebo revízii TSI a voľba jej technickej a územnej pôsobnosti si vyžaduje mandát v súlade s článkom 6 ods. 1.

2. Subsystémy musia byť v zhode s platnými TSI v čase ich uvedenia do prevádzky, modernizácie či obnovy, v súlade s touto smernicou; tento súlad sa musí trvale zachovávať počas využívania každého subsystému.

3. V rozsahu nevyhnutnom na dosiahnutie cieľa uvedeného v článku 1 sa v každej TSI:

a) uvádza plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo vozidiel uvedených v prílohe I: subsystém alebo časť subsystému, uvedené v prílohe II);

b) stanovujú základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami;

c) určujú funkčné a technické špecifikácie, ktorým musí subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami spĺňať. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, napríklad podľa kategórií trate, uzlu a/alebo vozidiel uvedených v prílohe I;

d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v systéme železníc;

▼B

e) v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovuje, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na používanie komponentov interoperability na jednej strane, alebo na overovanie subsystémov ES na strane druhej. Tieto postupy sa budú zakladať na moduloch definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS;

f) určuje stratégia implementácie TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť s cieľom realizovať postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom súlad s TSI bude normou;

g) pre príslušný personál určuje odborná spôsobilosť a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzkovanie a údržbu uvedeného subsystému, ako aj na implementáciu TSI.

4. Každá TSI musí byť vypracovaná na základe preskúšania existujúceho subsystému a musí sa v nej uvádzať cieľový subsystém, ktorý sa bude dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu. V súlade s vyššie uvedeným pomôže postupné schvaľovanie TSI a dosahovanie zhody s týmito TSI postupne dosiahnuť interoperabilitu systému železníc.

5. TSI musia vhodným spôsobom zachovať zlučiteľnosť s existujúcim systémom železníc každého členského štátu. S týmto cieľom je možné vykonať opatrenia pre špecifické prípady pre všetky TSI s ohľadom tak na sieť, ako aj na vozidlá; mimoriadna pozornosť sa musí venovať nakladacej miere, rozchodu koľají alebo osovej vzdialenosti koľají a vozidlám pochádzajúcim z tretích krajín alebo určených pre tretie krajiny. Pre každý špecifický prípad sa v TSI stanovujú vykonávacie predpisy pre prvky TSI uvedené v odseku 3 písm. c) až g).

6. Ak sa TSI nemôže výslovne zaoberať niektorými technickými aspektmi zodpovedajúcimi základným požiadavkám, musia sa jednoznačne identifikovať v prílohe k TSI ako otvorené body. Na tieto aspekty sa vzťahuje článok 17 ods. 3.

7. TSI nesmú byť prekážkou pre rozhodnutia členských štátov týkajúce sa používania infraštruktúr na prevádzku vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú TSI.

8. TSI môžu výslovne uvádzať odkazy na európske alebo medzinárodné normy alebo špecifikácie, alebo technické dokumenty vydané agentúrou, keď je to bezpodmienečne potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. V takom prípade sa tieto normy alebo špecifikácie (alebo ich príslušné časti), alebo technické dokumenty považujú za prílohy k príslušnej TSI a sú záväzné od okamihu platnosti danej TSI. Ak neexistujú takéto normy špecifikácie ani technické dokumenty, v čase pred ich vypracovaním sa môže uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty; v takomto prípade sa to týka dokumentov, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.

▼B

Článok 6

Prijatie, revízia a uverejnenie TSI

1. Návrhy TSI a následné návrhy zmien a doplnení TSI vypracuje agentúra na základe mandátu Komisie v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 29 ods. 3 tejto smernice. Vypracujú sa v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) č. 881/2004 a v spolupráci s pracovnými skupinami uvedenými v týchto článkoch.

Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením s TSI alebo ich zmenami a doplneniami sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 29 ods. 4.

Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 29 ods. 5.

2. Agentúra je zodpovedná za prípravu revízie a aktualizácie TSI a za odporúčania pre Komisiu, aby sa zohľadnil vývoj v technológii alebo sociálnych požiadavkách. Komisia o týchto odporúčaniach informuje výbor uvedený v článku 29.

3. Každý návrh TSI sa vypracuje v dvoch etapách.

Najprv agentúra určí základné parametre TSI, ako aj rozhrania s inými subsystémami a iné špecifické prípady, ktoré môžu byť nevyhnutné. Za každý z týchto parametrov a rozhraní sa predložia najvýhodnejšie alternatívne riešenia sprevádzané technickým a ekonomickým zdôvodnením.

Potom na základe týchto základných parametrov vypracuje agentúra návrh TSI. Agentúra prípadne zohľadní technický pokrok, už vykonanú normalizačnú prácu, už fungujúce pracovné skupiny a uznané výskumné práce. K návrhu TSI sa priloží celkové posúdenie predpokladaných nákladov a prínosov z uplatňovania TSI; v tomto posúdení sa uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych účastníkov.

4. Pri návrhu, prijímaní a revízii každej TSI (vrátane základných parametrov) sa zohľadnia predpokladané náklady a prínosy všetkých uvažovaných technických riešení so vzájomnými rozhraniami, aby sa stanovili a zaviedli najvýhodnejšie riešenia. Členské štáty sa zúčastnia na tomto posudzovaní tým, že poskytnú potrebné údaje.

▼B

5. Výbor uvedený v článku 29 bude pravidelne informovaný o prácach na príprave TSI. Počas týchto prác môže Komisia na žiadosť výboru formulovať podmienky zadania alebo užitočné odporúčania týkajúce sa návrhu TSI a analýzy nákladov a prínosov. Na žiadosť členského štátu môže Komisia najmä požadovať, aby sa preskúmali alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe priloženej k návrhu TSI.

6. Pri prijímaní každej TSI sa určí dátum nadobudnutia účinnosti tejto TSI v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 29 ods. 4. Keď sa musia z dôvodov technickej zlučiteľnosti uviesť súčasne do prevádzky rôzne subsystémy, dátumy nadobudnutia účinnosti príslušných TSI sú rovnaké.

7. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská užívateľov, pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy dosah na podmienky, v ktorých používajú tieto subsystémy. Na tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI konzultuje so združeniami a orgánmi zastupujúcimi užívateľov. Agentúra priloží k návrhu TSI správu o výsledkoch týchto konzultácií.

Zoznam združení a orgánov, s ktorými sa má konzultovať, zhotoví Komisia na základe stanoviska výboru podľa konzultačného postupu uvedeného v článku 29 ods. 2 a na žiadosť členského štátu alebo z iniciatívy Komisie sa tento zoznam môže znovu preskúmať a aktualizovať.

8. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská sociálnych partnerov, pokiaľ ide o podmienky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. g).

Na tento účel sa so sociálnymi partnermi bude konzultovať predtým, ako sa výboru uvedenému v článku 29 predloží návrh TSI na prijatie alebo revíziu.

So sociálnymi partnermi sa bude rokovať v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg zriadeného v súlade s rozhodnutím Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni ([1]). Sociálni partneri predložia svoje stanovisko do troch mesiacov.

9. Ak je výsledkom revízie TSI zmena požiadaviek, nová verzia TSI musí zabezpečiť kompatibilitu so subsystémami, ktoré sú uvedené do prevádzky v súlade s predchádzajúcimi verziami TSI.

([1]) Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené nariadením (ES) č. 1792/2006 (Ú. v. EÚ L 362, 20.12.2006, s. 1).

▼B

V prípade, ak je z náležite opodstatnených dôvodov bezpečnosti alebo interoperability nutné nové povolenie alebo obnova alebo modernizácia týchto subsystémov, zodpovedajúce lehoty sa určia podľa potreby buď v TSI, alebo ich stanovia členské štáty.

10. Komisia uverejní TSI v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 7

Neúplnosť TSI

1. Ak sa po prijatí TSI ukáže, že tieto nespĺňajú základné požiadavky v plnom rozsahu, je možné uskutočniť konzultácie s výborom uvedeným v článku 29 na žiadosť členského štátu alebo na podnet Komisie.

Komisia môže požiadať agentúru o technické stanovisko. Komisia v spolupráci s výborom analyzuje technické stanovisko.

2. Ak je potrebné zmeniť a doplniť TSI z dôvodu menej závažnej chyby a ak táto skutočnosť nie je dôvodom na okamžitú revíziu, Komisia môže odporučiť, aby sa technické stanovisko používalo do ukončenia revízie TSI v súlade s článkom 6 ods. 1. V takom prípade agentúra technické stanovisko uverejní.

3. Ak je potrebné zmeniť a doplniť TSI z dôvodu závažnej alebo kritickej chyby, bezodkladne sa uplatní postup revízie uvedený v článku 6 ods. 1.

Článok 8

Rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI

1. V súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 prijme Komisia mandát alebo viacero mandátov zameraných na vypracovanie nových TSI a/alebo revíziu už prijatých TSI, aby sa vzťahovali na trate a vozidlá, ktoré ešte nie sú predmetom TSI.

2. V prvom takomto mandáte sa uvádza prvá skupina nových TSI a/alebo zmien a doplnení TSI, ktoré sa majú prijať najneskôr do januára 2012 bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 5, pokiaľ ide o možnosť stanovenia špecifických prípadov, a bez toho, aby bol dotknutý článok 9, ktorý umožňuje za určitých okolností výnimky. Tento prvý mandát sa vyhotoví na základe odporúčania agentúry s cieľom určiť nové TSI, ktoré sa majú vypracovať, a/alebo existujúce TSI, ktoré sa majú upraviť, v závislosti od predpokladanej efektívnosti nákladov každého navrhnutého opatrenia a na základe princípu proporcionality opatrení, ktoré sa majú prijať na úrovni Spoločenstva. Na tento účel sa primerane zohľadní príloha I bod 4 a nevyhnutná rovnováha medzi cieľmi plynulého chodu vlakov a technickej harmonizácie na jednej strane a transeurópskou, vnútroštátnou, regionálnou alebo miestnou úrovňou dotknutej dopravy na strane druhej.

▼B

3. Kým rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI, aby sa vzťahovali na celú železničnú sieť, nadobudne účinnosť:

a) povolenia na uvádzanie do prevádzky

— vozidiel a palubných riadiacich-zabezpečovacích a signalizačných subsystémov, ktoré sa majú používať aspoň na časti siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI, pre túto časť siete,

— infraštruktúry, energie a traťových riadiacich-zabezpečovacích a signalizačných subsystémov na časti siete, na ktorú sa nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI,

sa vydávajú v súlade s vnútroštátnymi predpismi uvedenými v článku 8 smernice 2004/49/ES alebo v prípadoch, keď je to potrebné, v článku 17 ods. 3 tejto smernice;

b) povolenia na uvádzanie do prevádzky vozidiel, ktoré sa majú príležitostne využívať na časti siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI, pre túto časť siete sa udeľujú v súlade s článkami 21 až 27 a vnútroštátnymi predpismi uvedenými v článku 8 smernice 2004/49/ES alebo v prípadoch, keď je to potrebné, v článku 17 ods. 3 tejto smernice.

4. Členský štát nemusí uplatniť nové alebo revidované TSI prijaté v súlade s odsekom 2 v prípade projektov, ktoré sú v pokročilom štádiu vývoja alebo sú predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uverejnenia príslušnej skupiny TSI.

Článok 9

Výnimky

1. Ak príslušné špecifické prípady neexistujú, členský štát nemusí uplatňovať jednu alebo viaceré TSI v súlade s týmto článkom v týchto prípadoch:

a) pre navrhovaný nový subsystém, pre obnovu alebo modernizáciu existujúceho subsystému alebo pre akýkoľvek prvok uvedený v článku 1 ods. 1 v pokročilom štádiu vývoja alebo v predmete zmluvy, ktorá sa plní v čase, keď sú tieto TSI uverejnené;

b) pre akýkoľvek projekt týkajúci sa obnovy alebo modernizácie existujúceho subsystému, kde nakladacia miera, rozchod koľají, osová vzdialenosť koľají alebo napäťová sústava v týchto TSI nie sú kompatibilné s charakteristikami existujúceho subsystému;

c) pre navrhovaný nový subsystém alebo navrhovanú obnovu alebo modernizáciu existujúceho subsystému na území daného členského štátu, keď je jeho železničná sieť oddelená alebo izolovaná morom, alebo oddelená v dôsledku zemepisných podmienok od železničnej siete zvyšku územia Spoločenstva;

d) pre každú navrhovanú obnovu, rozšírenie alebo modernizáciu existujúceho subsystému, keď by uplatňovanie týchto TSI ohrozilo hospodársku životaschopnosť projektu a/alebo zlučiteľnosť so železničným systémom v uvedenom členskom štáte;

▼B

e) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI;

f) pre vozidlá prichádzajúce z tretích krajín alebo prechádzajúce do tretích krajín, v ktorých je rozchod trate iný, ako je rozchod hlavnej železničnej siete v rámci Spoločenstva.

2. Príslušný členský štát v každom prípade uvedenom v odseku 1 oznámi Komisii súbor dokumentácie s dokladmi uvedenými v prílohe IX. Komisia bude analyzovať opatrenia, ktoré plánuje členský štát, a informuje výbor uvedený v článku 29.

3. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. a) členský štát oznámi Komisii zoznam projektov na svojom území v pokročilom štádiu vývoja do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej TSI.

4. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. a), c) a e) Komisia skontroluje, či je súbor dokumentácie v súlade a informuje členský štát o výsledkoch svojej analýzy. Tam, kde to bude potrebné, sa vypracuje odporúčanie týkajúce sa špecifikácií, ktoré sa majú uplatniť. Členský štát môže bez meškania uplatniť alternatívne ustanovenia uvedené v prílohe IX.

5. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. b), d) a f) Komisia rozhoduje v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3, či prijme žiadosť o výnimku. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. b) rozhodnutie Komisie nebude pokrývať nakladaciu mieru a rozchod koľají. Komisia vydá rozhodnutie do šiestich mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za prijatú. Pred tým, než Komisia v prípade uvedenom v odseku 1 písm. f) vydá rozhodnutie, môže členský štát uplatniť alternatívne ustanovenia uvedené v prílohe IX.

6. Všetky členské štáty budú informované o výsledkoch analýz a výsledku postupu ustanoveného v odsekoch 4 a 5.

KAPITOLA III

KOMPONENTY INTEROPERABILITY

Článok 10

Uvádzanie komponentov interoperability na trh

1. Členské štáty vykonávajú všetky opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie toho, že komponenty interoperability:

a) budú umiestnené na trh iba v prípade, že umožnia dosiahnuť interoperabilitu v rámci systému železníc, pričom budú zároveň spĺňať základné podmienky;

b) budú sa používať v určenej oblasti používania a budú vhodne inštalované a udržiavané.

Tieto opatrenia nebudú brániť uvedeniu týchto komponentov na trh na iné účely použitia.

▼B

2. Členské štáty nesmú na svojom území a na základe tejto smernice zakázať, obmedzovať ani brániť uvedeniu na trh komponentov interoperability určených na použitie v systéme železníc, pokiaľ sú v súlade s touto smernicou. Najmä nesmú vyžadovať kontroly, ktoré už boli vykonané ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o zhode alebo vhodnosti na používanie, ktorých komponenty sú v prílohe IV.

Článok 11

Zhoda a vhodnosť na použitie

1. Členské štáty považujú tie komponenty interoperability, pre ktoré je vystavené vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie, za vyhovujúce základným požiadavkám tejto smernice.

2. Všetky komponenty interoperability podliehajú postupu posudzovania zhody a vhodnosti na použitie uvedenému v príslušnej TSI a musia byť sprevádzané zodpovedajúcim osvedčením.

3. Členské štáty vychádzajú z toho, že komponent interoperability spĺňa základné požiadavky, ak vyhovuje podmienkam stanoveným príslušnou TSI alebo európskymi špecifikáciami vypracovanými v súlade s týmito podmienkami.

4. Náhradné diely subsystémov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti príslušných TSI už uvedené do prevádzky, môžu byť inštalované do týchto subsystémov bez toho, aby podliehali postupu uvedenému v odseku 2.

5. V TSI sa môže ustanoviť prechodné obdobie pre železničné produkty, ktoré uvedené TSI určujú ako komponenty interoperability, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti TSI už uvedené na trhu. Tieto komponenty musia spĺňať požiadavky v článku 10. ods. 1.

Článok 12

Európske špecifikácie, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že európske špecifikácie použité priamo alebo nepriamo na dosiahnutie cieľov tejto smernice nespĺňajú základné požiadavky, výbor uvedený v článku 29 musí byť o tom informovaný a Komisia prijme najvhodnejšie opatrenie, ktorým je:

a) čiastočné alebo úplné stiahnutie týchto špecifikácií alebo ich zmenu a doplnenie z publikácií, ktoré ich obsahujú, a to po konzultácii s výborom zriadeným podľa smernice 98/34/ES, pokiaľ ide o európske normy, alebo

b) revízia TSI v súlade s článkom 7.

▼B

Článok 13

Postup týkajúci sa vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability musí výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve uplatňovať ustanovenia uvedené v príslušných TSI.

2. Ak si to vyžadujú TSI, posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability vykoná notifikovaný orgán, ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve predložil žiadosť.

3. Ak sú komponenty interoperability predmetom iných smerníc Spoločenstva, ktoré upravujú iné aspekty, vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie musí v takých prípadoch obsahovať informáciu o tom, že komponenty interoperability spĺňajú aj požiadavky týchto iných smerníc.

4. Ak výrobca ani jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve nesplnili povinnosti uvedené v odsekoch 1 a 3, musí tieto povinnosti splniť osoba, ktorá uvedie komponent interoperability na trh. Na účely tejto smernice platia tie isté povinnosti pre každú osobu, ktorá zostavuje komponenty interoperability alebo ich časti s rôznym pôvodom, alebo osobu, ktorá vyrába komponenty interoperability pre vlastné použitie.

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 14:

a) v každom prípade, keď členský štát zistí, že vyhlásenie ES o zhode bolo vypracované nesprávne, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v Spoločenstve sú v prípade potreby povinní uviesť komponent interoperability do stavu zhody a musia zabezpečiť, aby porušovanie tejto zhody prestalo za podmienok ustanovených v tomto členskom štáte;

b) v prípadoch, keď nezhoda pretrváva, členský štát podnikne všetky príslušné opatrenia s cieľom obmedziť alebo zakázať uvedenie príslušného komponentu interoperability na trh alebo s cieľom zabezpečiť jeho stiahnutie z trhu v súlade s postupmi uvedenými v článku 14.

Článok 14

Komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Tam, kde členský štát zistí, že komponent interoperability, ktorý má vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie, uvedený na trh pravdepodobne, ak sa používa určeným spôsobom, nespĺňa základné požiadavky, vykoná všetky nevyhnutné opatrenia zamerané na obmedzenie jeho oblasti použitia, zakázanie jeho použitia alebo stiahnutie z trhu. Tento členský štát ihneď informuje Komisiu o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä to, či je takéto nedodržanie zhody spôsobené:

a) nesplnením základných požiadaviek;

▼B

b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií v prípade, keď sa odvoláva na uplatňovanie týchto špecifikácií;

c) nedostatočnosťou európskych špecifikácií.

2. Komisia sa musí čo najskôr poradiť s príslušnými stranami. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je oprávnené, ihneď o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ako aj ostatné členské štáty. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je neoprávnené, ihneď o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ako aj výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve. Ak je rozhodnutie uvedené v odseku 1 oprávnené z dôvodu existencie medzery v európskych špecifikáciách, uplatní sa postup ustanovený v článku 12.

3. Ak komponent interoperability, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o zhode, nedosiahne súlad, príslušný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia voči komukoľvek, kto vyhlásenie vypracoval, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Komisia zabezpečí informovanosť členských štátov o priebehu a výsledkoch tohto postupu.

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článok 15

Postup uvádzania do prevádzky

1. Bez toho, aby bola dotknutá kapitola V, každý členský štát povolí uviesť do prevádzky tie štrukturálne subsystémy tvoriace systém železníc, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na jeho území.

Na tento účel každý členský štát prijme všetky príslušné opatrenia s cieľom zabezpečiť, že tieto subsystémy sa môžu uviesť do prevádzky iba vtedy, ak sú navrhnuté, konštruované a inštalované takým spôsobom, aby vyhovovali základným požiadavkám týkajúcim sa týchto subsystémov pri integrácii do systému železníc. Členské štáty musia najmä skontrolovať:

— technickú zlučiteľnosť týchto subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú,

— bezpečnú integráciu týchto subsystémov v súlade s článkom 4 ods. 3 a článkom 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES.

2. Každý členský štát pred uvedením týchto subsystémov do prevádzky overí, či v prípadoch, keď je to opodstatnené, spĺňajú príslušné ustanovenia TSI o prevádzke a údržbe.

▼B

3. Po uvedení týchto subsystémov do prevádzky sa kontrola vykonáva:

a) v prípade infraštruktúry v rámci udeľovania bezpečnostných povolení a dohľadu nad nimi v súlade s článkom 11 smernice 2004/49/ES;

b) v prípade vozidiel v rámci udeľovania bezpečnostných certifikátov a dohľadu nad bezpečnostnými certifikátmi v súlade s článkom 10 smernice 2004/49/ES.

Na tento účel sa použijú postupy posudzovania a overovania stanovené v príslušných štrukturálnych a funkčných TSI.

Článok 16

Voľný pohyb subsystémov

Bez toho, aby bol dotknutý článok 15 ods. 1, členské štáty nesmú na svojom území a z dôvodov, ktoré sa vzťahujú na túto smernicu, zakázať, obmedziť ani zabrániť výstavbe, uvedeniu do prevádzky a prevádzkovaniu štrukturálnych subsystémov, ktoré tvoria systém železníc, pokiaľ tieto subsystémy spĺňajú základné požiadavky. Predovšetkým nesmú požadovať kontroly, ktoré sa už vykonali:

— buď ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o overení, ktorého prvky sú stanovené v prílohe V,

— alebo v iných členských štátoch pred alebo po nadobudnutí účinnosti tejto smernice s cieľom potvrdiť súlad s totožnými požiadavkami za totožných prevádzkových podmienok.

Článok 17

Zhoda TSI a vnútroštátnych predpisov

1. Členské štáty považujú štrukturálne subsystémy tvoriace systém železníc, ktoré majú vyhlásenie ES o overení, za interoperabilné a spĺňajúce príslušné základné požiadavky.

2. Overenie interoperability štrukturálneho subsystému tvoriaceho systém železníc sa v súlade so základnými požiadavkami vykoná odkazom na TSI v prípade, ak existujú.

3. Členské štáty vypracujú zoznam technických predpisov používaných pri uplatňovaní základných požiadaviek pre každý subsystém a oznámia tento zoznam Komisii, ak:

— neexistujú žiadne príslušné TSI alebo

— bola oznámená výnimka podľa článku 9, alebo

— špecifický prípad si vyžaduje uplatnenie technických predpisov, ktoré sa nenachádzajú v príslušnej TSI.

▼B

Tento zoznam sa oznámi:

— vždy, keď sa zoznam technických predpisov, ktoré podľa článku 16 ods. 3 smernice 96/48/ES a článku 16 ods. 3 smernice 2001/16/ES museli byť oznámené do 30. apríla 2005, mení, alebo

— po oznámení výnimky, alebo

— po uverejnení príslušnej TSI.

Pri tejto príležitosti členské štáty vymenujú orgány zodpovedné v prípade týchto technických predpisov za vykonávanie postupu overovania uvedeného v článku 18.

Komisia oznámi tieto informácie agentúre, ktorá ich uverejní.

Členské štáty na žiadosť Komisie poskytnú úplné znenie oznámených predpisov. S cieľom predísť vytvoreniu ďalších prekážok a pokročiť v zatrieďovaní vnútroštátnych predpisov v súlade s článkom 27 Komisia monitoruje zavádzanie nových predpisov členskými štátmi. Ak Komisia usúdi, že nový predpis je prostriedkom na svojvoľnú diskrimináciu alebo skrytým obmedzovaním prevádzky železničnej dopravy medzi členskými štátmi, v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 sa príjme rozhodnutie určené príslušnému členskému štátu.

Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy, neoznámia. Členské štáty uvedú na tieto predpisy a obmedzenia odkaz v registroch infraštruktúry uvedených v článku 35.

Členské štáty zabezpečia, aby sa záväzné technické predpisy uverejnili a sprístupnili všetkým manažérom infraštruktúry, železničným podnikom a žiadateľom o povolenie na uvedenie do prevádzky v jasnom a pre dotknuté strany zrozumiteľnom jazyku.

Článok 18

Postup vypracovania vyhlásenia ES o overení

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o overení žiadateľ vyzve notifikovaný orgán, ktorý bol na tieto účely vybraný, aby uplatňoval postup overovania ES uvedený v prílohe VI. Žiadateľom môže byť obstarávateľ alebo výrobca, alebo ich splnomocnený zástupca v Spoločenstve.

2. Činnosť notifikovaného orgánu zodpovedného za overenie ES subsystému sa začína v etape projektovania a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu preberania, pred uvedením subsystémov do prevádzky. Zahŕňa aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch 34 a 35.

▼B

3. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu k vyhláseniu ES o overení. Tento súbor technickej dokumentácie musí obsahovať všetky potrebné dokumenty o vlastnostiach subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov interoperability. Musí obsahovať aj všetky položky týkajúce sa podmienok a limitov používania a pokynov týkajúcich sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby.

4. Notifikovaný orgán môže vydať prechodné vyhlásenia o overení, ktoré sa vzťahujú na určité etapy postupu overenia alebo na určité časti subsystému. V takom prípade sa uplatňuje postup uvedený v prílohe VI.

5. Ak to príslušné TSI umožňujú, notifikovaný orgán môže vydať osvedčenia o zhode, ktoré sa týkajú série subsystémov alebo istých častí týchto subsystémov.

Článok 19

Subsystémy, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že štrukturálny subsystém, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o overení a ku ktorému je priložený súbor technickej dokumentácie, sa úplne nezhoduje s touto smernicou a najmä nespĺňa základné požiadavky, môže požiadať o vykonanie doplnkových kontrol.

