Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

►**B**

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES

ze dne 17. června 2008

o interoperabilitě železničního systému ve Společenství

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

(Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1)

Ve znění:

		Úřední věstník		
		Č.	Strana	Datum
►**M1**	Směrnice Komise 2009/131/ES ze dne 16. října 2009	L 273	12	17.10.2009
►**M2**	Směrnice Komise 2011/18/EU ze dne 1. března 2011	L 57	21	2.3.2011
►**M3**	Směrnice Komise 2013/9/EU ze dne 11. března 2013	L 68	55	12.3.2013
►**M4**	Směrnice Komise 2014/38/EU ze dne 10. března 2014	L 70	20	11.3.2014

▼B

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES

ze dne 17. června 2008

o interoperabilitě železničního systému ve Společenství

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na články 71 a 156 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ([1]),

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy ([2]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému ([3]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ([4]) byly podstatným způsobem změněny směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ([5]). Jelikož jsou nyní zaváděny nové změny, je vhodné za účelem jasnosti uvedené směrnice přepracovat a ve snaze o zjednodušení spojit jejich ustanovení do jednoho dokumentu.

(2) S cílem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, přičemž musí být prováděna všechna opatření, která se mohou ukázat nezbytnými v oblasti technické normalizace, jak je uvedeno v článku 155 Smlouvy.

([1]) Úř. věst. C 256, 27.10.2007, s. 39.
([2]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 11. prosince 2007 a rozhodnutí Rady ze dne 14. května 2008.
([3]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).
([4]) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/32/ES.
([5]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114).

▼B

(3) Podepsáním protokolu přijatého v Kjótu dne 12. prosince 1997 se Evropská unie zavázala snížit své emise skleníkových plynů. Tyto cíle vyžadují úpravu vyváženosti různých druhů dopravy, a v důsledku toho zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

(4) Strategie Společenství zaměřená na integraci životního prostředí a udržitelného rozvoje do jeho dopravní politiky zdůrazňuje potřebu jednat s cílem snížit dopad dopravy na životní prostředí.

(5) Obchodní provoz vlaků v celé železniční síti vyžaduje zejména dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a vozidel, a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. Na této kompatibilitě a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a tím zejména interoperabilita železničního systému.

(6) Členské státy odpovídají za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele obecně platných pro železniční sítě při jejich projektování, výstavbě, uvádění do provozu a provozování.

(7) Vnitrostátní předpisy a vnitřní řády železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly, neboť obsahují technické zvláštnosti příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích a předepisují určité rozměry, zařízení a zvláštní vlastnosti. Tento stav brání zejména tomu, aby vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území Společenství.

(8) Tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi vnitrostátním železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů. V zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný.

(9) Je tudíž účelné definovat základní požadavky za celé Společenství, které budou platit pro jeho železniční systém.

▼B

(10) K dosažení těchto cílů zavedla Rada počáteční opatření přijetím směrnice 96/48/ES ze dne 23. července 1996. Poté Evropský parlament a Rada přijaly směrnici 2001/16/ES.

(11) Na zavádění interoperability má vliv skutečnost, že v platnost vstoupily směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství ([1]), směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům ([2]) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti ([3]). Stejně jako v případě ostatních druhů dopravy musí být rozšíření přístupových práv provázeno požadovanými harmonizačními opatřeními. Je proto nezbytné interoperabilitu zavádět na celé síti pomocí postupného rozšiřování územní působnosti směrnice 2001/16/ES. Je rovněž nezbytné rozšířit právní základ směrnice 2001/16/ES o článek 71 Smlouvy, na němž je založena směrnice 2001/12/ES.

(12) Vypracování technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) prokázalo potřebu vyjasnit vztah mezi základními požadavky a TSI na jedné straně a mezi evropskými normami a jinými akty normativní povahy na straně druhé. Především by měly být jasně odlišeny normy nebo části norem, které musí být za účelem dosažení cílů této směrnice prohlášeny za závazné, a „harmonizované“ normy, které byly vypracovány v duchu nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci.

(13) Podle obecného pravidla se evropské specifikace vypracovávají v duchu nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci. Specifikace zakládají předpoklad shody s určitými základními požadavky této směrnice, zejména v případě prvků interoperability a rozhraní. Tyto evropské specifikace nebo jejich použitelné části nejsou závazné a v TSI na ně nemůže být učiněn výslovný odkaz. Odkazy na tyto evropské specifikace se zveřejňují v *Úředním věstníku Evropské unie* a členské státy zveřejňují odkazy na vnitrostátní normy, které provádějí evropské normy.

([1]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.
([3]) Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44).

▼B

(14) TSI mohou, je-li to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice, výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace. Důsledky takového výslovného odkazu je nutné vyjasnit; zejména se takové evropské normy nebo specifikace stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost TSI.

(15) TSI stanoví veškeré podmínky, jež musí prvek interoperability splňovat, a postup, který má být při posuzování shody dodržován. Navíc je nutné upozornit na to, že každý prvek musí být posuzován z hlediska shody a vhodnosti pro použití uvedené v TSI a musí mít odpovídající osvědčení.

(16) Při vypracovávání nových TSI by vždy mělo být cílem zajistit kompatibilitu se stávajícím schváleným systémem. Tak se prostřednictvím požadavku na modernizaci nebo obnovu stávajících schválených systémů za účelem zajištění zpětné kompatibility přispěje k podpoře konkurenceschopnosti železniční dopravy a k zabránění zbytečným dodatečným nákladům. Ve výjimečných případech, kdy nebude možné kompatibilitu zajistit, mohou TSI vytvořit rámec nutný pro rozhodnutí o tom, zda může být zapotřebí stávající subsystém opětovně schválit, a mohou rovněž stanovit příslušné lhůty.

(17) Z bezpečnostních důvodů je nezbytné požadovat, aby členské státy přidělily každému vozidlu uváděnému do provozu identifikační kód. Vozidlo by poté mělo být zapsáno do celostátního registru kolejových vozidel. Do těchto registrů musí mít možnost nahlédnout každý členský stát a určité významné hospodářské subjekty Společenství. Údaje v registrech by měly mít jednotný formát. Proto by pro ně měly existovat společné provozní a technické specifikace.

(18) Je třeba stanovit postup, který má být dodržován v případě základních požadavků použitelných pro subsystém, jenž dosud není upraven podrobnými specifikacemi v odpovídající TSI. V tom případě by měly být postupy posuzování shody a ověřování pověřeny oznámené subjekty podle článku 20 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES.

▼B

(19) Rozdíl mezi vysokorychlostním železničním systémem a konvenčním železničním systémem není důvodem pro existenci dvou různých směrnic. Postupy rozvoje technických specifikací pro interoperabilitu jsou stejné pro oba dva systémy, jakož i postupy, které je třeba dodržovat při vydávání osvědčení pro prvky interoperability a subsystémy. Základní požadavky jsou prakticky stejné, jakož i rozdělení systému na subsystémy, na které se musí vztahovat technické specifikace. Jelikož vlaky musí mít možnost volného průjezdu mezi vysokorychlostní sítí a konvenční sítí, technické specifikace obou dvou systémů se z velké části překrývají. Práce na rozvoji TSI mimo jiné ukázaly, že pro některé subsystémy stačí jedna TSI, která se vztahuje na oba dva systémy. Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES je tedy vhodné sloučit.

(20) Směrnice 2004/50/ES stanovila postupné rozšiřování oblasti působnosti směrnice 2001/16/ES podle přijetí nových TSI nebo revize stávajících TSI. Oblast působnosti této směrnice zahrnuje v době svého vstupu v platnost konvenční a vysokorychlostní transevropské sítě, které jsou definovány v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ([1]), jakož i vozidla, která jsou schopná provozu na těchto sítích. Tato oblast působnosti bude postupně rozšiřována na celou síť a na všechna vozidla, pokud bude na základě posouzení dopadů prokázán hospodářský přínos tohoto postupu.

(21) Z hlediska postupného přístupu k odstraňování překážek bránících interoperabilitě železničního systému a času, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí všech TSI, by měla být učiněna opatření pro zamezení situacím, kdy členské státy přijímají nové vnitrostátní úpravy nebo uskutečňují projekty, které zvyšují různorodost současného systému.

(22) Přijetí postupného přístupu uspokojuje zvláštní požadavky cíle interoperability železničního systému charakterizovaného starou vnitrostátní infrastrukturou a vozidly vyžadujícími značné investice na přizpůsobení nebo na obnovu, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, aby železnice nebyly hospodářsky znevýhodněny ve srovnání s jinými druhy dopravy.

([1]) Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí naposledy pozměněné nařízením Rady (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

▼B

(23) Evropský parlament ve svých legislativních usneseních ze dne 10. března 1999 o železničním balíčku požádal, aby postupné otevírání železničního odvětví probíhalo souběžně s co nejrychlejšími a nejúčinnějšími technickými harmonizačními opatřeními.

(24) Rada na svém zasedání dne 6. října 1999 vyzvala Komisi k navržení strategie ke zlepšení interoperability železniční dopravy a ke snížení počtu výskytů úzkých profilů s cílem neprodleně odstranit technické, správní a hospodářské překážky interoperability sítí s tím, že bude zaručena vysoká úroveň bezpečnosti, jakož i vzdělávání a kvalifikace dotčeného personálu.

(25) Podle směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ([1]) musí mít železniční podniky zvýšený přístup k železničním sítím členských států, z čehož vyplývá požadavek na interoperabilitu infrastruktury, zařízení, kolejových vozidel, systémů řízení a provozu, včetně takové kvalifikace pracovníků a hygienických a bezpečnostních podmínek při práci, které jsou požadovány při provozu a údržbě dotyčných subsystémů a při uplatňování všech TSI. Harmonizace pracovních podmínek v železničním odvětví však není ani přímým, ani nepřímým cílem této směrnice.