2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, ihneď informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie dôvody, ktoré ich oprávňujú. Komisia sa poradí so zainteresovanými stranami.

3. Členský štát podávajúci žiadosť uvedie, či nedodržanie tejto smernice vyplýva:

a) z nesplnenia základných požiadaviek alebo TSI, alebo nesprávneho uplatňovania TSI. V tom prípade Komisia ihneď informuje členský štát, v ktorom sídli osoba, ktorá nesprávne vyhotovila vyhlásenie ES o overení, a požiada daný členský štát, aby prijal príslušné opatrenia;

b) z nedostatočnosti TSI. V tom prípade sa uplatňuje postup zmien a doplnení TSI uvedený v článku 7.

Článok 20

Uvedenie existujúcich subsystémov do prevádzky po obnove alebo modernizácii.

1. V prípade obnovy alebo modernizácie pošle obstarávateľ alebo výrobca príslušnému členskému štátu podklady opisujúce projekt. Členský štát tieto podklady preskúma a, berúc do úvahy stratégiu realizácie uvedenú v príslušnej TSI, rozhodne, či rozsah prác znamená, že je v zmysle tejto smernice potrebné nové povolenie na uvedenie do prevádzky.

▼B

Takéto nové povolenie na uvedenie do prevádzky sa požaduje vždy, keď plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému. Ak je potrebné nové povolenie, členský štát rozhodne, do akej miery je potrebné uplatniť príslušné TSI na projekt.

Členský štát rozhodne najneskôr do štyroch mesiacov po tom, čo žiadateľ predloží úplné podklady.

2. Ak je potrebné nové povolenie a TSI sa plne neuplatňuje, členské štáty poskytnú Komisii tieto informácie:

— dôvod, pre ktorý sa TSI úplne neuplatnila,

— technické vlastnosti, ktoré sa uplatňujú namiesto TSI,

— orgány, ktoré sú v prípade týchto vlastností zodpovedné za uplatňovanie postupu overovania uvedeného v článku 18.

3. Komisia oznámi informácie uvedené v odseku 2 agentúre, ktorá ich uverejní.

KAPITOLA V

VOZIDLÁ

Článok 21

Povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky

1. Pokiaľ sa v tejto kapitole neurčí inak, uvedenie vozidla do prevádzky povoľuje pred jeho použitím v sieti národný, pre túto sieť príslušný bezpečnostný orgán.

2. Vozidlu, ktoré je v zhode s TSI, sa povolenie udeľuje v súlade s článkom 22 alebo 23.

3. Vozidlu, ktoré nie je v zhode s TSI, sa povolenie udeľuje v súlade s článkom 24 alebo 25.

4. Vozidlo, ktoré je v zhode s povoleným typom, dostáva povolenie v súlade s článkom 26.

5. Povolenie vydané jedným členským štátom platí vo všetkých členských štátoch bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 23 a 25 týkajúce sa ďalších povolení. Členské štáty prostredníctvom prijatia osobitných národných predpisov alebo prostredníctvom vnútroštátnych ustanovení o vykonávaní tejto smernice objasnia, či sú potrebné ďalšie povolenia v súlade s príslušnými ustanoveniami článku 23 v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, alebo článku 25 v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI.

6. O všetkých žiadostiach o vydanie povolenia na uvedenie do prevádzky rozhoduje príslušný národný bezpečnostný orgán v súlade s článkami 22 a 23 alebo článkami 24 a 25. V povolení o uvedení do prevádzky sa môžu uvádzať podmienky používania a ďalšie obmedzenia.

▼B

7. Ak národný bezpečnostný orgán vydá rozhodnutie o zamietnutí uvedenia do prevádzky vozidla, toto rozhodnutie riadne odôvodní. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia o zamietnutí požiadať príslušný národný bezpečnostný orgán, aby rozhodnutie preskúmal z riadne odôvodnených príčin. Národný bezpečnostný orgán má od prijatia dva mesiace čas na potvrdenie alebo zmenu svojho rozhodnutia. Ak sa rozhodnutie o zamietnutí potvrdí, žiadateľ môže od odvolacieho orgánu určeného príslušným členským štátom podľa článku 17 ods. 3 smernice 2004/49/ES žiadať o prehodnotenie pre riadne odôvodnené príčiny. Členské štáty môžu vymenovať svoje regulačné orgány zriadené v súlade s článkom 30 smernice 2001/14/ES na účely tohto odvolacieho konania.

8. Ak príslušný národný bezpečnostný orgán nevydá rozhodnutie uvedené v článku 23 ods. 7 a článku 25 ods. 5 v stanovených lehotách, potom sa uvedenie príslušných železničných vozidiel do prevádzky považuje za povolené. Povolenia udelené podľa tohto odseku sú platné len pre tú sieť, pre ktorú príslušný národný bezpečnostný orgán nereagoval v stanovených lehotách.

9. Národný bezpečnostný orgán, ktorý má v úmysle odobrať povolenie o uvedení vozidiel do prevádzky, ktoré udelil on sám, alebo povolenie udelené žiadateľovi podľa odseku 8, použije postup revízie bezpečnostných certifikátov uvedený v článku 10 ods. 5 smernice 2004/49/ES alebo v prípade potreby postup revízie bezpečnostných povolení uvedený v článku 11 ods. 2 uvedenej smernice.

10. V prípade odvolacieho konania príslušný odvolací orgán uvedený v odseku 7 môže požiadať o stanovisko, ktoré sa v tom prípade vydáva do jedného mesiaca od podania žiadosti, pričom oznámenie sa zasiela ako žiadateľovi, tak aj príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý odmietol udeliť povolenie.

11. V prípade vozidiel, ktoré jazdia medzi jedným členským štátom a treťou krajinou po sieti s iným rozchodom koľají ako hlavná železničná sieť v Spoločenstve a ktorým môžu byť udelené výnimky v súlade s článkom 9 ods. 5 alebo na ktoré sa vzťahujú špecifické prípady, vnútroštátne predpisy uvedené v článkoch 22 a 24 môžu obsahovať medzinárodné dohody, pokiaľ sú v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

12. Povolenia na uvedenie do prevádzky, ktoré sa udelili pred 19. júlom 2008, vrátane povolení vydaných podľa medzinárodných dohôd, najmä RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, podľa ktorých boli udelené. Toto ustanovenie má prednosť pred článkami 22 až 25.

▼B

13. Členské štáty môžu udeliť povolenia na uvedenie sérií vozidiel do prevádzky. Národné bezpečnostné orgány na tento účel informujú žiadateľa o potrebnom postupe.

14. Povolenia na uvedenie do prevádzky, ktoré sa udelili v súlade s týmto článkom, platia bez toho, aby boli dotknuté iné podmienky uložené železničným podnikom a manažérom infraštruktúry na prevádzku týchto vozidiel na príslušnej sieti podľa článkov 9, 10 a 11 smernice 2004/49/ES.

Článok 22

Prvé povolenie na uvedenie vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, do prevádzky

1. Tento článok sa vzťahuje na vozidlá, ktoré sú v zhode so všetkými príslušnými TSI, ktoré sú platné v čase uvádzania do prevádzky, pokiaľ je v týchto TSI ustanovená významná časť základných požiadaviek a pokiaľ príslušné TSI pre vozový park nadobudli účinnosť a sú uplatniteľné.

2. Prvé povolenie udelí národný bezpečnostný úrad takto:

a) ak všetky štrukturálne subsystémy vozidla dostali povolenie v súlade s ustanoveniami uvedenými v kapitole IV, povolenie sa udelí bez ďalšieho overovania;

b) v prípade vozidiel so všetkými potrebnými vyhláseniami ES o overení v zmysle článku 18 sa kritériá, ktoré bezpečnostný orgán overuje na účely udelenia povolenia na uvedenie do prevádzky, môžu týkať iba:

   — technickej kompatibility medzi príslušnými subsystémami vozidla a ich bezpečnou integráciou v súlade s článkom 15 ods. 1,

   — technickej kompatibility medzi vozidlom a príslušnou sieťou,

   — vnútroštátnych predpisov platných pre otvorené body,

   — vnútroštátnych predpisov uplatniteľných na špecifické prípady náležite určené v príslušných TSI.

Článok 23

Ďalšie povolenia na uvedenie vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, do prevádzky

1. Vozidlá, ktoré sú úplne v zhode s TSI, pokrývajúce všetky aspekty dôležitých subsystémov bez špecifických prípadov a bez otvorených bodov týkajúcich sa iba kompatibility vozidla a siete nepotrebujú nijaké ďalšie povolenie na uvedenie do prevádzky, ak premávajú na sieťach, ktoré sú v zhode s TSI v iných členských štátoch, alebo podľa podmienok uvedených v príslušných TSI.

▼B

2. V prípade vozidiel, ktorých uvedenie do prevádzky bolo v súlade s článkom 22, ale ktoré nie sú uvedené v odseku 1, členské štáty rozhodnú, či sú na ich území potrebné dodatočné povolenia na uvedenie do prevádzky. V tomto prípade sa uplatňujú odseky 3 až 7.

3. Žiadateľ predloží národnému bezpečnostnému orgánu dokumentáciu týkajúcu sa vozidiel alebo typu vozidiel a predpokladaného účelu použitia vozidiel na danej sieti. Táto dokumentácia obsahuje nasledujúce informácie:

a) dôkaz, že uvedenie vozidiel do prevádzky bolo povolené v inom členskom štáte v súlade s článkom 22;

b) kópiu súboru technickej dokumentácie uvedeného v prílohe VI. Toto v prípade vozidiel so zariadením na zaznamenávanie údajov zahŕňa informácie o postupe zhromažďovania údajov, ktorý umožňuje čítanie z pamäte a vyhodnocovanie, ak tieto informácie nie sú zosúladené prostredníctvom príslušnej TSI;

c) záznamy zachytávajúce históriu údržby vozidla a prípadných technických úprav uskutočnených po vydaní povolenia;

d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré dokazujú, že vozidlo je zlučiteľné s infraštruktúrami a pevnými zariadeniami, vrátane klimatických podmienok, systému zásobovania energiou, systému riadenie-zabezpečenie a návestenie, rozchodu koľají a priechodného prierezu infraštruktúry, maximálneho povoleného zaťaženia nápravy a iných obmedzení siete.

4. Kritériá, ktoré kontroluje národný bezpečnostný orgán, sa môžu týkať iba:

— technickej kompatibility medzi vozidlom a príslušnou sieťou vrátane vnútroštátnych predpisov platných pre otvorené body potrebné na zabezpečenie tejto kompatibility,

— vnútroštátnych predpisov platných pre špecifické prípady riadne identifikované v príslušných TSI.

5. Národný bezpečnostný orgán môže požiadať o poskytnutie doplňujúcich informácií, o uskutočnenie hodnotenia rizík v súlade s článkom 6 ods. 3 písm. a) smernice 2004/49/ES alebo o vykonanie skúšobnej prevádzky v sieti na účely overenia kritérií uvedených v odseku 4. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 tejto smernice však národný bezpečnostný orgán toto overenie môže vykonať len vzhľadom na vnútroštátne predpisy, ktoré patria do skupín B alebo C uvedených v danom dokumente.

6. Národný bezpečnostný orgán určí po porade so žiadateľom rozsah a obsah doplňujúcich informácií, hodnotenia rizík a požadovanej skúšobnej prevádzky. Manažér infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti. Národný bezpečnostný orgán, ak je to potrebné, podnikne opatrenia, aby sa vykonala skúšobná prevádzka.

▼B

7. Každá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky podaná podľa tohto článku je predmetom rozhodnutia národného bezpečnostného orgánu, ktoré musí byť prijaté čo najskôr a najneskôr:

a) dva mesiace po predložení dokumentácie uvedenej v odseku 3;

b) v prípadoch, kde je to potrebné, do jedného mesiaca od poskytnutia dodatočných informácií, ktoré žiadal národný bezpečnostný orgán;

c) v prípadoch, kde je to potrebné, do jedného mesiaca od poskytnutia výsledkov testov, ktoré žiadal národný bezpečnostný orgán.

Článok 24

Prvé povolenie na uvedenie vozidiel, ktoré nevyhovujú TSI, do prevádzky

1. Tento článok sa vzťahuje na vozidlá, ktoré nespĺňajú všetky príslušné TSI, ktoré platia v čase uvádzania do prevádzky, vrátane vozidiel, na ktoré sa vzťahujú výnimky, alebo ak v jednej či viacerých TSI nie je ustanovená významná časť základných požiadaviek.

2. Prvé povolenie udelí národný bezpečnostný úrad takto:

— na prípadne technické aspekty, ktoré sú pokryté v TSI, sa vzťahuje postup overovania ES,

— na ostatné technické aspekty sa vzťahujú vnútroštátne predpisy notifikované podľa článku 17 ods. 3 tejto smernice a článku 8 smernice 2004/49/ES.

Prvé povolenie je platné len v sieti členského štátu, ktorý ho udeľuje.

Článok 25

Dodatočné povolenia na uvedenie vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, do prevádzky

1. V prípade vozidiel, ktorých uvedenie do prevádzky bolo v súlade s článkom 21 ods. 12 alebo článkom 24 povolené v jednom členskom štáte, sa iné členské štáty môžu v súlade s týmto článkom rozhodnúť, či sú na ich území potrebné dodatočné povolenia na uvedenie do prevádzky.

2. Žiadateľ predloží národnému bezpečnostnému orgánu súbor technickej dokumentácie týkajúcej sa vozidiel alebo typu vozidiel a uvedie predpokladaný účel použitia vozidiel na danej sieti. Súbor dokumentácie obsahuje tieto informácie:

a) dôkaz, že uvedenie vozidiel do prevádzky bolo povolené v inom členskom štáte, a záznamy o dodržanom postupe ako dôkaz, že vozidlo spĺňalo platné požiadavky v oblasti bezpečnosti, vrátane prípadných informácií o výnimkách udelených v súlade s článkom 9;

▼B

b) technické údaje, program údržby a prevádzkové charakteristiky. V prípade vozidiel so zariadením na zaznamenávanie údajov to okrem iného zahŕňa informácie o postupe zhromažďovania údajov, ktorý umožňuje čítanie z pamäte a vyhodnocovanie, ako stanovuje článok 20 ods. 2 písm. c) smernice 2004/49/ES;

c) záznamy zachytávajúce dobu prevádzkovania vozidla, jeho údržby a prípadných technických úprav uskutočnených po vydaní povolenia;

d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré dokazujú, že vozidlo je zlučiteľné s infraštruktúrami a pevnými zariadeniami, vrátane klimatických podmienok, systému zásobovania energiou, systému riadenie-zabezpečenie a návestenie, rozchodu koľají a priechodného prierezu, maximálneho povoleného zaťaženia nápravy a iných obmedzení siete.

3. Údaje uvedené v odsekoch 2 písm. a) a b) môže národný bezpečnostný orgán spochybniť len v prípade, že môže bez toho, aby bol dotknutý článok 16, preukázať existenciu závažného rizika z hľadiska bezpečnosti. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 sa národný bezpečnostný orgán nemôže v tomto zmysle odvolávať na predpis, ktorý patrí do skupiny A uvedenej v danom dokumente.

4. Národný bezpečnostný orgán môže požiadať o poskytnutie doplňujúcich informácií, o uskutočnenie hodnotenia rizík v súlade s článkom 6 ods. 3 písm. a) smernice 2004/49/ES alebo o vykonanie skúšobnej prevádzky v sieti na účely overenia zhody údajov uvedených v odseku 2 písm. c) a d) tohto článku vo vzťahu k platným vnútroštátnym predpisom, ktoré boli Komisii oznámené v súlade s článkom 8 smernice 2004/49/ES alebo s článkom 17 tejto smernice. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 tejto smernice však národný bezpečnostný orgán toto overenie môže vykonať len vzhľadom na vnútroštátne predpisy, ktoré patria do skupín B alebo C zaradených v danom dokumente.

Národný bezpečnostný orgán po porade so žiadateľom vymedzí rozsah a obsah doplňujúcich informácií, hodnotenia rizík alebo požadovanej skúšobnej prevádzky. Správca infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti. Národný bezpečnostný orgán, ak je to vhodné, podnikne opatrenia, aby sa vykonala skúšobná prevádzka.

5. Každá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky podaná podľa tohto článku je predmetom rozhodnutia národného bezpečnostného orgánu, ktoré musí byť prijaté čo najskôr a najneskôr:

a) štyri mesiace po predložení technickej dokumentácie uvedenej v odseku 2;

▼B

b) v prípadoch, kde je to potrebné, dva mesiace po poskytnutí doplňujúcich informácií alebo hodnotení rizík, ktoré si vyžiadal národný bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 4;

c) v prípadoch, kde je to potrebné, dva mesiace po predložení výsledkov skúšok, ktoré si vyžiadal národný bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 4.

Článok 26

Povolenie pre typy vozidiel

1. Členské štáty môžu udeliť povolenia pre typy vozidiel.

2. Ak však členské štáty udelia povolenie vozidlu, zároveň udelia povolenie typu vozidla.

3. Vozidlu, ktoré je zhodné s typom, ktorému už členský štát udelil povolenie, tento členský štát udelí povolenie na základe vyhlásenia o zhode s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ, bez ďalších kontrol. Ak sa však príslušné ustanovenia TSI a vnútroštátnych predpisov, na základe ktorých bolo typu vozidiel udelené povolenie, zmenili, členské štáty rozhodnú, či povolenia typu vozidiel, ktoré sa už udelili, zostanú platné alebo ich treba obnoviť. Kritériá, ktoré národný bezpečnostný orgán kontroluje v prípade obnovenia povolenia typu, sa môžu týkať len zmenených predpisov. Obnovenie povolenia typu nemá vplyv na povolenia, ktoré sa vozidlám udelili skôr na základe predchádzajúcich povolených typov.

4. Komisia prijme vzor vyhlásenia o zhode s typom do 19. júla 2009 na základe návrhu, ktorý pripraví agentúra, a v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3.

5. Vyhlásenie o zhode s typom sa ustanoví v súlade s:

a) postupmi overenia príslušných TSI v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI;

b) postupmi overenia definovanými v moduloch D alebo E rozhodnutia 93/465/EHS v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI. Komisia môže v prípade potreby prijať postup *ad hoc* overenia v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3.

6. Žiadateľ môže požiadať o povolenie typu vo viacerých členských štátoch súčasne. Národné bezpečnostné orgány v tom prípade spolupracujú, aby sa zjednodušil postup a minimalizovala administratívna činnosť.

7. Povolenia typov sa zaregistrujú v Európskom registri povolených typov vozidiel uvedenom v článku 34. V tomto registri sa spresní, ktoré členské štáty udelili typu vozidiel povolenie.

▼B

Článok 27

Zatriedenie vnútroštátnych predpisov

1. S cieľom uľahčiť postup týkajúci sa povolenia na uvedenie vozidiel uvedených v článku 25 do prevádzky sa vnútroštátne predpisy zatrieďujú podľa prílohy VII.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 30 ods. 3 agentúra do 19. januára 2009 zreviduje parametre ustanovené v bode 1 prílohy VII a vypracuje pre Komisiu odporúčania, ktoré považuje za vhodné.

3. Agentúra vypracuje odporúčanie týkajúce sa referenčného dokumentu s odkazmi na všetky vnútroštátne právne predpisy platné v členských štátoch pre uvádzanie vozidiel do prevádzky. Národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri plnení tejto úlohy s agentúrou.

4. Komisia prijme na základe odporúčania agentúry a v súlade s postupom ustanoveným v článku 29 ods. 3 referenčný dokument, ako aj akékoľvek rozhodnutie o jeho aktualizácii.

KAPITOLA VI

NOTIFIKOVANÉ ORGÁNY

Článok 28

Notifikované orgány

1. Členské štáty oznámia Komisii a ostatným členským štátom orgány zodpovedné za vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie uvedeného v článku 13 a overovacieho postupu uvedeného v článku 18, pričom uvedú sféru zodpovednosti každého jedného orgánu a identifikačné čísla, ktoré vopred získali od Komisie. Komisia uverejní v *Úradnom vestníku Európskej únie* zoznam orgánov, identifikačné čísla a sféry zodpovednosti a zabezpečí pravidelnú aktualizáciu zoznamu.

2. Členské štáty musia na posúdenie orgánov, ktoré sa majú notifikovať, uplatňovať kritériá stanovené v prílohe VIII. Orgány, ktoré spĺňajú kritériá posúdenia stanovené v príslušných európskych normách, sú považované za orgány vyhovujúce uvedeným kritériám.

3. Členský štát odoberie osvedčenie orgánu, ktorý už nespĺňa kritériá stanovené v prílohe VIII. Ihneď o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Ak členský štát alebo Komisia dospeje k názoru, že orgán notifikovaný iným členským štátom už nespĺňa kritériá uvedené v prílohe VIII, Komisia sa poradí so zúčastnenými stranami. Komisia informuje tento druhý členský štát o všetkých zmenách, ktoré sú potrebné na to, aby si notifikovaný orgán zachoval pridelený štatút.

▼B

5. Komisia ustanoví koordinačnú skupinu notifikovaných orgánov (ďalej len „koordinačná skupina“), ktorá prerokuje každú záležitosť súvisiacu s používaním postupov posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie uvedených v článku 13 a postupu overovania uvedeného v článku 18 alebo s používaním príslušných TSI. Zástupcovia členských štátov sa na práci koordinačnej skupiny môžu zúčastniť ako pozorovatelia.

Komisia a pozorovatelia informujú výbor uvedený v článku 29 o práci vykonanej v rámci koordinačnej skupiny. Komisia prípadne navrhne opatrenia potrebné na odstránenie problémov. Koordinácia notifikovaných orgánov sa v prípade potreby vykoná v súlade s článkom 30 ods. 4.

6. V prvej zo správ uvedených v článku 39 sa posúdi aj uplatňovanie kritérií špecifikovaných v prílohe VIII a v prípade potreby sa v nej navrhnú vhodné opatrenia.

KAPITOLA VII

VÝBOR A PRACOVNÝ PROGRAM

Článok 29

Výbor

1. Komisii pomáha výbor zriadený na základe článku 21 smernice 96/48/ES (ďalej len „výbor“).

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňujú sa články 5 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.

Článok 30

Doplňujúce úlohy

1. Komisia môže predložiť výboru akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa vykonávania tejto smernice. Ak je to potrebné, Komisia schváli vykonávacie odporúčanie v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 2.

▼B

2. Výbor môže prediskutovať akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa interoperability systému železníc vrátane otázok týkajúcich sa interoperability medzi systémom železníc v rámci Spoločenstva a systémom železníc tretích krajín.

3. Opatrenia, ktorých cieľom je zmena a doplnenie nepodstatných prvkov tejto smernice a ktoré sa týkajú úpravy príloh II až IX, sa prijmú v súlade s regulačným postupom s kontrolou podľa článku 29 ods. 4.

4. V prípade potreby môže výbor zriadiť pracovné skupiny, aby mu pomáhali pri plnení jeho úloh, najmä pokiaľ ide o koordináciu notifikovaných orgánov.

Článok 31

Pracovný program

1. Komisia zostaví pracovný program, v ktorom sa zohľadní rozšírenie rozsahu pôsobnosti uvedeného v článku 8, zmena a doplnenie TSI uvedené v článku 6 ods. 1 a ostatné úlohy, ktoré sú jej zverené touto smernicou. Komisia poskytuje výboru všetky informácie, ktoré sa týkajú zostavenia a aktualizácie programu, a do týchto činností ho v plnej miere zapája.

2. Pracovný program pozostáva z týchto etáp:

a) vypracovanie modelu železničného systému Spoločenstva na základe návrhu agentúry, založeného na zozname subsystémov (príloha II), aby bola zaručená zhoda medzi TSI; tento model musí obsahovať najmä rôzne komponenty tohto systému a ich rozhrania a slúžiť ako referenčný rámec na vymedzenie oblastí použitia každej TSI;

b) vypracovanie modelovej štruktúry na vypracovanie TSI;

c) vypracovanie metódy na analýzu nákladov a prínosov riešení uvedených v TSI;

d) schválenie mandátov potrebných na vypracovanie TSI;

e) stanovenie základných parametrov každej TSI;

f) schválenie návrhov normalizačných programov;

g) manažment prechodného obdobia medzi dátumom nadobudnutia účinnosti smernice 2004/50/ES a uverejnením TSI vrátane prijatia referenčného systému uvedeného v článku 36.

▼B

KAPITOLA VIII

REGISTRE SIETÍ A VOZIDIEL

Článok 32

Systém číslovania vozidiel

1. Všetky vozidlá uvedené do prevádzky v železničnom systéme Spoločenstva sú označené európskym číslom vozidla (EČV) prideleným pri prvom udelení povolenia na uvedenie do prevádzky.

2. Predkladateľ prvej žiadosti je tiež zodpovedný za označenie vozidla prideleným EČV.

3. EČV bude spresnené v TSI o prevádzke a riadení dopravy.

4. Vozidlu sa pridelí EČV len raz, pokiaľ nie je v TSI o prevádzke a riadení dopravy spresnené inak.

5. Bez ohľadu na odsek 1 v prípade vozidiel, ktoré sa prevádzkujú alebo sa majú prevádzkovať na trase z alebo do tretích krajín, v ktorých je rozchod koľají iný ako rozchod koľají hlavnej železničnej siete v Spoločenstve, môžu členské štáty uznať vozidlá, ktoré sú jednoznačne identifikované podľa odlišného kódovacieho systému.

Článok 33

Národné registre vozidiel

1. Každý členský štát vedie register vozidiel, ktoré majú povolenie na jeho území. Register spĺňa tieto kritériá:

a) spĺňa spoločné špecifikácie vymedzené v odseku 2;

b) vedie ho a aktualizuje ho orgán nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku;

c) je prístupný bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom určeným v článkoch 16 a 21 smernice 2004/49/ES; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom určeným v článku 30 smernice 2001/14/ES, agentúre, železničnému podniku a manažérom infraštruktúry, ako aj osobám alebo organizáciám, ktoré vozidlá registrujú alebo sú určené v registri.