(26) Z hlediska rozsahu a složitosti železničního systému se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do těchto subsystémů: infrastruktura, řízení a zabezpečení, energie, kolejová vozidla, provoz a řízení dopravy, údržba, využití telematiky v osobní a nákladní dopravě. V zájmu uspokojení základních požadavků musí být pro každý z těchto subsystémů přesně stanoveny základní požadavky a určeny technické specifikace za celé Společenství, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní. Tento systém je rozdělen na pevné a mobilní prvky zahrnující na jedné straně síť, složenou z tratí, stanic, terminálů a všech druhů pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu tohoto systému a na druhé straně všechna vozidla pohybující se po této síti. Proto je vozidlo pro účely této směrnice složeno z jednoho subsystému („kolejová vozidla“) a případně z jedné nebo více částí jiných subsystémů (především palubní části subsystému „řízení a zabezpečení“ a palubní části subsystému „energie“).

([1]) Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/58/ES.

▼B

(27) Zavedení opatření vztahujících se na interoperabilitu železničního systému nesmí z hlediska nákladů a přínosů nepřípustně ovlivňovat zachování soudržnosti stávající železniční sítě v jednotlivých členských státech, ale musí přitom trvat na dosažení cíle interoperability.

(28) Technické specifikace pro interoperabilitu mají rovněž dopad na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné s nimi konzultovat hlediska, která se jich týkají.

(29) Jednotlivým členským státům má být ve zvláštních případech povoleno neuplatňovat určité TSI za předpokladu, že existují postupy zajišťující oprávněnost možných odchylek. Článek 155 Smlouvy vyžaduje, aby Společenství zohlednilo ve svých opatřeních v oblasti interoperability potenciální ekonomickou životnost projektů.

(30) Vypracování TSI a jejich uplatňování v železničním systému by nemělo brzdit technologické inovace, které by měly směřovat ke zvýšení hospodářské výkonnosti.

(31) Výhod interoperability železničního systému by mělo být využito zejména v případě nákladní dopravy, aby byly vytvořeny podmínky pro lepší interoperabilitu mezi různými druhy dopravy.

(32) V zájmu vyhovět odpovídajícím předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES [1], musí zadavatelé zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních podmínek týkajících se každé zakázky. Je nezbytné vytvořit soubor evropských specifikací, na které budou tyto technické specifikace odkazovat.

(33) V zájmu Společenství je, aby existoval mezinárodní systém normalizace schopný vytvářet normy, které jsou skutečně používané mezinárodními obchodními partnery a které vyhovují požadavkům politiky Společenství. Evropské normalizační subjekty musí proto pokračovat ve své spolupráci s mezinárodními normalizačními subjekty.

[1] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 213/2008 (Úř. věst. L 74, 15.3.2008, s. 1).

▼B

(34) Zadavatelé definují dodatečné požadavky jako nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem. Tyto specifikace by měly splňovat základní požadavky harmonizované na úrovni Společenství, jimž musí železniční systém vyhovovat.

(35) Postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků musí být založeny na použití modulů obsažených v rozhodnutí Rady 93/465/EHS ([1]). Pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné rozšířit postupy zahrnující systém zabezpečení jakosti.

(36) Shoda prvků je především vázána na oblast jejich použití s cílem zaručit interoperabilitu systému, a nikoliv jen na jejich volný pohyb na trhu Společenství. Měla by být posouzena vhodnost pro použití prvků rozhodujících z hlediska bezpečnosti, dostupnosti nebo hospodárnosti systému. Není proto nezbytné, aby výrobce opatřil označením CE prvky podléhající ustanovením této směrnice. Na základě posouzení shody nebo vhodnosti pro použití stačí prohlášení výrobce o shodě.

(37) Výrobci jsou nicméně povinni opatřit označením ES určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s ostatními ustanoveními Společenství, která se na tyto konstrukční části vztahují.

(38) Při vstupu TSI v platnost je určitý počet prvků interoperability již na trhu. Je třeba stanovit přechodné období, aby mohly být tyto prvky začleněny do subsystému, i když nejsou zcela v souladu s touto TSI.

(39) Subsystémy tvořící železniční systém musí podléhat postupu ověřování. Toto ověřování musí umožnit orgánům, které jsou odpovědné za povolení k uvedení těchto subsystémů do provozu, ujistit se, že ve fázích návrhu, výstavby a uvedení do provozu budou výsledky v souladu s platnými právními, technickými a provozními předpisy. Toto ověřování musí výrobcům rovněž zajistit, že se mohou spoléhat na rovné zacházení ve všech zemích. Je proto nezbytné stanovit jeden nebo více modulů definujících zásady a podmínky použitelné pro ES ověřování subsystémů.

(40) Po uvedení subsystému do provozu je vhodné se ujistit, že je tento subsystém provozován a udržován v souladu se základními požadavky, které se na něj vztahují. Za dodržování těchto požadavků je podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic) ([2]) odpovědný provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik, a to každý za své vlastní subsystémy. Členské státy mohou ověřit dodržování těchto požadavků při udělování osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice o bezpečnosti železnic.

([1]) Rozhodnutí Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody CE, které jsou určeny k použití ve směrnicích technické harmonizace (Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23).

([2]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

▼B

(41) Pokud jde o vozidla, postup povolení k uvedení do provozu by měl být vyjasněn tak, aby zohledňoval novou definici „vozidla“, které se skládá z jednoho nebo více subsystémů. Dále by vzhledem k tomu, že se směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES zabývají novými a modernizovanými subsystémy a směrnice 2004/49/ES se zabývá používanými vozidly, měla být veškerá ustanovení týkající se povolení k uvedení vozidel do provozu začleněna do této směrnice. Navíc by měl být přidán postup pro povolování typů vozidel, aby se usnadnilo uvádění vozidel do provozu a snížila se administrativní zátěž. Za účelem zjednodušení tohoto postupu a přispění ke stanovení typů vozidel by měl být zřízen evropský registr povolených typů vozidel, který by měla spravovat Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“).

(42) Zkušenosti ukazují, že provádění uvedeného postupu je na úrovni členských států často složité, podléhá různým vnitrostátním předpisům, jež jsou málo průhledné, a někdy se dokonce opakují. Proto tento postup představuje závažnou překážku pro vytváření nových železničních podniků, především pak v oblasti nákladní dopravy. Měly by tedy být podniknuty kroky pro vyjasnění a zjednodušení postupů schvalování vozidel. Zaprvé by měla být stanovena zásada, že je dostačující jedno schválení pro celou železniční síť Společenství. Zadruhé by měl být postup schvalování jednodušší a rychlejší u vozidel odpovídajících TSI než u vozidel neodpovídajících TSI. Zatřetí by se v co nejvyšší míře měla uplatňovat zásada vzájemného uznávání: pokud již bylo vozidlo uvedeno do provozu v jednom členském státě, neměly by se ostatní členské státy dovolávat vnitrostátních předpisů a uvalovat zbytečné požadavky a nadbytečná ověřování, není-li to nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí. Za tímto účelem by měly být vnitrostátní předpisy klasifikovány a porovnány na základě kontrolního seznamu, aby se stanovilo, do jaké míry lze vnitrostátní předpisy prohlásit za rovnocenné z hlediska požadavků, výkonnosti a bezpečnosti. Začtvrté by se měla dodržovat zásada právní jistoty výsledku postupu. Za tímto účelem by mělo být žadateli povoleno uvést vozidlo do provozu, pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán nevydá rozhodnutí ve stanovené lhůtě. Takové schválení by bylo možné, pouze pokud by vozidlo již bylo schváleno v jiném členském státě. Navíc by takové vozidlo směl používat pouze železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který je řádně osvědčen v souladu se směrnicí 2004/49/ES, a to pouze na svou plnou odpovědnost.

(43) Schvalovací postupy pro vozidla odpovídající TSI a vozidla neodpovídající TSI se liší. Mohou se vyskytnout případy, kdy volba postupu není jednoznačná. Vozidly, která spadají do kategorie vozidel odpovídajících TSI, by měla být vozidla, u nichž vstoupily v platnost všechny příslušné TSI, včetně přinejmenším TSI pro kolejová vozidla. To by znamenalo, že již byla stanovena významná část základních požadavků. Například do doby, než by vstoupily v platnost konvenční TSI týkající se lokomotiv, by lokomotivy spadaly pod vozidla neodpovídající TSI, přestože by mohly být v souladu s jinými příslušnými TSI platnými v době svého uvedení do provozu.

▼B

(44) Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, jsou uvedeny jako „otevřené body“ v příloze TSI. Jestliže již bylo vozidlo odpovídající TSI schváleno v jednom členském státě, měla by se dodatečná povolení týkat pouze těch otevřených bodů, které souvisejí s technickou kompatibilitou mezi vozidlem a sítí.

(45) Klíčovým prvkem pro dosažení interoperability železničních systémů, zejména s ohledem na stávající vozidla, je seznam parametrů, které mají být zkontrolovány v souvislosti s uvedením do provozu vozidel neodpovídajících TSI. Tento seznam zohledňuje zkušenosti získané v omezeném počtu sítí. Je tudíž zapotřebí, aby agentura přezkoumala parametry v příloze VII a předložila Komisi doporučení, která považuje za vhodná.

(46) Postup ES ověřování má být založen na technických specifikacích pro interoperabilitu. Na tyto specifikace se vztahuje článek 18 směrnice 93/38/EHS. Oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, musí co nejúžeji koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud žádné evropské specifikace neexistují.

(47) Oznámené subjekty by měly být členěny takovým způsobem, aby splňovaly kritéria platná pro tento druh subjektu ve všech odvětvích nového přístupu v oblasti technické harmonizace a ověřování shody, zejména kritéria nezávislosti a příslušnosti.

(48) TSI se bude pravidelně revidovat. Pokud budou nalezeny chyby, je třeba stanovit rychlý postup ad hoc tak, že se nejprve dohodne prozatímní oprava v rámci výboru, kterou pak agentura zveřejní. To umožní rychlejší využití této opravy všemi zúčastněnými stranami, včetně průmyslu, oznámených subjektů a orgánů, a to až do formální změny TSI ze strany Komise. Aby se zabránilo zaměnění s úředními „opravami“ Komise, použije se označení „technické stanovisko“. Tento postup je v souladu s pověřením přijatým Komisí dne 13. července 2007 v rozhodnutí Komise o rámcovém pověření Evropské agentury pro železnice pro výkon některých činností podle směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokud je však třeba TSI změnit z důvodu závažné nebo zásadní chyby, měl by se použít postup pro revizi.

(49) Definice „držitele“ by měla být co nejbližší definici použité v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1999. Za držitele vozidla je možno označit mnoho subjektů, jako je vlastník, společnost využívající k podnikání železniční vozový park, společnost pronajímající vozidla železničnímu podniku, železniční podnik, provozovatel infrastruktury využívající vozidla pro údržbu své infrastruktury. Tyto subjekty mají nad vozidlem kontrolu, pokud jde o jeho použití jako dopravního prostředku dopravními podniky a provozovateli infrastruktury. Aby se předešlo jakýmkoliv pochybnostem, držitel by měl být jasně označen ve vnitrostátním registru vozidel.

▼B

(50) Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ([1]).

(51) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke schvalování a aktualizaci TSI. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

(52) Pokud ze závažných naléhavých důvodů nelze dodržet lhůty obvykle použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou, měla by mít Komise možnost použít k přijetí opatření za účelem změny jiných než podstatných prvků této směrnice jejím doplněním o TSI nebo jejich změny postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 5a odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES.

(53) Jelikož cíle této směrnice, totiž interoperability železničního systému v celém Společenství, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, jelikož členské státy nejsou jednotlivě schopny učinit opatření nezbytná k dosažení takové interoperability, a může ho být proto lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(54) V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů ([2]) jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

(55) Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva by se měla týkat těch ustanovení, která představují oproti dřívějším směrnicím zásadní změnu. Povinnost provést do vnitrostátního práva ustanovení, která zůstala nezměněna, vyplývá z předchozích směrnic.

(56) Článek 14 směrnice 2004/49/ES, směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES by proto měly být zrušeny,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

([1]) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).
([2]) Úř. věst. C 321, 31.12.2003, p. 1.

▼B

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Účel a oblast působnosti

1. Cílem této směrnice je stanovit podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability železničního systému uvnitř Společenství způsobem, který je v souladu s ustanoveními směrnice 2004/49/ES. Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému.

2. Sledování tohoto cíle musí vést k definování optimální úrovně technické harmonizace a musí umožnit:

a) usnadnit, zlepšit a rozvíjet mezinárodní služby železniční dopravy v rámci Evropské unie a se třetími zeměmi;

b) přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému uvnitř Společenství;

c) přispět k interoperabilitě železničního systému uvnitř Společenství.

3. Členské státy mohou vyjmout z opatření, která přijmou k provedení této směrnice:

a) podzemní dráhy, tramvaje a další městské kolejové systémy;

b) sítě, které jsou funkčně oddělené od ostatního železničního systému a jsou určeny pouze pro místní, městskou nebo příměstskou osobní dopravu i železniční podniky s provozem pouze na těchto sítích;

c) železniční infrastruktury a vozidla v soukromém vlastnictví používaná výhradně na této infrastruktuře, která jsou určena pouze pro používání vlastníkem pro jeho vlastní nákladní dopravu;

d) infrastruktury a vozidla vyhrazená výlučně pro místní použití či historické nebo turistické účely.

4. Oblast působnosti TSI bude postupně rozšiřována v souladu s článkem 8, aniž jsou dotčeny výjimky z uplatňování TSI podle článku 9, na celý železniční systém včetně přístupových tratí k terminálům a hlavním přístavům, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu uživateli.

▼B

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

a) „transevropským železničním systémem“ transevropský konvenční železniční systém a transevropský vysokorychlostní železniční systém, jak jsou uvedeny v bodech 1 a 2 přílohy I;

b) „interoperabilitou“ schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti na těchto tratích. Tato schopnost závisí na všech předpisových, technických a provozních podmínkách, které musí být dodrženy v zájmu splnění základních požadavků;

c) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních a funkčních subsystémů nebo částí takových subsystémů;

d) „sítí“ tratě, stanice, terminály a všechny druhy pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu železničního systému;

e) „subsystémy“ výsledek rozčlenění železničního systému, jak je uvedeno v příloze II. Tyto subsystémy, pro něž musí být stanoveny základní požadavky, jsou strukturální a funkční;

f) „prvky interoperability“ veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení;

g) „základními požadavky“ veškeré podmínky stanovené v příloze III, které železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí splňovat;

h) „evropskou specifikací“ společná technická specifikace, evropské technické schválení nebo vnitrostátní norma provádějící evropskou normu, jak je stanoveno v příloze XXI směrnice 2004/17/ES;

i) „technickou specifikací pro interoperabilitu“ (TSI) specifikace přijatá v souladu s touto směrnicí, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům a zajišťoval interoperabilitu železničního systému;

j) „oznámenými subjekty“ subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES ověřování subsystémů;

▼B

k) „základními parametry“ všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a jsou upřesněny v příslušných TSI;

l) „zvláštním případem“ jakákoli část železničního systému, která v TSI vyžaduje zvláštní, buď dočasná nebo definitivní ustanovení vzhledem ke geografickým, topografickým nebo urbanistickým omezením nebo k omezením, která postihují kompatibilitu se stávajícím systémem. To může zejména zahrnovat železniční tratě a sítě oddělené od zbytku Společenství, průjezdný průřez, rozchod koleje nebo osovou vzdálenost kolejí a vozidla určená výhradně pro místní nebo regionální použití nebo pro historické účely, jakož i vozidla pocházející ze třetích zemí nebo určená pro třetí země;

m) „modernizací“ závažnější úprava subsystému nebo části subsystému, která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému;

n) „obnovou“ závažnější náhrada subsystému nebo části subsystému, která nemění celkovou výkonnost subsystému;

o) „stávajícím železničním systémem“ soustava sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení, stávající železniční sítě, a z vozidel všech kategorií a původu, které na těchto infrastrukturách jezdí;

p) „výměnou v rámci údržby“ výměna dílů za díly s totožnou funkcí a výkonem v rámci pravidelné údržby nebo opravných prací;

q) „uvedením do provozu“ všechny činnosti, jimiž se subsystém nebo vozidlo uvádí do referenčního provozního stavu;

r) „zadavatelem“ jakýkoli veřejnoprávní nebo soukromoprávní subjekt, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému. Tímto subjektem může být železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel nebo koncesionář, který je pověřen provedením projektu;

s) „držitelem“ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zaregistrován jako vlastník vozidla nebo jako osoba oprávněná jej užívat ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 33;

t) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ jakýkoli projekt, jehož etapa plánování/výstavby je v takové fázi, že by jakákoli změna v technické specifikaci byla pro dotyčný členský stát nepřijatelná. Tato překážka může být právní, smluvní, hospodářské, finanční, sociální nebo environmentální povahy a musí být řádně odůvodněna;

▼B

u) „harmonizovanými normami“ jakákoli evropská norma, kterou přijal jeden z evropských normalizačních orgánů uvedených v příloze I směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti ([1]) v rámci pověření Komise uděleného postupem podle čl. 6 odst. 3 uvedené směrnice a která je samostatně nebo společně s jinými normami řešením pro dodržování právního ustanovení;

v) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ bezpečnostní orgán ve smyslu definice uvedené v čl. 3 písm. g) směrnice 2004/49/ES;

w) „typem“ typ vozidla definující základní konstrukční vlastnosti vozidla, na něž se vztahuje jediný certifikát přezkoušení typu popsaný v modulu B rozhodnutí 93/465/EHS;

x) „řadou“ soubor shodných vozidel jednoho konstrukčního typu;

y) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) ([2]);

z) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a registrovaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel.

Článek 3

Celková kompatibilita

1. Tato směrnice obsahuje ustanovení týkající se prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému, jakož i podmínek celkové kompatibility železničního systému požadovaných pro dosažení jeho interoperability.

2. Tato směrnice je použitelná, aniž jsou dotčeny jiné související předpisy Společenství. V případě prvků interoperability, včetně rozhraní, však může splnění základních požadavků této směrnice vyžadovat užití zvláštních evropských specifikací vypracovaných pro tento účel.

([1]) Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/96/ES (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 81).
([2]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼B

Článek 4

Základní požadavky

1. Železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí vyhovovat příslušným základním požadavkům.

2. Další technické specifikace uvedené v článku 34 směrnice 2004/17/ES, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných ve Společenství, nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Článek 5

Obsah TSI

1. Pro každý subsystém musí být vypracována jedna TSI. V případě potřeby může být pro subsystém vypracováno několik TSI a jedna TSI se může vztahovat na několik subsystémů. Rozhodnutí rozvíjet nebo revidovat TSI a volba jejího technického a geografického rozsahu vyžaduje pověření podle čl. 6 odst. 1.

2. Subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI, které jsou platné při jejich uvedení do provozu, modernizaci nebo obnově v souladu s touto směrnicí; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.

3. V rozsahu nezbytném k dosažení cílů uvedených v článku 1 musí být v každé TSI:

a) uveden zamýšlený rozsah působnosti (část sítě nebo vozidla uvedené v příloze I, subsystém nebo část subsystému uvedené v příloze II);

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

c) stanoveny funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. V případě potřeby se mohou tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, například podle kategorií tratí, železničních uzlů nebo vozidel uvedených v příloze I;

d) určeny prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability železničního systému;

▼B

e) v každém zvažovaném případě stanoveno, které postupy mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo při ES ověřování subsystémů. Tyto postupy musí být založeny na modulech definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS;

f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou;

g) u dotyčných pracovníků uvedena odborná kvalifikace a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI.