2. Spoločné špecifikácie pre register sa prijmú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 a na základe návrhu špecifikácií vypracovaného agentúrou. Uvedené návrhy špecifikácií zahŕňajú: obsah, formát údajov, funkčnú a technickú štruktúru, prevádzkový režim vrátane dohôd o výmene údajov a pravidlá vkladania a prezerania údajov. Pre každé vozidlo musí register obsahovať minimálne tieto informácie:

a) EČV;

b) odkazy na vyhlásenie ES o overení a vydávajúci orgán;

▼B

c) odkazy na Európsky register povolených typov vozidiel uvedený v článku 34;

d) identifikácia majiteľa vozidla a jeho držiteľa;

e) obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;

f) subjekt zodpovedný za údržbu.

3. Držiteľ registrácie okamžite nahlási akúkoľvek zmenu údajov zadaných do národného registra vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu vozidla orgánu členského štátu, v ktorom bolo vydané povolenie.

4. Pokiaľ nie sú národné registre vozidiel prepojené, každý členský štát aktualizuje svoj register, pokiaľ ide o zmeny, ktoré sa ho týkajú a ktoré vykonal iný členský štát vo vlastnom registri.

5. V prípade vozidiel, ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz v tretej krajine a ktorým členský štát udelil povolenie na uvedenie do prevádzky na svojom území, uvedený členský štát zabezpečí, aby sa údaje uvedené v odseku 2 písm. d) až f) dali vyhľadať prostredníctvom národného registra vozidiel. Údaje uvedené v odseku 2 písm. f) možno nahradiť údajmi dôležitými z hľadiska bezpečnosti, ktoré sa týkajú plánu údržby.

Článok 34

Európsky register povolených typov vozidiel

1. Agentúra zriadi a vedie register typov vozidiel, ktorým členské štáty povolili uvedenie do prevádzky v železničnej sieti Spoločenstva. Register spĺňa tieto kritériá:

a) je verejný a v elektronickej forme prístupný pre všetkých;

b) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 4;

c) je prepojený so všetkými národnými registrami vozidiel.

2. Register obsahuje tieto podrobnosti pre každý typ vozidla:

a) technické charakteristiky typu vozidla, ako ich vymedzujú príslušné TSI;

b) meno výrobcu;

c) dátumy, údaje o následných povoleniach pre tento typ vozidla, ako aj zoznam udeľujúcich členských štátov, vrátane všetkých obmedzení alebo stiahnutí.

▼B

3. Po udelení, zmene, pozastavení alebo stiahnutí povolenia typu v členskom štáte národný bezpečnostný orgán členského štátu informuje agentúru, aby mohla register aktualizovať.

4. Spoločné špecifikácie pre register sa prijmú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 a na základe návrhu špecifikácií vypracovaného agentúrou. Uvedené návrhy špecifikácií zahŕňajú: obsah, formát údajov, funkčnú a technickú štruktúru, prevádzkový režim a pravidlá vkladania a prezerania údajov.

Článok 35

Register infraštruktúry

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa register infraštruktúry uverejňoval a aktualizoval. V tomto registri budú uverejnené hlavné charakteristické rysy každého subsystému alebo čiastkového subsystému (napr. základné parametre) a ich korelácia s charakteristikami stanovenými podľa platných TSI. Na tento účel sa musí v každej TSI presne uvádzať, aké informácie musia byť obsiahnuté v registri infraštruktúry.

2. Agentúra vypracuje návrh špecifikácií pre tento register o jeho prezentácii a formáte, periodicite jeho aktualizácie a návode na používanie, zohľadňujúc vhodné prechodné obdobie pre infraštruktúry uvedené do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Komisia prijme špecifikácie v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3.

KAPITOLA IX

PRECHODNÉ USTANOVENIA

Článok 36

Návrh referenčného systému

1. Agentúra v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) č. 881/2004 na základe informácií oznámených členskými štátmi podľa článku 17 ods. 3 tejto smernice, ako aj technických dokumentov zo zodpovedajúcich odborných oblastí a textov príslušných medzinárodných dohôd vypracuje návrh referenčného systému technických predpisov zabezpečujúcich súčasný stupeň interoperability sietí a vozidiel, ktoré sa začlenia do rozsahu pôsobnosti tejto smernice v súlade s článkom 1 tejto smernice. Komisia v prípade potreby prijme referenčný systém v súlade s postupom stanoveným v článku 29 ods. 3 tejto smernice.

▼B

2. Po schválení tohto referenčného systému členské štáty informujú Komisiu o svojom zámere schváliť akékoľvek vnútroštátne právne predpisy alebo o vypracovaní akéhokoľvek projektu na ich území, ktorý by sa odkláňal od referenčného systému.

KAPITOLA X

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 37

Odôvodnenie

V každom rozhodnutí prijatom na základe tejto smernice a týkajúcom sa posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability, kontroly subsystémov tvoriacich systém železníc alebo v každom rozhodnutí prijatom na základe článkov 7, 12, 14 a 19 sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k danému rozhodnutiu. Toto rozhodnutie sa čo najskôr oznámi príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii podľa práva platného v príslušnom členskom štáte a s uvedením časového limitu vymedzeného na vykonanie týchto opravných prostriedkov.

Článok 38

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia nevyhnutné na dosiahnutie súladu s článkom 1, článkom 2, článkom 4 ods. 2, článkom 5 ods. 2, 5, 6 a 8, článkom 6 ods. 1, 2, 3, 9 a 10, článkami 7, 8 a 9, článkom 11 ods. 4 a 5, článkom 12, článkom 13 ods. 5, článkami 15, 16 a 17, článkom 18 ods. 1, 2, 4 a 5, článkom 19 ods. 3, článkami 20 až 27, článkom 28 ods. 4 a 6, článkami 32 až 35 a s prílohami I až IX najneskôr do 19. júla 2010. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

2. Povinnosti transpozície a vykonávania kapitol IV, V, VII a VIII tejto smernice sa nebudú vzťahovať na Cyperskú republiku a Maltskú republiku dovtedy, kým na ich území nebude vytvorený železničný systém.

Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate na účely jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do jedného roka od prijatia žiadosti zavedú právne predpisy na uplatňovanie kapitol uvedených v prvom pododseku.

▼B

Článok 39

Správy a informácie

1. Každé tri roky a prvýkrát 19. júla 2011 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability systému železníc. Súčasťou tejto správy je aj analýza prípadov uvedených v článku 9.

2. Komisia do 19. júla 2013 uverejní správu obsahujúcu analýzu uplatňovania kapitoly V a pokroku pri vzájomnom schvaľovaní vozidiel v Spoločenstve, pokiaľ ide o dĺžku trvania a náklady postupov pre žiadateľov. Správa tiež v prípade potreby zhodnotí vplyv rôznych možností ďalšieho zjednodušovania postupov týkajúcich sa povolenia vozidiel. V takom prípade sa bude analyzovať niekoľko možností spolupráce medzi národnými bezpečnostnými orgánmi a agentúrou.

3. Agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje nástroj schopný poskytnúť na žiadosť členského štátu alebo Komisie diagram úrovne interoperability systému železníc. Tento nástroj využíva informácie obsiahnuté v registroch stanovených v článkoch 33, 34 a 35.

Článok 40

Zrušenie

Smernice 96/48/ES a 2001/16/ES sa rušia s účinnosťou od 19. júla 2010 bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov, pokiaľ ide o lehoty na transpozíciu uvedených smerníc do vnútroštátneho práva a ich uplatňovanie.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody v prílohe XI.

Článok 14 smernice 2004/49/ES sa ruší s účinnosťou od 19. júla 2008.

Článok 41

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 42

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

▼B

PRÍLOHA I

ROZSAH PÔSOBNOSTI

1. **Systém transeurópskych konvenčných železníc**

1.1. *Sieť*

Sieť systému transeurópskych konvenčných železníc je infraštruktúra na konvenčných tratiach transeurópskej dopravnej siete stanovenej v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

Na účely tejto smernice je možné ďalej rozčleniť túto sieť na tieto kategórie:

— trate určené na osobnú dopravu,

— trate určené na zmiešanú dopravu (osobná a nákladná doprava),

— trate špeciálne projektované alebo modernizované pre nákladnú dopravu,

— uzly osobnej dopravy,

— uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov,

— spojovacie trate medzi vyššie uvedenými prvkami.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy: technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre diaľkovú osobnú dopravu a nákladnú dopravu na sieti, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

1.2. *Vozidlá*

Transeurópska konvenčná železničná sieť zahŕňa všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé premávať na celej transeurópskej konvenčnej železničnej sieti alebo jej časti vrátane:

— motorových dieselových alebo elektrických vlakov,

— dieselových alebo elektrických hnacích vozidiel,

— osobných vozňov,

— nákladných vozňov vrátane vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov.

Zahrnuté môžu byť mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.

Každá z uvedených kategórií sa môže ďalej členiť na:

— vozidlá pre medzinárodnú dopravu,

— vozidlá pre vnútroštátnu dopravu.

2. **Systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc**

2.1. *Sieť*

Sieť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc je infraštruktúra na vysokorýchlostných tratiach transeurópskej dopravnej siete stanovenej v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

▼B

Vysokorýchlostné trate zahŕňajú:

— špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené na rýchlosti rovné alebo vyššie ako 250 km/hod.,

— špeciálne modernizované trate na vysoké rýchlosti vybavené na rýchlosť okolo 200 km/hod.,

— špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôsobovať. Do tejto kategórie patria aj prepájacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých premáva „vysokorýchlostný“ vozový park konvenčnou rýchlosťou.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre dopravu na týchto tratiach, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

2.2. *Vozidlá*

Systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc pozostáva z vozidiel určených na prevádzku:

— buď pri rýchlosti aspoň 250 km/hod. na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, pričom za vhodných okolností môžu dosahovať rýchlosť nad 300 km/hod.,

— alebo pri rýchlostiach od 200 km/h na tratiach uvedených v bode 2.1, pokiaľ sú kompatibilné s výkonnostnými úrovňami týchto tratí.

Okrem toho vozidlá určené na prevádzku pri maximálnej rýchlosti nižšej ako 200 km/h, ktoré pravdepodobne budú jazdiť v celej transeurópskej vysokorýchlostnej sieti alebo jej časti, musia spĺňať požiadavky, ktoré zabezpečujú bezpečnú prevádzku v tejto sieti, ak je to v súlade s výkonnostnými úrovňami tejto siete. TSI pre konvenčné vozidlá preto tiež špecifikujú požiadavky na bezpečnú prevádzku konvenčných vozidiel vo vysokorýchlostných sieťach.

3. **Zlučiteľnosť systému železníc**

Kvalita železničnej dopravy v Európe závisí okrem iného od dokonalej zlučiteľnosti medzi charakteristikami siete (v najširšom zmysle, t. j. pevné časti všetkých príslušných subsystémov) a charakteristikami vozidiel (vrátane palubných prvkov všetkých príslušných subsystémov). Úrovne výkonu, bezpečnosti, kvality dopravných služieb a nákladov závisia od tejto zlučiteľnosti.

4. **Rozšírenie rozsahu pôsobnosti**

4.1. *Podkategórie siete a vozidiel*

Rozsah pôsobnosti týchto TSI sa postupne rozšíri na celý železničný systém, ako sa uvádza v článku 1 ods. 4. V záujme zabezpečenia nákladovo efektívnej interoperability sa v prípade potreby vytvoria ďalšie podkategórie všetkých kategórií siete a vozidiel uvedených v tejto prílohe. Ak to bude nevyhnutné, môžu sa funkčné a technické špecifikácie uvedené v článku 5 ods. 3 líšiť podľa danej podkategórie.

▼B

4.2. *Vymedzenie nákladov*

Analýza nákladov a prínosov navrhovaných opatrení bude brať do úvahy okrem iného toto:

— náklady navrhovaného opatrenia,

— prínos rozšírenia rozsahu pôsobnosti na osobitné podkategórie sietí a vozidiel pre interoperabilitu,

— zníženie kapitálových nákladov a poplatkov spôsobené úsporami z hromadnej výroby a lepším využitím vozidiel,

— zníženie investičných nákladov a nákladov na údržbu a prevádzku spôsobené zvýšením hospodárskej súťaže medzi výrobcami a údržbárskymi podnikmi,

— environmentálne prínosy spôsobené technickými zlepšeniami železničného systému,

— zvýšenie bezpečnosti prevádzky.

Okrem toho sa v tomto posúdení uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych účastníkov.

▼M2

PRÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. **Zoznam subsystémov**

Na účely tejto smernice sa systém tvoriaci systém železníc môže rozčleniť na tieto subsystémy:

a) štrukturálne oblasti:

— infraštruktúra,

— energia,

— traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie v prípade traťových zariadení,

— riadenie-zabezpečenie a návestenie v prípade palubných zariadení,

— železničné koľajové vozidlá;

b) funkčné oblasti:

— prevádzka a riadenie dopravy,

— údržba,

— telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave.