4. Každá TSI musí být vypracována na základě přezkoušení stávajícího subsystému a musí být uveden cílový subsystém, kterého může být postupně dosaženo během přiměřené lhůty. Postupné přijímání TSI a dosahování souladu s nimi tudíž napomůže k postupnému dosažení interoperability železničního systému.

5. V každém členském státě musí TSI vhodným způsobem zachovávat kompatibilitu stávajícího železničního systému. S tímto cílem lze ve zvláštních případech pro každou TSI vypracovat ustanovení s ohledem jak na síť, tak na vozidla; zvláštní pozornost je třeba věnovat průjezdnému průřezu, rozchodu koleje, osové vzdálenosti kolejí a vozidlům pocházejícím ze třetích zemí nebo určeným pro třetí země. Pro každý zvláštní případ TSI stanoví podrobnosti provádění pro prvky TSI uvedené v odst. 3 písm. c) až g).

6. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny jako „otevřené body“ v příloze dané TSI. Na tyto aspekty se vztahuje čl. 17 odst. 3.

7. TSI nebudou překážkou rozhodování členských států o použití infrastruktur pro provoz vozidel, která nejsou zahrnuta do TSI.

8. TSI mohou výslovně a jasně odkazovat na evropské nebo mezinárodní normy, specifikace nebo technickou dokumentaci zveřejněnou agenturou, pokud je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V tom případě se tyto normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) nebo technická dokumentace považují za přílohy dotyčné TSI a stávají se závaznými od okamžiku použitelnosti TSI. Pokud žádné takové normy, specifikace nebo technická dokumentace neexistují, lze během jejich vytváření odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty; v tom případě se musí jednat o veřejné a snadno dostupné dokumenty.

▼B

Článek 6

Přijetí, přezkum a zveřejnění TSI

1. Návrh TSI a pozdější návrhy změn TSI vypracuje agentura na základě pověření Komise vydaného regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 této směrnice. Návrhy jsou vypracovány v souladu s články 3 a 12 nařízení (ES) č. 881/2004 a ve spolupráci s pracovními skupinami uvedenými ve zmíněných článcích.

Opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice doplněním TSI či jejich změnami, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 29 odst. 4.

V závažných naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 29 odst. 5.

2. Agentura odpovídá za přípravu přezkumu a aktualizaci TSI a za vypracování doporučení pro Komisi s cílem zohlednit technický pokrok nebo sociální požadavky. Komise o takových doporučeních informuje výbor uvedený v článku 29.

3. Každý návrh TSI je vypracován ve dvou fázích.

Nejprve agentura určí základní parametry pro TSI, jakož i pro rozhraní s ostatními subsystémy a jiné zvláštní případy, jejichž úprava může být nezbytná. Pro každý z těchto parametrů a rozhraní předloží nejvýhodnější alternativní řešení doprovázená technickým a ekonomickým zdůvodněním.

Na základě těchto základních parametrů vypracuje agentura návrh TSI. Agentura případně zohlední technický rozvoj, dosud vykonanou práci v oblasti normalizace, ustavené pracovní skupiny a uznávanou výzkumnou práci. Ke každému návrhu TSI se připojí celkové posouzení odhadovaných nákladů a přínosů ze zavedení TSI; v tomto posouzení se uvedou pravděpodobné důsledky pro všechny dotčené provozovatele a hospodářské subjekty.

4. Při navrhování, přijímání a přezkumu každé TSI (včetně základních parametrů) se berou v úvahu odhadované náklady a přínosy všech zvažovaných technických řešení spolu s jejich vzájemnými rozhraními tak, aby byla stanovena a uplatněna nejvýhodnější řešení. Členské státy se na tomto posuzování podílejí tím, že poskytují nezbytné údaje.

▼B

5. Výbor uvedený v článku 29 musí být o přípravné práci na TSI pravidelně informován. Během této práce může Komise na žádost výboru vydat jakékoli pověření nebo užitečná doporučení týkající se koncepce TSI a analýzy nákladů a přínosů. Komise může na žádost členského státu zejména požadovat, aby byla posouzena alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu TSI.

6. Při přijetí každé TSI se stanoví okamžik vstupu uvedené TSI v platnost regulativním postupem podle čl. 29 odst. 4. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, musí být okamžik vstupu odpovídajících TSI v platnost totožný.

7. Při navrhování, přijímání a přezkumu TSI se přihlíží ke stanovisku uživatelů k vlastnostem, které mají přímý dopad na podmínky, za nichž se subsystémy používají. Za tím účelem vede agentura během etap navrhování a přezkumu TSI konzultace se sdruženími a subjekty zastupujícími uživatele. K návrhu TSI se připojí zpráva o výsledcích těchto konzultací.

Seznam sdružení a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace, vypracuje Komise po konzultaci s výborem v souladu s poradním postupem podle čl. 29 odst. 2, a tento seznam může být na žádost členského státu nebo na podnět Komise přezkoumán a aktualizován.

8. Při navrhování, přijímání a přezkumu TSI se bere v úvahu stanovisko sociálních partnerů k podmínkám uvedeným v čl. 5 odst. 3 písm. g).

K tomuto účelu je návrh konzultován se sociálními partnery dříve, než je předložen k přijetí nebo přezkumu výboru uvedenému v článku 29.

Se sociálními partnery se vedou konzultace v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni ([1]). Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců.

9. Pokud má revize TSI za následek změnu požadavků, pak nové znění TSI zajistí kompatibilitu se subsystémy, které již byly uvedeny do provozu v souladu s předchozími zněními TSI.

([1]) Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27. Rozhodnutí naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1792/2006 (Úř. věst. L 362, 20.12.2006, s. 1).

▼B

Pokud je z řádně oprávněných důvodů bezpečnosti nebo interoperability zapotřebí nové povolení, obnova nebo modernizace těchto subsystémů, stanoví odpovídající lhůty TSI, případně členské státy.

10. Komise zveřejní TSI v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 7

Nedostatky v TSI

1. Jestliže se po přijetí některé TSI ukáže, že plně nevyhovuje základním požadavkům, může být na žádost členského státu nebo z podnětu Komise konzultován výbor uvedený v článku 29.

Komise si může vyžádat technické stanovisko agentury. Komise provede za pomoci výboru rozbor technického stanoviska.

2. Jestliže je potřeba změnit TSI z důvodu menší chyby, která neodůvodňuje okamžitou revizi TSI, může Komise doporučit, aby se do dokončení revize TSI použilo technické stanovisko podle čl. 6 odst. 1. V takovém případě agentura vědecké stanovisko zveřejní.

3. Jestliže je potřeba změnit TSI z důvodu závažné nebo zásadní chyby, neprodleně se k revizi použije postup podle čl. 6 odst. 1.

Článek 8

Rozšíření oblasti působnosti TSI

1. Komise regulativním postupem stanoveným v čl. 29 odst. 3 udělí jedno nebo několik pověření, jejichž cílem je rozvíjet nové TSI nebo přezkoumat již přijaté TSI tak, aby se vztahovaly na tratě a vozidla, které v nich dosud nejsou zahrnuty.

2. V prvním z těchto pověření bude upřesněna první skupina nových TSI nebo změn TSI, které mají být přijaty do ledna 2012, aniž je tím dotčen čl. 5 odst. 5, pokud jde o možnost úpravy zvláštních případů, a článek 9, kterým se za určitých okolností povolují výjimky. Toto první pověření je vypracováno na základě doporučení agentury s cílem stanovit nové TSI, které je třeba rozvinout, nebo stávající TSI, které je třeba změnit, s ohledem na očekávanou efektivnost nákladů každého navrhovaného opatření a zásadu proporcionality opatření přijímaných na úrovni Společenství. Proto by mělo být řádně přihlédnuto k bodu 4 přílohy I a k nezbytné rovnováze mezi cíli nepřerušovaného pohybu vlaků a technické harmonizace na jedné straně a transevropskou, vnitrostátní, regionální a místní úrovní dotyčné dopravy na straně druhé.

▼B

3. Do doby, než rozšíření působnosti TSI tak, aby se vztahovaly na železniční síť jako celek, nabude účinku:

a) povolení k uvedení do provozu:

— pro vozidla a pro palubní (vlakové) subsystémy řízení a zabezpečení, které mají být použity alespoň částečně na části sítě, které dosud nespadá do oblasti působnosti TSI, pokud jde o tuto část sítě,

— pro infrastrukturu, energetické subsystémy a traťové subsystémy řízení a zabezpečení na částech sítě, které dosud nespadají do oblasti působnosti TSI,

se udělí v souladu s vnitrostátními předpisy podle článku 8 směrnice 2004/49/ES nebo případně podle čl. 17 odst. 3 této směrnice;

b) povolení k uvedení do provozu pro vozidla, která mají být občas použita na části sítě, která dosud nespadá do oblasti působnosti TSI, pokud jde o tuto část sítě, se vydávají v souladu s články 21 až 27 a s vnitrostátními předpisy podle článku 8 směrnice 2004/49/ES nebo případně podle čl. 17 odst. 3 této směrnice.

4. Členský stát nemusí nové nebo revidované TSI přijaté podle odstavce 2 použít u projektů, které jsou v době, kdy se příslušná skupina TSI zveřejňuje, v pokročilé fázi rozvoje nebo jsou předmětem probíhajícího plnění smlouvy.

Článek 9

Výjimky

1. Pokud neexistují příslušné zvláštní případy, členský stát nemusí uplatňovat jednu nebo více TSI podle tohoto článku v následujících případech:

a) při návrhu nového subsystému, obnově nebo modernizaci stávajícího subsystému nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je v době, kdy jsou tyto TSI zveřejněny, v pokročilé fázi rozvoje nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;

b) v případě každého projektu obnovy nebo modernizace stávajícího subsystému, kde jsou průjezdný průřez, rozchod koleje, osová vzdálenost kolejí a napájecí elektrické napětí, které jsou uvedeny v těchto TSI, nekompatibilní s parametry stávajícího subsystému;

c) v případě projektu nového subsystému nebo projektu obnovy nebo v případě modernizace stávajícího subsystému realizovaných na území dotyčného členského státu, jestliže jeho železniční síť je vnitrostátní nebo je od železniční sítě zbývající části Společenství oddělena mořem nebo v důsledku zvláštních zeměpisných podmínek;

d) v případě každého projektu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávajícího subsystému, jestliže by uplatnění těchto TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu nebo kompatibilitu železničního systému v členském státě;

▼B

e) jestliže podmínky rychlého obnovení sítě po nehodě nebo přírodní katastrofě ekonomicky nebo technicky nedovolují částečně nebo plně uplatnit příslušnou TSI;

f) v případě vozidel jedoucích ze třetích zemí nebo s cílovou stanicí ve třetích zemích, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě uvnitř Společenství.

2. V případech uvedených v odstavci 1 oznámí dotčený členský stát Komisi soubor informací uvedených v příloze IX. Komise posoudí opatření navrhovaná členským státem a informuje výbor uvedený v článku 29.

3. V případě uvedeném v odst. 1 písm. a) každý členský stát do jednoho roku od vstupu každé z TSI v platnost vyrozumí Komisi o seznamu projektů, které se provádějí na jeho území a nacházejí se v pokročilé fázi rozvoje.

4. V případech uvedených v odst. 1 písm. a), c) a e) Komise posoudí, zda soubor vyhovuje a vyrozumí členské státy o výsledcích tohoto posouzení. V případě potřeby je vydáno doporučení ke specifikacím, které mají být uplatněny. Členský stát může ihned uplatnit alternativní ustanovení uvedená v příloze IX.

5. V případech uvedených v odst. 1 písm. b), d) a f) Komise rozhodne regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3, zda se žádost o výjimku přijme. V případě uvedeném v odst. 1 písm. b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průjezdný průřez a rozchod koleje. Komise rozhodne do šesti měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. Nebude-li rozhodnuto, považuje se žádost za schválenou. V případě uvedeném v odst. 1 písm. f) může členský stát až do rozhodnutí Komise uplatňovat alternativní ustanovení uvedená v příloze IX.

6. Všechny členské státy jsou informovány o výsledcích posouzení a o výsledku postupu podle odstavců 4 a 5.

KAPITOLA III

PRVKY INTEROPERABILITY

Článek 10

Uvedení prvků interoperability na trh

1. Členský stát přijme veškerá nezbytná opatření, aby prvky interoperability:

a) byly uvedeny na trh pouze v případě, že umožňují dosažení interoperability železničního systému, a přitom vyhovují základním požadavkům;

b) byly určeným způsobem využívány v oblastech svého použití a byly řádně instalovány a udržovány.

Tato ustanovení nebrání uvedení těchto prvků na trh pro jiná uplatnění.

▼B

2. Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat ani bránit uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v železničním systému, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, jehož položky jsou uvedeny v příloze IV.

Článek 11

Shoda nebo vhodnost pro použití

1. Členské státy považují prvky interoperability, k nimž existuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, za vyhovující základním požadavkům této směrnice.

2. Všechny prvky interoperability podléhají posouzení shody a vhodnosti pro použití uvedenému v dotyčné TSI a musí mít odpovídající osvědčení.

3. Členské státy považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídajícími TSI nebo evropskými specifikacemi, které byly vypracovány k dodržení těchto podmínek.

4. Náhradní díly pro subsystémy, které jsou v okamžiku vstupu příslušné TSI v platnost již uvedeny do provozu, se mohou do těchto subsystémů instalovat, aniž by musely podstoupit postup podle odstavce 2.

5. TSI může stanovit přechodné období pro železniční produkty uvedené v těchto TSI jako prvky interoperability, které se při jejich vstupu v platnost již vyskytují na trhu. Takové prvky musí splňovat požadavky čl. 10 odst. 1.

Článek 12

Nedodržení základních požadavků evropskými specifikacemi

Pokud se členský stát nebo Komise domnívají, že evropské specifikace použité přímo nebo nepřímo pro účely této směrnice nevyhovují základním požadavkům, je o věci informován výbor podle článku 29 a Komise přijme nejvhodnější opatření, a to:

a) částečné nebo úplné stažení uvedených specifikací z publikací, v nichž jsou tyto specifikace obsaženy, nebo jejich změnu, a jde-li o evropské normy, po konzultaci s výborem zřízeným směrnicí 98/34/ES nebo

b) přezkum TSI v souladu s článkem 7.

▼B

Článek 13

Postup pro ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití

1. Pro vypracování ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvku interoperability použije výrobce tohoto prvku nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství ustanovení obsažená v příslušných TSI a vztahující se k tomuto prvku.

2. Jestliže to příslušné TSI vyžadují, posoudí se shoda nebo vhodnost pro použití prvku interoperability oznámeným subjektem, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podal žádost.

3. Jestliže prvky interoperability podléhají jiným směrnicím Společenství, které zahrnují jiná hlediska, pak se v ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití v těchto případech uvede, že prvky interoperability rovněž splňují požadavky těchto jiných směrnic.

4. Pokud výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství neplní povinnosti uvedené v odstavcích 1 a 3, přecházejí tyto povinnosti na každou osobu, která uvádí prvek interoperability na trh. Pro toho, kdo sestavuje prvky interoperability nebo jejich části různého původu, nebo kdo vyrábí prvky interoperability pro své vlastní použití, platí pro účely této směrnice stejné povinnosti.

5. Aniž je dotčen článek 14:

a) pokaždé, když členský stát zjistí, že ES prohlášení o shodě nebylo řádně vypracováno, je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství v případě potřeby povinen znovu obnovit shodu prvku interoperability a za podmínek stanovených tímto členským státem ukončit porušování shody;

b) jestliže porušování shody přetrvává, učiní členský stát veškerá vhodná opatření vedoucí k omezení nebo zákazu uvádění daného prvku interoperability na trh, nebo musí zajistit, aby byl stažen z trhu v souladu s postupy podle článku 14.

Článek 14

Nedodržení základních požadavků u prvků interoperability

1. Jestliže členský stát zjistí, že prvek interoperability, k němuž existuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, uvedený na trh a používaný v souladu se svým určením, pravděpodobně nevyhoví základním požadavkům, pak dotyčný členský stát učiní veškeré kroky nezbytné k omezení oblasti použití tohoto prvku, k zákazu jeho používání nebo k jeho stažení z trhu. Dotyčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi o učiněných opatřeních a uvede důvody svého rozhodnutí, přičemž zejména uvede, zda je nemožnost dosáhnout shody způsobena:

a) nesplněním základních požadavků;

▼B

b) nesprávným uplatněním evropských specifikací v případě, že jsou tyto specifikace uplatňovány;

c) neúplností evropských specifikací.

2. Komise konzultuje dotyčné strany co nejdříve. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je oprávněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a ostatní členské státy. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je neodůvodněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství. Jestliže je rozhodnutí uvedené v odstavci 1 zdůvodněno nedostatkem v evropských specifikacích, použije se postup definovaný v článku 12.

3. Jestliže prvek interoperability, k němuž bylo vypracováno ES prohlášení o shodě, nevykazuje shodu, přijme příslušný členský stát vhodná opatření vůči tomu, kdo prohlášení vypracoval, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.

4. Komise zajistí, aby členské státy byly trvale informovány o průběhu a výsledcích tohoto postupu.

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článek 15

Postup pro uvedení do provozu

1. Aniž je tím dotčena kapitola V, každý členský stát povolí uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území.

Za tímto účelem učiní členské státy veškerá nezbytná opatření, aby tyto subsystémy mohly být uvedeny do provozu jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že budou splňovat základní požadavky, které se jich týkají, jakmile budou začleněny do železničního systému. Zejména musí zkontrolovat

— technickou kompatibilitu těchto subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny,

— bezpečné začlenění těchto subsystémů v souladu s čl. 4 odst. 3 a čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

2. Před uvedením těchto subsystémů do provozu každý členský stát zkontroluje, že jsou případně v souladu s příslušnými ustanoveními TSI pro provoz a údržbu.

▼B

3. Po uvedení těchto subsystémů do provozu proběhne kontrola:

a) infrastruktur v rámci vydání schválení z hlediska bezpečnosti v souladu s článkem 11 směrnice 2004/49/ES a dohledu nad těmito schváleními;

b) vozidel v rámci vydání osvědčení o bezpečnosti v souladu s článkem 10 směrnice 2004/49/ES a dohledu nad těmito schváleními.

K tomuto účelu se při posuzování a ověřování dodržují postupy stanovené v daných strukturálních a provozních TSI.

Článek 16

Volný pohyb subsystémů

Aniž je dotčen čl. 15 odst. 1, nesmějí členské státy na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat či bránit výstavbě, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny:

— buď jako součást postupu, který vede k prohlášení ES o ověření, jehož položky jsou uvedeny v příloze V,

— nebo v jiných členských státech před nebo po vstupu této směrnice v platnost, a to proto, aby se ověřilo, zda jsou za stejných provozních podmínek splněny stejné požadavky.

Článek 17

Shoda s TSI a vnitrostátními pravidly

1. Členské státy považují za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které tvoří železniční systém, k němuž existuje ES prohlášení o ověření.

2. Interoperabilita strukturálního subsystému tvořícího část železničního systému se ověřuje v souladu se základními požadavky pomocí odkazu na TSI, pokud existují.

3. Členské státy pro každý subsystém sestaví seznam technických pravidel používaných při uplatňování základních požadavků a oznámí tento seznam Komisi v případě, že:

— neexistuje příslušná TSI nebo

— je oznámena výjimka podle článku 9 nebo

— zvláštní případ vyžaduje uplatnění technických pravidel, která nejsou uvedena v příslušné TSI.

▼B

Komisi se tento seznam oznámí:

— pokaždé, když se změní seznam technických pravidel, který podle čl. 16 odst. 3 směrnice 96/48/ES a čl. 16 odst. 3 směrnice 2001/16/ES musel být oznámen do 30. dubna 2005, nebo

— po oznámení výjimky nebo

— po zveřejnění dotyčné TSI.