2. **Opis subsystémov**

Agentúra navrhne v čase vypracovania príslušného návrhu TSI pre každý subsystém alebo časť subsystému zoznam komponentov a aspektov týkajúcich sa interoperability. Bez toho, aby bol dotknutý výber aspektov alebo komponentov týkajúcich sa interoperability a poradia, v akom sa stanú predmetom TSI, subsystémy zahŕňajú tieto oblasti:

2.1. *Infraštruktúra*

Trať, výmeny, inžinierske stavby (mosty, tunely atď.), pridružená infraštruktúra stanice (nástupištia, prístupové zóny vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou atď.), bezpečnostné a ochranné zariadenia.

2.2. *Energia*

Elektrifikačný systém vrátane nadzemného trolejového vedenia a traťové časti zariadení na meranie spotreby elektrickej energie.

2.3. *Riadenie-zabezpečenie a návestenie v prípade traťových zariadení*

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a riadenia pohybu vlakov schválených na premávanie po sieti.

2.4. *Riadenie-zabezpečenie a návestenie v prípade palubných zariadení*

Všetky palubné zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a riadenia pohybu vlakov schválených na premávanie po sieti.

▼M2

2.5. *Prevádzka a riadenie dopravy*

Postupy a zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rozličných štrukturálnych subsystémov tak počas bežnej, ako aj počas mimoriadnej prevádzky vrátane zloženia a riadenia vlakov, plánovania a riadenia dopravy.

Na vykonávanie cezhraničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

2.6. *Telematické aplikácie*

V súlade s prílohou I tento subsystém pozostáva z dvoch prvkov:

a) aplikácií v osobnej doprave vrátane systémov, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémov rezervácie a platenia, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy;

b) aplikácií v nákladnej doprave vrátane informačných systémov (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase), systémov zoraďovania (zriaďovania a rozmiestňovania), systémov rezervácie, platenia a fakturácie, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.

2.7. *Železničné koľajové vozidlá*

Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, zariadenia zberačov prúdu, trakčné jednotky a jednotky na premenu energie, palubné zariadenia na meranie spotreby elektrickej energie, brzdové zariadenia, ťahadlové mechanizmy, pojazdné zariadenia (podvozky, nápravy atď.) a zavesenia, dvere, rozhrania človek/stroj (vodič, vlakový personál a cestujúci vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.8. *Údržba*

Postupy, s nimi súvisiace zariadenia, logistické strediská pre údržbárske práce a rezervy, ktoré umožňujú vykonávať povinnú nápravnú a preventívnu údržbu s cieľom zabezpečiť interoperabilitu systému železníc a zaručiť požadovanú výkonnosť.

▼B

PRÍLOHA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. **Všeobecné požiadavky**

1.1. *Bezpečnosť*

1.1.1. Projektovanie, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie dôležitých bezpečnostných súčastí a najmä súčastí, ktoré sa podieľajú na chode vlaku, musí zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre poruchové situácie.

1.1.2. Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktorá je potrebná na zaručenie bezpečného pohybu pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového zariadenia musia zaručovať, že je možné zastaviť v danej brzdnej dráhe pri maximálnej povolenej rýchlosti.

1.1.3. Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému či výnimočnému namáhaniu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.

1.1.4. Projektovanie stabilných zariadení a vozového parku a výber použitých materiálov musí obmedzovať tvorbu, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.

1.1.5. Akékoľvek zariadenia určené na manipuláciu zo strany užívateľov musia byť navrhnuté tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení ani na zdravie a bezpečnosť užívateľov, pokiaľ sa budú používať predvídateľným spôsobom, aj keď nie sú v súlade s vyvesenými pokynmi.

1.2. *Spoľahlivosť a použiteľnosť*

Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých súčastí, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok prevádzkyschopné.

1.3. *Zdravie*

1.3.1. Vo vlakoch a železničných infraštruktúrach sa nesmú používať materiály, ktoré by na základe spôsobu použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.

1.3.2. Takéto materiály sa musia vybrať, spracúvať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä v prípade požiaru.

1.4. *Ochrana životného prostredia*

1.4.1. Ekologický vplyv zariadení a prevádzkovania systému železníc sa musí posúdiť, zhodnotiť a brať do úvahy už v projekčnom štádiu tohto systému v súlade s účinnými ustanoveniami Spoločenstva.

1.4.2. Vo vlakoch a infraštruktúrach sa musia používať materiály, ktoré zabraňujú emisiám výparov alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.

1.4.3. Vozový park a napájacie systémy sa musia projektovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli zlučiteľné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

▼M4

1.4.4. Výsledkom projektového riešenia a prevádzky systému železníc nesmie byť neprípustne vysoká hladina hluku, ktorý tento systém spôsobuje:

— v oblastiach nachádzajúcich sa v blízkosti železničnej infraštruktúry vymedzenej v článku 3 smernice 2012/34/EÚ a

— v kabíne rušňovodiča.

▼B

1.4.5. Prevádzka systému železníc nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií neprijateľných pre činnosti a oblasti v blízkosti infraštruktúry a za normálneho stavu údržby.

1.5. *Technická zlučiteľnosť*

Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné vzájomne a aj s tými zariadeniami, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na používanie v systéme železníc.

Ak sa dodržiavanie týchto parametrov na určitých častiach siete ukáže byť problematickým, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.

▼M3

1.6. *Prístupnosť*

1.6.1. Subsystémy „infraštruktúra“ a „železničné koľajové vozidlá“ musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, aby im zabezpečili prístup na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky, a inými primeranými opatreniami. Ide o projektovanie, výstavbu, obnovu, modernizáciu, údržbu a prevádzku príslušných častí subsystémov, ku ktorým má prístup verejnosť.

1.6.2. Subsystémy „prevádzka“ a „telematické aplikácie v osobnej doprave“ musia zabezpečovať nevyhnutné funkcie vyžadované na uľahčenie prístupu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky a inými primeranými opatreniami.

▼B

2. **Požiadavky špecifické pre každý subsystém**

2.1. *Infraštruktúra*

2.1.1. Bezpečnosť

Musia sa vykonať príslušné opatrenia s cieľom zabrániť prístupu k zariadeniam a nežiaducim vniknutiam do zariadení.

Musia sa podniknúť opatrenia s cieľom obmedziť nebezpečenstvá, ktorým sú vystavené osoby, a to najmä vtedy, keď vlaky prechádzajú cez stanice.

Infraštruktúra, ku ktorej má verejnosť prístup, musí byť navrhnutá a vyrobená takým spôsobom, aby sa obmedzili všetky bezpečnostné riziká pre ľudí (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupištia atď.).

Musia byť stanovené príslušné opatrenia, ktoré budú brať do úvahy mimoriadne bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch a na veľmi dlhých viaduktoch.

▼M3

2.1.2. Prístupnosť

2.1.2.1. Subsystémy infraštruktúra, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s odsekom 1.6.

▼B

2.2. *Energia*

2.2.1. Bezpečnosť

Prevádzka energetických napájacích systémov nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov ani osôb (cestujúcich, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti trate a iných tretích strán).

2.2.2. Ochrana životného prostredia

Prevádzkovanie elektrických alebo tepelných energetických systémov nesmie narúšať životné prostredie nad rámec špecifikovaných limitov.

2.2.3. Technická zlučiteľnosť

Používané elektrické/tepelno-energetické systémy musia:

— umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,

— v prípade systémov zásobovania elektrickou energiou musia byť tieto systémy zlučiteľné so zbernými zariadeniami namontovanými na vlakoch.

2.3. *Riadenie-zabezpečenie a návestenie*

2.3.1. Bezpečnosť

Používané riadiace-zabezpečovacie a návestné zariadenia a postupy musia umožňovať vlakom premávať s takou úrovňou bezpečnosti, ktorá zodpovedá cieľom vytýčeným pre sieť. Riadiace, zabezpečovacie a návestné systémy musia naďalej zabezpečovať bezpečný chod vlakov, ktoré smú premávať v špecifikovanej mimoriadnej situácii.

2.3.2. Technická zlučiteľnosť

Nová infraštruktúra a všetok nový vozový park vyrobené alebo vyvinuté po schválení zlučiteľných riadiacich, zabezpečovacích a návestných systémov musia byť prispôsobené na používanie týchto systémov.

Riadiace, zabezpečovacie a návestné zariadenia inštalované v kabíne vodiča musia umožniť bežnú prevádzku za určených podmienok v celom systéme železníc.

2.4. *Vozový park*

2.4.1. Bezpečnosť

Konštrukcie železničných koľajových vozidiel a spojení medzi vozidlami sa musia naprojektovať tak, aby chránili priestory pre cestujúcich a vodiča v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

Elektrické zariadenie nesmie narušovať bezpečnosť a činnosť riadiacich, zabezpečovacích a návestných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté namáhanie musia byť zlučiteľné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a návestnými systémami.

V záujme ochrany bezpečnosti osôb je nutné podniknúť opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým prúdom.

▼B

V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim, aby informovali vodiča, a umožniť sprievodnému personálu kontakt s vodičom.

Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý cestujúcim zaručuje bezpečnosť.

Je nutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadňujú osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

Vo vlaku musí byť bezpodmienečne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a trvaním osvetlenia.

Vo vlakoch musí byť miestny rozhlas, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany personálu.

2.4.2. Spoľahlivosť a použiteľnosť

Životne dôležité zariadenia, pohybové, trakčné a brzdové zariadenia, ako aj kontrolný a riadiaci systém sa musia naprojektovať tak, aby v špecifických mimoriadnych podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

2.4.3. Technická zlučiteľnosť

Elektrické zariadenie musí byť zlučiteľné s prevádzkou riadiacich, zabezpečovacích a návestných zariadení.

V prípade elektrickej trakcie musia byť charakteristiky zberných a napájacích zariadení také, aby umožnili vlakom premávať s využitím energetických napájacích systémov železničného systému.

Charakteristika vozového parku musí umožňovať jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka pri zohľadnení daných klimatických podmienok.

2.4.4. Kontroly

Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zozbierané týmto zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

▼M3

2.4.5. Prístupnosť

2.4.5.1. Subsystémy železničné koľajové vozidlá, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s odsekom 1.6.

▼B

2.5. *Údržba*

2.5.1. Zdravie a bezpečnosť

Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby musia zabezpečiť bezpečnú prevádzku subsystému a nesmú predstavovať zdravotné a bezpečnostné riziká.

2.5.2. Ochrana životného prostredia

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú presahovať povolené hladiny rušenia s ohľadom na okolité prostredie.

2.5.3. Technická zlučiteľnosť

Zariadenia na údržbu vozového parku musia umožňovať vykonávať činnosti zamerané na bezpečnosť, zdravie a pohodlie vo všetkých železničných koľajových vozidlách, pre ktoré boli navrhnuté.

▼B

2.6. *Prevádzka a riadenie dopravy*

2.6.1. Bezpečnosť

Prevádzkové predpisy železničnej siete a kvalifikácie vodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zabezpečovať vysokú úroveň bezpečnosti.

2.6.2. Spoľahlivosť a použiteľnosť

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zabezpečovať vysokú úroveň spoľahlivosti a použiteľnosti systému.

2.6.3. Technická zlučiteľnosť

Prevádzkové predpisy železničnej siete a kvalifikácie vodičov, vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila prevádzková účinnosť systému železníc, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

▼M3

2.6.4. Prístupnosť

2.6.4.1. Musia byť prijaté primerané kroky, ktoré zabezpečia, aby boli v prevádzkových predpisoch stanovené nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

▼B

2.7. *Telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu*

2.7.1. Technická zlučiteľnosť

Základné požiadavky na telematické aplikácie zaručujú minimálnu kvalitu prepravy pre cestujúcich a pre prepravcov tovarov, najmä čo sa týka technickej zlučiteľnosti.

Musia sa podniknúť opatrenia, ktoré zabezpečia:

— že databázy, softvérové a dátové komunikačné protokoly budú vypracované takým spôsobom, ktorý umožní maximálnu vzájomnú výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a prevádzkovateľmi, s výnimkou dôverných obchodných informácií,

— jednoduchý prístup užívateľov k informáciám.

2.7.2. Spoľahlivosť a použiteľnosť

Metódy využívania, riadenia, aktualizovania a uchovávania týchto databáz, softvéru a dátových komunikačných protokolov musia zaručiť účinnosť týchto systémov a taktiež kvalitu dopravy.

▼B

2.7.3. Zdravie

Rozhrania medzi týmito systémami a užívateľmi musia byť v súlade s minimálnymi predpismi týkajúcimi sa ergonomiky a ochrany zdravia.

2.7.4. Bezpečnosť

Na uchovávanie alebo prenos informácií týkajúcich sa bezpečnosti sa musí zabezpečiť vhodná úroveň integrity a spoľahlivosti.

▼M3

2.7.5. Prístupnosť

2.7.5.1. Musia byť prijaté primerané kroky, ktoré zabezpečia, aby boli v telematických aplikáciách pre subsystémy cestujúcich stanovené nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

▼B

PRÍLOHA IV

VYHLÁSENIE ES O ZHODE A VHODNOSTI NA POUŽITIE KOMPONENTOV INTEROPERABILITY

1. **Komponenty interoperability**

Vyhlásenie ES sa vzťahuje na komponenty interoperability, ktoré sa podieľajú na interoperabilite systému železníc tak, ako je uvedené v článku 3. Môže ísť o tieto komponenty interoperability:

1.1. *Všeobecne použiteľné komponenty*

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém a ako také sa môžu používať v iných oblastiach.