Členské státy rovněž při této příležitosti a v souvislosti s těmito technickými pravidly určí subjekty pověřené prováděním postupu ověřování uvedeného v článku 18.

Komise sdělí tyto informace agentuře, která je zveřejní.

Členské státy poskytnou na žádost Komise úplné znění oznámených pravidel. Aby se zabránilo dalšímu vzniku překážek a s cílem pokročit v klasifikaci vnitrostátních pravidel podle článku 27, Komise sleduje zavádění nových pravidel členskými státy. Pokud je Komise toho názoru, že nové pravidlo představuje prostředky svévolné diskriminace nebo skrytého omezování v oblasti železniční dopravy mezi členskými státy, přijme se regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 rozhodnutí určené dotyčnému členskému státu.

Pokud jde o pravidla a omezení výhradně místní povahy, členské státy nemusí provést oznámení stanovené v tomto odstavci. V takovém případě členské státy zmíní tato pravidla a omezení v registrech infrastruktury uvedených v článku 35.

Členské státy zajistí, aby byla zveřejněna závazná technická pravidla a poskytnuta všem provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, žadatelům o povolení k uvedení do provozu, a to v jasném znění, jež je pro dotyčné strany srozumitelné.

Článek 18

Postup vypracování ES prohlášení o ověření

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření, zařídí žadatel, aby oznámený subjekt, který si pro tento účel zvolil, použil ES postup ověřování podle přílohy VI. Žadatelem může být zadavatel nebo konstruktér nebo jeho zplnomocněný zástupce ve Společenství.

2. Činnost oznámeného subjektu odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi projektu a zahrnuje celou dobu výstavby až do fáze přijetí, a to před uvedením subsystému do provozu. Zahrnuje rovněž ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do kterého je začleněn, přičemž se vychází z informací dostupných v odpovídající TSI a v registrech podle článků 34 a 35.

▼B

3. Oznámený subjekt odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který má být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability. Musí rovněž obsahovat veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu.

4. Oznámený subjekt může vydávat průběžná prohlášení o ověření s cílem pokrýt určité fáze postupu ověřování nebo určité části subsystému. V takovém případě se použije postup uvedený v příloze VI.

5. Pokud to příslušné TSI umožňují, oznámený subjekt může vydávat osvědčení o shodě týkající se řady subsystémů nebo některých částí těchto subsystémů.

Článek 19

Nedodržení základních požadavků u subsystémů

1. Jestliže členský stát zjistí, že strukturální subsystém, na který se vztahuje ES prohlášení o ověření s přiloženým souborem technické dokumentace, není plně v souladu s touto směrnicí, a že zejména nevyhovuje základním požadavkům, může požádat o provedení dodatečných kontrol.

2. Členský stát, který podává žádost, uvědomí neprodleně Komisi o všech požadovaných dodatečných kontrolách a o důvodech, které ho k nim vedou. Komise zkonzultuje zúčastněné strany.

3. Členský stát, který podává žádost, upřesní, zda neúplnost souladu s touto směrnicí vyplývá:

a) z nedodržení základních požadavků nebo TSI nebo z nesprávného uplatňování TSI. V takovém případě Komise ihned informuje členský stát, v němž sídlí osoba, jež nesprávně vystavila ES prohlášení o ověření, a požádá tento členský stát, aby přijal vhodná opatření;

b) z nedostatečnosti TSI. V takovém případě se použije postup pro změnu TSI uvedený v článku 7.

Článek 20

Uvádění stávajících subsystémů do provozu po obnově či modernizaci

1. V případě obnovy nebo modernizace zašle zadavatel nebo výrobce dotyčnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu. Členský stát tento soubor podkladů posoudí a s ohledem na prováděcí strategii uvedenou v použitelné TSI rozhodne, zda rozsah prací vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu ve smyslu této směrnice.

▼B

Nové povolení k uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému. Je-li nové povolení nezbytné, rozhodne členský stát, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny.

Členský stát přijme rozhodnutí nejpozději čtyři měsíce po podání úplného souboru podkladů žadatelem.

2. Je-li vyžadováno nové povolení a nepoužije-li se TSI v plném rozsahu, členské státy oznámí Komisi tyto informace:

— důvod, proč nebyla TSI zcela uplatněna,

— technické vlastnosti, které se uplatňují místo TSI,

— orgány odpovědné – v případě těchto vlastností – za uplatňování postupu ověření podle článku 18.

3. Komise sdělí informace uvedené v odstavci 2 agentuře, která je zveřejní.

KAPITOLA V

VOZIDLA

Článek 21

Povolení k uvedení vozidel do provozu

1. Před použitím na sítích povoluje uvedení vozidla do provozu vnitrostátní bezpečnostní orgán, jenž je za tuto síť odpovědný, pokud není v této kapitole stanoveno jinak.

2. Vozidlo splňující TSI obdrží povolení podle článku 22 nebo 23.

3. Vozidlo nesplňující TSI obdrží povolení podle článku 24 nebo 25.

4. Vozidlo odpovídající povolenému typu obdrží povolení podle článku 26.

5. Povolení udělené v jednom členském státě je následně platné ve všech ostatních členských státech, aniž jsou dotčena ustanovení článků 23 a 25 týkající se dodatečných povolení. Přijetím zvláštních vnitrostátních předpisů nebo prostřednictvím vnitrostátních ustanovení k provedení této směrnice členské státy objasní, zda jsou dodatečná povolení zapotřebí, a to v případě vozidel splňujících TSI v souladu s příslušnými ustanoveními článku 23 nebo – v případě vozidel nesplňujících TSI – s ustanoveními článku 25.

6. Příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu v souladu s články 22 a 23 nebo s články 24 a 25. Povolení k uvedení do provozu může obsahovat podmínky používání a další omezení.

▼B

7. Každé zamítnutí žádosti příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem, pokud jde o uvedení vozidla do provozu, musí být řádně zdůvodněno. Žadatel může do jednoho měsíce od data obdržení zamítavého rozhodnutí požádat příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán o přezkum takového rozhodnutí z řádně zdůvodněných důvodů. Vnitrostátní bezpečnostní orgán pak musí své rozhodnutí potvrdit nebo zrušit ve lhůtě dvou měsíců od obdržení odvolání. Dojde-li k potvrzení zamítavého rozhodnutí, může žadatel požadovat, aby jej z řádně zdůvodněných důvodů přezkoumal odvolací orgán stanovený příslušným členským státem v souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice 2004/49/ES. Pro účely tohoto odvolacího řízení mohou členské státy určit regulační subjekt, který bude zřízen v souladu s článkem 30 směrnice 2001/14/ES.

8. Pokud rozhodnutí příslušného vnitrostátního bezpečnostního orgánu uvedené v čl. 23 odst. 7 a čl. 25 odst. 5 není k dispozici ve stanovené lhůtě, považuje se uvedení dotčeného vozidla do provozu za schválené po uplynutí tří měsíců počínaje uplynutím této lhůty. Povolení, která vyplývají z ustanovení tohoto odstavce, jsou platná pouze pro síť, ohledně které příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán nereagoval ve stanovené lhůtě.

9. Vnitrostátní bezpečnostní orgán, který má v úmyslu zrušit jím vydané povolení k uvedení do provozu, nebo povolení, jež žadatel obdržel na základě ustanovení odstavce 8, použije postup revize osvědčení o bezpečnosti uvedený v čl. 10 odst. 5 směrnice 2004/49/ES, případně použije postup revize schválení z hlediska bezpečnosti uvedený v čl. 11 odst. 2 uvedené směrnice.

10. V případě odvolacího řízení si může příslušný odvolací orgán uvedený v odstavci 7 vyžádat stanovisko agentury, jež musí být v takovém případě vydáno do jednoho měsíce od data podání žádosti a oznámeno žadateli, příslušnému odvolacímu orgánu a příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který vydání povolení zamítl.

11. Pokud se vozidla pohybují z jednoho členského státu do třetí země nebo naopak na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě uvnitř Společenství, a pokud by jim mohla být udělena výjimka v souladu s čl. 9 odst. 5 nebo jedná-li se o zvláštní případy, vnitrostátní pravidla uvedená v článcích 22 a 24 mohou zahrnovat mezinárodní dohody, pokud jsou slučitelné s právními předpisy Společenství.

12. Povolení k uvedení do provozu, jež byla udělena před 19. červencem 2008, včetně povolení udělených v rámci mezinárodních dohod, zejména RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zůstávají v platnosti za podmínek, za nichž byla tato povolení udělena. Toto ustanovení má přednost před ustanoveními článků 22 až 25.

▼B

13. Členské státy mohou udělovat povolení k uvádění do provozu vztahující se na řadu vozidel. Vnitrostátní bezpečnostní orgány za tímto účelem žadateli oznámí, jak má postupovat.

14. Povolení k uvedení vozidel do provozu vydaná v souladu s tímto článkem nemají žádný vliv na ostatní podmínky, které železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí podle článků 9, 10 a 11 směrnice 2004/49/ES splňovat za účelem provozování těchto vozidel na příslušné síti.

Článek 22

První povolení k uvedení vozidel odpovídajících TSI do provozu

1. Tento článek se uplatní na vozidla, která odpovídají všem příslušným TSI platným v době uvedení do provozu, pokud byla významná část základních požadavků v těchto TSI stanovena a pokud vstoupily v platnost a platí příslušné TSI pro kolejová vozidla.

2. První povolení udělí vnitrostátní bezpečnostní orgán takto:

a) Povolení bude uděleno bez dalších kontrol, pokud jsou všechny strukturální subsystémy vozidla schváleny v souladu s ustanoveními kapitoly IV.

b) V případě vozidel se všemi nezbytnými ES prohlášeními o ověření podle článku 18 se kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán může zkontrolovat za účelem vydání povolení k uvedení do provozu, týkají pouze:

— technické kompatibility mezi příslušnými subsystémy vozidla a bezpečného začlenění těchto subsystémů podle č. 15 odst. 1,

— technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí,

— vnitrostátních předpisů pro otevřené body,

— vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI.

Článek 23

Dodatečná povolení k uvedení vozidel odpovídajících TSI do provozu

1. U vozidel, která plně odpovídají TSI pokrývajícím všechny aspekty příslušných subsystémů bez zvláštních případů a otevřených bodů týkajících se výhradně technické kompatibility mezi vozidlem a sítí, nebudou požadována žádná dodatečná povolení k uvedení do provozu, budou-li v jiných členských státech provozována na sítích odpovídajících TSI nebo za podmínek uvedených v odpovídajících TSI.

▼B

2. V případě vozidel, která byla uvedena do provozu v souladu s článkem 22, ale nejsou uvedena v odstavci 1, rozhodnou členské státy, zda jsou dodatečná povolení na jejich území nutná. V takovém případě se použijí odstavce 3 až 7.

3. Žadatel předloží vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci k vozidlu nebo typu vozidla a k jeho plánovaném použití na síti. Dokumentace obsahuje tyto informace:

a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě v souladu s článkem 22;

b) kopii technické dokumentace specifikované v příloze VI. V případě vozidel vybavených záznamníky údajů sem patří i informace o postupu sběru dat umožňující odečítání a hodnocení, pokud tyto informace nejsou odpovídajícími TSI zharmonizovány;

c) záznamy dosavadní údržby a případně technických úprav vozidla provedených po schválení;

d) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že vozidlo je v souladu s infrastrukturami a pevnými zařízeními včetně klimatických podmínek, systému dodávky energie, systému zabezpečení a řízení, rozchodu koleje a průjezdných průřezů infrastruktury, maximální povolené hmotnosti na nápravu a jiných omezení sítě.

4. Kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán kontroluje, se mohou týkat pouze:

— technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí, včetně vnitrostátních předpisů pro nevyřešené body, jež jsou k zajištění této kompatibility zapotřebí,

— vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI.

5. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může požádat o dodání dalších informací nebo o provedení analýz rizika podle čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/49/ES či zkoušek na síti, a to za účelem ověření kritérií uvedených v odstavci 4. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 této směrnice však vnitrostátní bezpečnostní orgán může provést tato ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se ke skupině B nebo C podle zmíněného dokumentu.

6. Vnitrostátní bezpečnostní orgán po konzultaci s žadatelem stanoví rozsah a obsah požadovaných dalších informací, analýz rizika či zkoušek. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od žádosti žadatele. Případně přijme vnitrostátní bezpečnostní orgán opatření umožňující konání zkoušek.

▼B

7. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu předložených v souladu s tímto článkem co nejdříve a nejpozději:

a) dva měsíce po předložení dokumentace uvedené v odstavci 3;

b) případně jeden měsíc po poskytnutí všech dalších informací požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem;

c) případně jeden měsíc po poskytnutí výsledků zkoušek požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem.

Článek 24

První povolení k uvedení vozidel neodpovídajících TSI do provozu

1. Tento článek se použije na vozidla, jež neodpovídají všem příslušným TSI platným v okamžiku uvedení do provozu, včetně vozidel, na něž se vztahuje výjimka, nebo pokud důležitá část základních požadavků není v jedné nebo několika TSI stanovena.

2. První povolení udělí vnitrostátní bezpečnostní orgán takto:

— pro technické aspekty, na něž se vztahuje některá TSI, se použije ES postup ověřování,

— pro ostatní technické aspekty se použijí vnitrostátní předpisy oznámené podle čl. 17 odst. 3 této směrnice a podle článku 8 směrnice 2004/49/ES.

Toto první povolení je platné pouze na síti členského státu, jenž je vydal.

Článek 25

Dodatečná povolení k uvedení do provozu vozidel neodpovídajících TSI

1. V případě vozidel, jejichž uvedení do provozu bylo v jednom členském státě v souladu s čl. 21 odst. 12 nebo článkem 24 povoleno, mohou ostatní členské státy v souladu s tímto článkem rozhodnout, zda jsou pro uvedení do provozu na jejich území nezbytná dodatečná povolení.

2. Žadatel předloží vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci k vozidlu nebo typu vozidla a uvede podrobnosti o jeho plánovaném použití na síti. Dokumentace obsahuje tyto informace:

a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě, a záznamy o postupu, jenž byl použit pro doložení toho, že vozidlo splňuje platné požadavky na bezpečnost, včetně informací o případných výjimkách povolených podle článku 9;

▼B

b) technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti. V případě vozidel vybavených záznamníky údajů sem patří i informace o postupu sběru dat umožňující odečítání a hodnocení, jak stanoví čl. 20 odst. 2 písm. c) směrnice 2004/49/ES;

c) záznamy provozu a údržby vozidla a případných technických úprav provedených po schválení;

d) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že vozidlo je v souladu s infrastrukturami a pevnými zařízeními (včetně klimatických podmínek, systému dodávky energie, systému zabezpečení a řízení, rozchodu koleje a průjezdných průřezů infrastruktury, maximální povolené hmotnosti na nápravu a jiných omezení sítě).

3. Vnitrostátní bezpečnostní orgán nemůže zpochybnit informace podle odst. 2 písm. a) a b), není-li schopen prokázat existenci významného bezpečnostního rizika, aniž je dotčen článek 16. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 se vnitrostátní bezpečnostní orgán v tomto ohledu nemůže odvolat na žádná pravidla skupiny A uvedená v tomto dokumentu.

4. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může požádat o dodání dalších informací nebo o provedení analýz rizika podle čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/49/ES či zkoušek na síti, a to pro účely ověření, zda informace podle odst. 2 písm. c) a d) tohoto článku odpovídají platným vnitrostátním předpisům oznámeným Komisi podle článku 8 směrnice 2004/49/ES nebo článku 17 této směrnice. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 této směrnice však vnitrostátní bezpečnostní orgán může provést tato ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se ke skupině B nebo C podle tohoto dokumentu.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán po konzultaci s žadatelem stanoví rozsah a obsah požadovaných dalších informací, analýz rizika či zkoušek. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od žádosti žadatele. Případně přijme vnitrostátní bezpečnostní orgán opatření umožňující konání zkoušek.

5. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu předložených v souladu s tímto článkem co nejdříve a nejpozději:

a) čtyři měsíce po předložení technické dokumentace uvedené v odstavci 2;

▼B

b) případně dva měsíce po poskytnutí dalších informací či analýz rizik požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 4;

c) případně dva měsíce po poskytnutí výsledků zkoušek požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 4.

Článek 26

Povolování typů vozidel

1. Členské státy mohou vydávat povolení typů vozidel.

2. Pokud však členské státy povolí vozidlo, povolí současně i typ vozidla.

3. Vozidlo odpovídající typu již povolenému v členském státě bude tímto členským státem povoleno na základě prohlášení o shodě s typem předloženého žadatelem, a to bez dalších kontrol. Avšak v případě, že se příslušná ustanovení TSI a vnitrostátních předpisů, na jejichž základě byl typ vozidla povolen, změní, členské státy rozhodnou, zda již udělená povolení typu zůstanou v platnosti nebo je třeba je obnovit. Kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán kontroluje v případě obnovování povolení typu se mohou týkat pouze změněných pravidel. Obnovování povolení typu nemá vliv na povolení vozidel již udělená na základě dříve povolených typů.

4. Vzor prohlášení o shodě typu přijme Komise do 19. července 2009 na základě návrhu agentury a v souladu s regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3.

5. Prohlášení o shodě typu bude sestaveno v souladu s:

a) postupy ověřování příslušných TSI u vozidel odpovídajících TSI;

b) postupy ověřování stanovenými v modulech D nebo E rozhodnutí 93/465/EHS u vozidel neodpovídajících TSI. Případně může Komise schválit postup ověření *ad-hoc* v souladu s postupem podle čl. 29 odst. 3.

6. Žadatel může požádat o povolení typu současně v několika členských státech. V takovém případě budou vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracovat za účelem zjednodušení postupu a zmírnění administrativní zátěže.

7. Povolení typu budou zaregistrována v evropském registru povolených typů podle článku 34. V tomto registru bude uveden členský stát nebo členské státy, v nichž je typ vozidla povolen.

▼B

Článek 27

Klasifikace vnitrostátních předpisů

1. Aby byl usnadněn postup povolování uvádění do provozu vozidel uvedených v článku 25, vnitrostátní předpisy se klasifikují podle přílohy VII.

2. Aniž je dotčen čl. 30 odst. 3, agentura přezkoumá do 19. ledna 2009 parametry v části 1 přílohy VII a předloží Komisi doporučení, jež považuje za vhodná.

3. Agentura vypracuje doporučení k referenčnímu dokumentu odkazujícímu na všechny vnitrostátní předpisy uplatňované členskými státy pro uvedení vozidla do provozu. Vnitrostátní bezpečnostní orgány s agenturou na tomto úkolu spolupracují.

4. Na základě doporučení agentury a regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 Komise přijme referenční dokument i jakékoli rozhodnutí o jeho aktualizaci.

KAPITOLA VI

OZNÁMENÉ SUBJEKTY

Článek 28

Oznámené subjekty

1. Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty odpovědné za provádění postupu posuzování shody nebo vhodnosti pro použití podle článku 13 a postupu ověřování podle článku 18, přičemž uvedou oblast příslušnosti každého subjektu a identifikační čísla, která předem získají od Komise. Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* seznam subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti příslušnosti a zajistí, aby byl tento seznam aktualizován.

2. Členské státy musí při posuzování subjektů, které mají být oznámeny, uplatnit kritéria stanovená v příloze VIII. Za subjekty splňující tato kritéria jsou považovány subjekty vyhovující kritériím posuzování stanoveným v příslušných evropských normách.