1.2. *Všeobecne použiteľné komponenty so špecifickými vlastnosťami*

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém, ale ak sa používajú na železničné účely, musia vykazovať špecifickú úroveň výkonu.

1.3. *Špecifické komponenty*

Sú to komponenty, ktoré sú špecifické pre použitie v železničnom systéme.

2. **Rozsah pôsobnosti**

Vyhlásenie ES zahŕňa:

— buď posúdenie skutočnej zhody komponenty interoperability s technickými špecifikáciami, ktoré sa majú dodržať a ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje izolovane,

— alebo posúdenie/hodnotenie vhodnosti na použitie komponentu interoperability, ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje v rámci železničného prostredia, a najmä v prípadoch, keď ide o rozhrania, vo vzťahu k technickým špecifikáciám určeným na kontrolu, najmä tých, čo majú funkčný charakter.

Postupy posudzovania, ktoré uplatňujú notifikované orgány v etape projektovania a výroby, vychádzajú z modulov definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v súlade s podmienkami uvedenými v TSI.

3. **Obsah vyhlásenia ES**

Vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Toto vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako pokyny a musí obsahovať:

— odkazy na smernicu,

— názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (uveďte obchodné meno a úplnú adresu; v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno výrobcu),

— opis komponentu interoperability (značka, typ atď.),

— opis postupu, ktorý sa použil pri vyhlásení zhody alebo vhodnosti na použitie (článok 13),

— všetky príslušné vlastnosti komponentu interoperability, najmä podmienky používania,

▼B

— názov a adresu notifikovaného orgánu (notifikovaných orgánov), ktorý (ktoré) sa zúčastnil(-i) na postupe posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie, ako aj dátum vystavenia certifikátu a, ak je to potrebné, trvanie a podmienky platnosti certifikátu,

— v prípade potreby odkaz na európske špecifikácie,

— identifikáciu signatára, ktorý môže konať v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.

▼M2

PRÍLOHA V

VYHLÁSENIE ES O OVERENÍ SUBSYSTÉMOV

1. **Vyhlásenie ES o overení subsystémov**

Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Uvedené vyhlásenie musí vychádzať z informácií vyplývajúcich z postupu ES pri overovaní subsystémov v zmysle bodu 2 prílohy VI. Musí byť napísané v tom istom jazyku ako súbor technickej dokumentácie a musí obsahovať aspoň tieto položky:

— odkazy na smernicu,

— názov a adresu obstarávateľa alebo výrobcu alebo ich splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskej únii (uveďte obchodný názov a úplnú adresu; v prípade splnomocneného zástupcu uveďte aj obchodný názov obstarávateľa alebo výrobcu),

— stručný opis subsystému,

— názov a adresu notifikovaného orgánu, ktorý vykonal overenie ES uvedené v článku 18,

— odkazy na dokumenty, ktoré obsahuje súbor technickej dokumentácie,

— všetky príslušné dočasné alebo konečné ustanovenia, ktoré majú subsystémy spĺňať, a v prípade potreby najmä prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,

— v prípade, že ide o dočasné vyhlásenie ES: obdobie jeho platnosti,

— totožnosť signatára.

Ak sa v prílohe VI odkazuje na vyhlásenie ES o ISV, na toto vyhlásenie sa uplatňujú ustanovenia tohto oddielu.

2. **Vyhlásenie o overení subsystémov v prípade vnútroštátnych predpisov**

Ak sa v prílohe VI odkazuje na vyhlásenie o overení subsystémov v prípade vnútroštátnych predpisov, na dané vyhlásenie sa *mutatis mutandis* uplatňujú ustanovenia bodu 1.

▼M2

PRÍLOHA VI

POSTUP OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV

1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY

V rámci postupu overovania subsystémov sa kontroluje a osvedčuje, že subsystém:

— je navrhnutý, konštruovaný a inštalovaný takým spôsobom, aby vyhovoval základným požiadavkám, ktoré sa ho týkajú, a

— môže sa povoliť jeho uvedenie do prevádzky.

2. POSTUP ES PRI OVEROVANÍ

2.1. **Úvod**

Overenie ES je postup, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a potvrdzuje, že subsystém:

— spĺňa ustanovenia príslušných TSI,

— spĺňa ustanovenia iných predpisov vyplývajúcich zo zmluvy.

2.2. **Časti subsystému a etapy**

2.2.1. *Potvrdenie o čiastkovom overení (ISV)*

Ak sa to uvádza v TSI, alebo prípadne na žiadosť žiadateľa, sa subsystém môže rozdeliť na určité časti alebo sa v určitých etapách postupu overovania môže vykonať jeho kontrola.

Potvrdenie o čiastkovom overení (ISV) je postup, v rámci ktorého notifikovaný orgán kontroluje a osvedčuje určité časti subsystému alebo určité etapy postupu overovania.

Po každom ISV dôjde k vyhotoveniu osvedčenia ES o ISV notifikovaným orgánom podľa výberu žiadateľa, ktorý potom v prípade potreby vyhotoví vyhlásenie ES o ISV. Osvedčenie o ISV a vyhlásenie o ISV musia obsahovať odkaz na tie TSI, v ktorých prípade sa posudzovala zhoda.

2.2.2. *Časti subsystému*

Žiadateľ môže žiadať o ISV pre každú časť. Každú časť možno podrobiť kontrole v každej etape opísanej v bode 2.2.3.

2.2.3. *Etapy postupu overovania*

Subsystém alebo určité časti subsystému sa podrobia kontrole vo všetkých týchto etapách:

— celkový projekt,

— výrobný proces: výstavba najmä vrátane stavebných činností, výroby, montáže komponentov, konečného nastavenia,

— záverečné odskúšanie.

Žiadateľ môže požiadať o ISV v etape projektovania (vrátane typových testov) a vo výrobnej etape.

2.3. **Osvedčenie o overení**

2.3.1. Notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES posúdi projekt, výrobný proces a záverečné odskúšanie subsystému a vyhotoví osvedčenie ES o overení určené pre žiadateľa, ktorý potom vyhotoví vyhlásenie ES o overení. Osvedčenie ES o overení musí obsahovať odkaz na tie TSI, v ktorých prípade sa posudzovala zhoda.

▼M2

V prípade, že nedošlo k posúdeniu zhody subsystému vo všetkými relevantnými TSI (napríklad v prípade výnimiek, čiastkového uplatňovania TSI z dôvodu modernizácie alebo obnovy, prechodného obdobia v TSI alebo v špecifických prípadoch), osvedčenie ES musí obsahovať presný odkaz na TSI alebo ich časti, v ktorých prípade notifikovaný orgán počas postupu ES pri overovaní nepreskúmal zhodu.

2.3.2. V prípade, že boli vydané osvedčenia ES o ISV, notifikovaný orgán zodpovedný za overovanie ES subsystému vezme tieto osvedčenia do úvahy a pred vydaním osvedčenia ES o overení:

— potvrdí, že osvedčenia ES o ISV náležite zodpovedajú relevantným požiadavkam TSI,

— skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa nevzťahujú osvedčenia ES o ISV a

— skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.

2.4. **Súbor technickej dokumentácie**

Súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu k vyhláseniu ES o overení, musí obsahovať:

— technické vlastnosti konštrukčného riešenia – okrem iného celkové a podrobné výkresy súvisiace s realizáciou, elektrické a hydraulické schémy, schémy kontrolných okruhov, opis systémov spracúvania dát a automatických systémov, dokumentáciu týkajúcu sa prevádzky a údržby atď., ktorá je relevantná pre príslušný subsystém,

— zoznam komponentov interoperability podľa článku 5 ods. 3 písm. d), ktoré sú začlenené do subsystému,

— kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie predpísané pre uvedené komponenty v súlade s článkom 13 tejto smernice, ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópia záznamov o skúškach a preskúmaniach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií,

— osvedčenia ES o ISV, ak sú k dispozícii, a v tom prípade aj vyhlásenia ES o ISV, ktoré sú priložené k osvedčeniu ES o overení, vrátane výsledku overenia platnosti týchto osvedčení notifikovaným orgánom,

— osvedčenie ES o overení spolu so zodpovedajúcimi podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovaným orgánom zodpovedným za overenie ES, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami relevantných TSI, a v ktorom sa uvedú prípadné výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a neboli odvolané. Osvedčenie ES o overení by tiež mali sprevádzať správy o kontrole a audite, ktoré vypracoval ten istý orgán v súvislosti s overením podľa bodov 2.5.3 a 2.5.4,

— osvedčenia ES vydané v súlade s inými právnymi predpismi platnými na základe zmluvy,

— v prípade, že sa požaduje bezpečná integrácia podľa nariadenia Komisie (ES) č. 352/2009 ([1]), žiadateľ v rámci súboru technickej dokumentácie predloží správu posudzovateľa o spoločných bezpečnostných metódach (Common Safety Methods – CSM) hodnotenia a posudzovania rizík v zmysle článku 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES.

([1]) Ú. v. EÚ L 108, 22.4.2009, s. 4.

▼M2

2.5. **Monitorovanie**

2.5.1. Cieľom monitorovania ES je zabezpečiť, aby sa počas výroby subsystému splnili povinnosti vyplývajúce zo súboru technickej dokumentácie.

2.5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, skladových priestorov a v prípade potreby do prefabrikačných alebo skúšobných zariadení a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Žiadateľ musí poslať notifikovanému orgánu všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä realizačné plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému.

2.5.3. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s relevantnými TSI. Záznamy o audite musí poskytnúť subjektom zodpovedným za realizáciu. Môže požadovať svoju účasť pri určitých etapách stavebných činností.

2.5.4. Notifikovaný orgán môže navyše vykonať neohlásenú návštevu pracoviska alebo výrobných dielní. Počas takejto návštevy môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaný orgán musí subjektom zodpovedným za realizáciu poskytnúť protokol o kontrole a prípadne protokol o audite.

2.5.5. V záujme vydania vyhlásenia ES o vhodnosti na použitie uvedeného v bode 2 prílohy IV notifikovaný orgán, pokiaľ to tak príslušné TSI vyžadujú, bude môcť monitorovať subsystém, na ktorom je upevnený komponent interoperability, s cieľom posúdiť vhodnosť jeho použitia v uvedenom železničnom prostredí.

2.6. **Predkladanie**

Úplný súbor dokumentácie uvedený v bode 2.4 sa musí odovzdať žiadateľovi ako príloha k osvedčeniam ES o ISV (ak sú k dispozícii), ktoré vydal zodpovedný notifikovaný orgán, alebo ako príloha k osvedčeniu o overení, ktoré vydal notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES v prípade subsystému. Súbor dokumentácie sa musí pripojiť k vyhláseniu ES o overení, ktoré žiadateľ zašle príslušnému orgánu, ktorému prekladá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky.

Žiadateľ musí uchovávať kópiu súboru dokumentácie počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor dokumentácie sa musí zaslať každému inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

2.7. **Zverejňovanie**

Každý notifikovaný orgán musí pravidelne uverejňovať príslušné informácie o:

— prijatých žiadostiach o overenie ES a ISV,

— žiadosti o posúdenie zhody a/alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability,

— vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach ES o ISV,

— vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie,

— vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach ES o overení.

▼M2

2.8. **Jazyk**

Dokumentácia a korešpondencia o postupoch ES pri overovaní musí byť napísaná v úradnom jazyku členského štátu, v ktorom má žiadateľ sídlo, alebo v jazyku akceptovanom žiadateľom.

3. POSTUP OVEROVANIA V PRÍPADE VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

3.1. **Úvod**

Postup overovania v prípade vnútroštátnych predpisov je postup, pri ktorom orgán vymenovaný podľa článku 17 ods. 3 (ďalej len „vymenovaný orgán“) kontroluje a osvedčuje, že subsystém spĺňa ustanovenia vnútroštátnych predpisov oznámených v súlade s článkom 17 ods. 3.

3.2. **Osvedčenie o overení**

Vymenovaný orgán zodpovedný za postup overovania v prípade vnútroštátnych predpisov vyhotoví pre žiadateľa osvedčenie o overení.

Osvedčenie obsahuje presné odkazy na vnútroštátne predpisy, ktorých zhodu preskúmal vymenovaný orgán v rámci postupu overovania, vrátane predpisov, ktoré sa týkajú častí, na ktoré sa vzťahuje výnimka z TSI, modernizácia alebo obnova.

V prípade vnútroštátnych predpisov, ktoré sa týkajú subsystémov, z ktorých sa skladá vozidlo, vymenovaný orgán rozčlení osvedčenie do dvoch častí, pričom prvá časť bude obsahovať odkaz na vnútroštátne predpisy, ktoré sa bezprostredne týkajú technickej zlučiteľnosti vozidla a príslušnej siete, kým druhá časť bude obsahovať odkazy na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.

3.3. **Súbor technickej dokumentácie**

Súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu k osvedčeniu o overení v prípade vnútroštátnych predpisov, musí byť súčasťou súboru technickej dokumentácie uvedeného v bode 2.4 a obsahuje technické údaje relevantné z hľadiska posúdenia zhody subsystému s vnútroštátnymi predpismi.

▼B

PRÍLOHA VII

KONTROLNÉ PARAMETRE NA UVEDENIE VOZIDIEL, KTORÉ NIE SÚ V ZHODE S TSI, DO PREVÁDZKY A ZATRIEDENIE VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

▼M1

1. **Zoznam parametrov**

1.1. Všeobecná dokumentácia

Všeobecná dokumentácia (vrátane opisu nového, obnoveného alebo modernizovaného vozidla a jeho zamýšľaného využívania, informácií o dizajne, opravách, prevádzke a údržbe, technického dokumentu atď.)

1.2. Konštrukčné a mechanické časti

Mechanická neporušenosť a prepojenie medzi vozidlami (vrátane ťahadlového a nárazníkového ústrojenstva, lávok), pevnosť konštrukcie a vybavenia vozidla (napr. sedadlá), úložný priestor, pasívna bezpečnosť (vrátane vnútornej a vonkajšej odolnosti proti nárazu)

1.3. Interakcia vozidlo – koľaj a obrys vozidla

Mechanické prepojenia s infraštruktúrou (vrátane statického a dynamického správania, tolerancií a spojov, rozchod kolies, podvozok atď.)

1.4. Brzdové zariadenia

Komponenty brzdového zariadenia (vrátane protisklzovej ochrany, brzdové ovládacie zariadenie a brzdné vlastnosti počas prevádzky, v režime pohotovosti a v parkovacom režime)

1.5. Zariadenie v súvislosti s cestujúcimi

Zariadenia pre cestujúcich a prostredie pre cestujúcich (vrátane okien a dverí pre cestujúcich, požiadavky osôb so zníženou mobilitou atď.)

1.6. Environmentálne podmienky a aerodynamické vplyvy

Vplyv životného prostredia na vozidlo a vplyv vozidla na životné prostredie (vrátane aerodynamických podmienok a rozhrania medzi vozidlom a koľajovou časťou železničného systému a kontaktu s vonkajším prostredím)

1.7. Externé varovania, označenia, funkcie a požiadavky na integritu softvéru

Externé varovania, označenia, funkcie a integrita softvéru, napr. bezpečnostné funkcie s vplyvom na správanie vlaku vrátane informačného systému vo vlaku

1.8. Palubný napájací zdroj a riadiace systémy

Palubné pohonné, napájacie a riadiace systémy, ako aj rozhranie vozidla a napájacej infraštruktúry a všetky aspekty elektromagnetickej kompatibility

1.9. Zariadenia pre personál, rozhrania a prostredie

Palubné zariadenia, rozhrania, pracovné podmienky a prostredie pre personál (vrátane kabín vodiča, rozhrania vodič – stroj)

▼M1

1.10. Požiarna bezpečnosť a evakuácia

1.11. Servis

Palubné zariadenia a rozhrania na výkon servisu

1.12. Palubné riadenie, zabezpečenie a návestenie

Celé palubné zariadenie nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti a riadenie a zabezpečenie pohybu vlakov oprávnených na cestovanie po sieti a jeho vplyv na koľajnicovú časť železničného systému.

1.13. Špecifické prevádzkové požiadavky

Špecifické prevádzkové požiadavky na vozidlá (vrátane režimu prevádzky za hraničných podmienok, opravy vozidla atď.)

1.14. Zariadenie v súvislosti s nákladom

Požiadavky týkajúce sa nákladu a životné prostredie (vrátane zariadení osobitne vyžadovaných v prípade nebezpečných tovarov)

Vysvetlivky a príklady uvedené *kurzívou* slúžia iba na informačné účely a nepredstavujú definíciu parametrov.

▼B

2. **Zatriedenie predpisov**

Vnútroštátne predpisy týkajúce sa parametrov uvedených v oddiele 1 sa zaraďujú do jednej z nasledujúcich troch skupín. Netýka sa to predpisov a obmedzení výlučne miestneho charakteru; ich overenie je súčasťou kontrol, ktoré sa vykonávajú na mieste na základe vzájomnej dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.

Skupina A

Skupina A zahŕňa:

— medzinárodné normy,

— vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov.

Skupina B

Skupina B zahŕňa všetky predpisy, ktoré nepatria do pôsobnosti skupiny A alebo C alebo ktoré ešte nebolo možné zatriediť do niektorej z týchto skupín.

Skupina C

Skupina C zahŕňa úplne nevyhnutné predpisy súvisiace s technickými charakteristikami infraštruktúry s cieľom bezpečnej a interoperabilnej prevádzky v danej sieti (napríklad nakladacia miera).

▼B

PRÍLOHA VIII

MINIMÁLNE KRITÉRIÁ, KTORÉ MUSIA ZOHĽADŇOVAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY PRI NOTIFIKÁCII ORGÁNOV

1. Orgán, jeho riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrolných činností nesmú byť zapojení priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia do projektovania, výroby, výstavby, uvádzania na trh alebo údržby komponentov interoperability alebo subsystémov ani do ich využívania. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcom a takýmto orgánom.

2. Orgán a personál zodpovedný za kontroly musia vykonávať kontrolnú činnosť čo najsvedomitejšie a s čo najväčšou možnou technickou spôsobilosťou a nesmú byť vystavení žiadnemu tlaku ani podnetom najmä finančného druhu, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledok kontroly, najmä tlaku a podnetom osôb alebo skupín osôb, ktoré sú zainteresované na výsledku kontrol.

Orgán a personál zodpovedný za kontroly musí byť funkčne nezávislý najmä od orgánov určených na vydávanie povolení na uvedenie do prevádzky v rámci tejto smernice, licencií v rámci smernice 95/18/ES a bezpečnostných certifikátov v rámci smernice 2004/49/ES a od orgánov poverených vyšetrovaním v prípade nehôd.

3. Orgán musí zamestnávať personál a vlastniť prostriedky, ktoré sú nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a správnych úloh spojených s vykonávaním kontrol; tiež by mal mať prístup k vybaveniu potrebnému na výnimočné kontroly.

4. Personál zodpovedný za kontroly musí mať:

— riadny technický a odborný výcvik,

— uspokojivé znalosti o požiadavkách týkajúcich sa kontrol, ktoré vykonáva, ako aj dostatočnú prax v týchto kontrolách,

— schopnosť vypracúvať certifikáty, záznamy a správy, z ktorých pozostáva formálny záznam vykonanej kontroly.

5. Je nevyhnutné zaručiť nezávislosť personálu zodpovedného za kontroly. Žiadny úradník nesmie byť odmeňovaný na základe počtu vykonaných kontrol ani na základe výsledkov týchto kontrol.

6. Tento orgán musí požiadať o poistenie občiansko-právnej zodpovednosti, pokiaľ táto zodpovednosť nie je pokrytá štátom podľa vnútroštátnych právnych predpisov daného štátu alebo pokiaľ kontroly nevykonáva priamo tento daný členský štát.

7. Personál tohto orgánu je viazaný povinnosťou mlčanlivosti v súvislosti so všetkým, čo sa dozvie pri výkone svojich povinností (s výnimkou príslušných správnych orgánov a orgánov, ktoré vyšetrujú nehody v štáte, v ktorom vykonávajú svoju činnosť, ako aj orgánov zodpovedných za vyšetrovanie nehôd spôsobených poruchami komponentov interoperability či subsystémov, ktoré boli skontrolované) v rámci tejto smernice alebo ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktorými sa uplatňuje táto smernica.

▼B

PRÍLOHA IX

SÚBOR DOKUMENTÁCIE NA PREDLOŽENIE VÝNIMKY

Členské štáty musia pri podávaní žiadosti o výnimku poskytnúť tieto dokumenty:

a) oficiálny list, v ktorom sa Komisii oznamuje navrhovaná výnimka;

b) súbor dokumentácie v prílohe k listu, ktorý obsahuje aspoň:

— opis prác, tovaru a služieb podliehajúcich výnimke, s uvedením kľúčových dátumov, zemepisnej polohy, ako aj funkčnej a technickej oblasti,

— presný odkaz na tie TSI (alebo na ich časť), pre ktoré sa výnimka požaduje,

— presný odkaz a podrobnosti o alternatívnych ustanoveniach, ktoré sa uplatnia,

— v prípade žiadostí podľa článku 7 ods. 1 písm. a) odôvodnenie pokročilého štádia vývoja návrhu,

— odôvodnenie výnimky s hlavnými dôvodmi technického, hospodárskeho, obchodného, prevádzkového a/alebo administratívneho charakteru,

— akúkoľvek ďalšiu informáciu, ktorou sa odôvodňuje žiadosť o výnimku,

— opis opatrení, ktoré členský štát plánuje prijať s cieľom podporiť konečnú interoperabilitu projektu. Ak ide o menej významnú výnimku, tento opis sa nevyžaduje.

Dokumentáciu je potrebné poskytnúť v tlačenej forme, ako aj vo forme elektronických súborov. Umožní sa tým distribúcia dokumentácie členom výboru.

▼B

PRÍLOHA X

ČASŤ A

Zrušené smernice

(uvedené v článku 40)

smernica 96/48/ES	
smernica 2001/16/ES	
smernica 2004/49/ES	iba článok 14

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov

(uvedené v článku 40)

Smernica	Konečná lehota na transpozíciu
96/48/ES	9. apríla 1999
2001/16/ES	20. apríla 2003
2004/49/ES	30. apríla 2006

▼B

PRÍLOHA XI

TABUĽKA ZHODY

Smernica 96/48/ES	Smernica 2001/16/ES	Táto smernica
článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1
článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
—	—	článok 1 ods. 3
—	článok 1 ods. 3	článok 1 ods. 4
článok 2 úvodné slová	článok 2 úvodné slová	článok 2 úvodné slová
článok 2 písm. a) až l)	článok 2 písm. a) až l)	článok 2 písm. a) až b) a písm. e) až m)
—	—	článok 2 písm. c) a d)
článok 2 písm. n)	článok 2 písm. m)	článok 2 písm. n)
článok 2 písm. o)	článok 2 písm. n)	článok 2 písm. o)
článok 2 písm. m)	článok 2 písm. o)	článok 2 písm. p)
článok 2 písm. p)	článok 2 písm. p)	článok 2 písm. q)
—	—	článok 2 písm. r) až z)
články 3, 4 a 5	články 3, 4 a 5	články 3, 4 a článok 5 ods. 1 až 5
článok 5 ods. 6	článok 5 ods. 7	článok 5 ods. 7
—	—	článok 5 ods. 6
—	—	článok 5 ods. 8
článok 6 ods. 1 až 8	článok 6 ods. 1 až 8	článok 6 ods. 1 až 8
—	—	článok 6 ods. 9 až 10
—	—	články 7 a 8
článok 7	článok 7	článok 9
článok 8	článok 8	článok 10 ods. 1
článok 9	článok 9	článok 10 ods. 2
článok 10 ods. 1 až 3	článok 10 ods. 1 až 3	článok 11 ods. 1 až 3
—	článok 10 ods. 6	článok 11 ods. 4
—	—	článok 11 ods. 5
články 11 až 13	články 11 až 13	články 12 až 14
článok 14 ods. 1 a 2	článok 14 ods. 1 a 2	článok 15 ods. 1 a 2
článok 14 ods. 3	článok 14 ods. 3	článok 20
článok 14 ods. 4 a 5	článok 14 ods. 4 a 5	článok 33
—	—	článok 15 ods. 2 a 3

▼B

Smernica 96/48/ES	Smernica 2001/16/ES	Táto smernica
články 15 a 16	články 15 a 16	články 16 a 17
článok 16 ods. 3	článok 16 ods. 3	článok 17 ods. 3
—	—	—
článok 18 ods. 1 až 3	článok 18 ods. 1 až 3	článok 18 ods. 1 až 3
—	—	článok 18 ods. 4 a 5
článok 19	článok 19	článok 19
článok 20	článok 20	článok 28
—	—	články 21 až 27
článok 21 ods. 1 až 3	článok 21 ods. 1 až 3	článok 29 ods. 1 až 3
—	—	článok 29 ods. 4 a 5
článok 21a ods. 1	článok 22	článok 30 ods. 2
článok 21 ods. 4	článok 21 ods. 4	článok 30 ods. 4
článok 21a ods. 2	článok 21a	článok 30 ods. 1
článok 21b	—	—
článok 21c	článok 21b	článok 30 ods. 3
článok 22	článok 26	článok 37
článok 22a	článok 24	články 34 a 35
—	—	článok 32
—	článok 23	článok 31
—	článok 25	článok 36
článok 23	článok 27	článok 38
článok 24	článok 28	článok 39
—	—	článok 40
článok 25	článok 29	článok 41
článok 26	článok 30	článok 42
prílohy I až VI	prílohy I až VI	prílohy I až VI
—	—	príloha VII
príloha VII	príloha VII	príloha VIII
—	—	prílohy IX až XI