3. Členský stát odejme schválení subjektu, který již nesplňuje kritéria uvedená v příloze VIII. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

4. Pokud členský stát nebo Komise dospějí k názoru, že subjekt oznámený jiným členským státem již nevyhovuje kritériím stanoveným v příloze VIII, Komise konzultuje zúčastněné strany.Komise informuje posledně zmíněný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si oznámený subjekt mohl zachovat udělený status.

▼B

5. Komise zřídí pracovní skupinu pro koordinaci oznámených subjektů (dále jen „koordinační skupina“), která bude projednávat záležitosti týkající se uplatňování postupů při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití uvedených v článku 13 a postupu ověřování uvedeného v článku 18 nebo uplatňováním TSI v této oblasti. Na práci koordinační skupiny se jako pozorovatelé mohou podílet zástupci členských států.

O práci vykonané v rámci koordinační skupiny informují Komise a pozorovatelé výbor uvedený v článku 29. Komise případně navrhne opatření nezbytná k řešení obtíží. V případě potřeby se koordinace činnosti oznámených subjektů provádí v souladu s čl. 30 odst. 4.

6. První ze zpráv uvedených v článku 39 rovněž posoudí provádění kritérií specifikovaných v příloze VIII a v případě potřeby navrhne vhodná opatření.

KAPITOLA VII

VÝBOR A PRACOVNÍ PROGRAM

Článek 29

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES (dále jen „výbor“).

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

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

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

5. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 30

Doplňkové úkoly

1. Komise může předložit výboru jakoukoli záležitost týkající se provádění této směrnice. V případě potřeby přijme Komise prováděcí doporučení poradním postupem podle čl. 29 odst. 2.

▼B

2. Výbor může projednat jakoukoli záležitost týkající se interoperability železničního systému, včetně otázek týkajících se interoperability železničního systému uvnitř Společenství a železničního systému třetích zemí.

3. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, které se týkají úpravy příloh II až IX, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 29 odst. 4.

4. V případě potřeby může výbor ustavit pracovní skupiny, které mu budou nápomocny při plnění jeho úkolů, zejména při koordinaci činnosti oznámených subjektů.

Článek 31

Pracovní program

1. Komise vypracuje pracovní program, který zohledňuje rozšíření oblasti působnosti podle článku 8, změnu TSI podle čl. 6 odst. 1 a ostatní úkoly, které jsou jí svěřeny touto směrnicí. Komise výbor plně informuje a zajistí, aby se podílel na navrhování a aktualizaci programu.

2. Pracovní program sestává z těchto fází:

a) vypracování modelu železničního systému Společenství na základě návrhu vytvořeného agenturou, založeného na seznamu subsystémů (příloha II), aby byl zaručen soulad mezi TSI; tento model musí zejména zahrnovat různé prvky systému a jejich rozhraní a působit jako referenční rámec pro definování oblastí užívání každé TSI;

b) vývoj vzorové struktury pro vypracování TSI;

c) vývoj metody analýzy nákladů a přínosů řešení stanovených v TSI;

d) přijetí pověření potřebných k vypracování TSI;

e) určení základních parametrů pro každou TSI;

f) schválení návrhu normalizačních programů;

g) příprava přechodného období mezi dnem vstupu v platnost směrnice 2004/50/ES, a zveřejněním TSI, včetně přijetí referenčního systému uvedeného v článku 36.

▼B

KAPITOLA VIII

REGISTRY SÍTÍ A VOZIDEL

Článek 32

Systém číslování vozidel

1. Každé vozidlo uvedené do provozu v železničním systému Společenství nese evropské číslo vozidla (European Vehicle Number – EVN), jež mu je přiděleno při vydání prvního povolení k uvedení do provozu.

2. Žadatel o první povolení je rovněž odpovědný za označení dotyčného vozidla číslem EČV, jež mu bylo přiděleno.

3. EČV je stanoveno v TSI o provozu a řízení dopravy.

4. Vozidlu bude EČV přiděleno pouze jednou, pokud není v TSI o provozu a řízení dopravy stanoveno jinak.

5. Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy v případě vozidel provozovaných nebo určených k provozu do třetích zemí nebo z nich, jejichž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě uvnitř Společenství, přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování.

Článek 33

Vnitrostátní registry vozidel

1. Každý členský stát vede registr vozidel, jež byla povolena na jeho území. Tento registr splňuje následující kritéria:

a) vyhovuje společným specifikacím uvedeným v odstavci 2;

b) je aktualizován orgánem nezávislým na železničních podnicích;

c) je přístupný bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice 2004/49/ES; je také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článku 30 směrnice 2001/14/ES, a agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury, jakož i osobám či organizacím, jež registrují vozidla nebo jež jsou v registru uvedeny.

2. Společné specifikace pro registr se přijímají regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu, včetně ujednání pro výměnu údajů a pravidel jejich vkládání a prohlížení. Registr musí pro každé vozidlo obsahovat alespoň tyto informace:

a) EČV;

b) odkazy na prohlášení ES o ověření a na vydávající subjekt;

▼B

c) odkazy na evropský registr povolených typů vozidel podle článku 34;

d) označení vlastníka vozidla a jeho držitele;

e) veškerá omezení způsobu užívání vozidla;

f) subjekt odpovědný za údržbu.

3. Držitel registrace neprodleně oznámí orgánu kteréhokoliv členského státu, v němž bylo vozidlo povoleno, jakékoli změny údajů zanesených do vnitrostátního registru vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vozidlo již dále neregistrovat.

4. Pokud nejsou vnitrostátní registry vozidel propojeny, každý členský stát aktualizuje svůj registr s ohledem na změny, jež jiný členský stát provádí ve vlastním registru u údajů, jež se ho týkají.

5. U vozidel, která byla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi a mají v některém členském státě povolení k uvedení do provozu na jeho území, tento členský stát zajistí, že údaje uvedené v odst. 2 písm. d) až f) je možno získat prostřednictvím vnitrostátního registru vozidel. Údaje uvedené v odst. 2 písm. f) je možno nahradit kritickými údaji o bezpečnosti vztahujícími se k plánu údržby.

Článek 34

Evropský registr povolených typů vozidel

1. Agentura sestaví a vede registr typů vozidel povolených členskými státy k uvedení do provozu na železniční síti Evropského společenství. Tento registr splňuje tato kritéria:

a) je veřejný a v elektronické podobě přístupný všem;

b) je v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 4;

c) je napojen na všechny vnitrostátní registry vozidel.

2. Registr obsahuje pro každý typ vozidla tyto údaje:

a) technické vlastnosti typu vozidla, jak jsou stanoveny v příslušných TSI;

b) jméno výrobce;

c) data vydání, odkazy a vydávající státy následných povolení pro tento typ vozidla, včetně jakýchkoli omezení či odnětí.

▼B

3. Když je povolení typu v některém členském státě uděleno, změněno, pozastaveno či odňato, vnitrostátní bezpečnostní orgán tohoto členského státu o této skutečnosti informuje agenturu, aby mohla registr aktualizovat.

4. Společné specifikace pro registr se přijímají regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla vkládání údajů a jejich prohlížení.

Článek 35

Registr infrastruktury

1. Každý členský stát zajistí zveřejňování a aktualizaci registru infrastruktury na základě cyklu revizí uvedeného v odstavci 2. Tento registr musí uvádět hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí dotyčného subsystému (například základní parametry) a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí být v každé TSI přesně uvedeno, jaké informace musí být do registru infrastruktury zařazovány.

2. Agentura vypracuje návrh specifikací k uvedenému registru týkajících se prezentace a formátu registru, jeho cyklu revizí a způsobu používání, s ohledem na vhodné přechodné období pro infrastruktury uvedené do provozu před vstupem této směrnice v platnost. Komise tyto specifikace přijme regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3.

KAPITOLA IX

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

Článek 36

Návrh referenčních systémů

1. V souladu s články 3 a 12 nařízení (ES) č. 881/2004 vypracuje agentura na základě informací oznámených členskými státy podle čl. 17 odst. 3 této směrnice, technických dokumentů z dané odvětvové oblasti a znění souvisejících mezinárodních smluv návrh referenčního systému technických předpisů zajišťujících současný stupeň interoperability sítí a vozidel, které budou podle článku 1 této směrnice zahrnuty do oblasti působnosti této směrnice. Komise přijme referenční systém regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 této směrnice.

▼B

2. Po přijetí výše uvedeného referenčního systému členské státy uvědomí Komisi o svém úmyslu přijmout jakýkoli vnitrostátní předpis nebo o vypracování jakýchkoli projektů na svém území lišících se od referenčního systému.

KAPITOLA X

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 37

Odůvodnění

Každé rozhodnutí učiněné na základě této směrnice a týkající se posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, kontrol subsystémů tvořících železniční systém, a každé rozhodnutí učiněné na základě článků 7, 12, 14 a 19 musí podrobně uvést důvody, na nichž je založeno. Musí být co nejdříve oznámeno dotyčné straně spolu s uvedením opravných prostředků, které jsou k dispozici podle právních předpisů platných v dotyčném členském státě, a s uvedením lhůt stanovených k podání těchto opravných prostředků.

Článek 38

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 1 a 2, čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 2, 5, 6 a 8, čl. 6 odst. 1, 2, 3, 9 a 10, články 7, 8 a 9, čl. 11 odst. 4 a 5, článkem 12, čl. 13 odst. 5, články 15, 16 a 17, čl. 18 odst. 1, 2, 4 a 5, čl. 19 odst. 3, články 20 až 27, čl. 28 odst. 4 a 6, články 32 až 35, jakož i s přílohami I až IX do 19. července 2010. Znění těchto opatření neprodleně sdělí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

2. Povinnost provést a uplatňovat kapitoly IV, V, VII a VIII této směrnice se nevztahuje na Kyperskou republiku a Republiku Malta po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

Jakmile však některý veřejný nebo soukromý subjekt podá oficiální žádost o výstavbu železniční tratě za účelem jejího provozování jedním nebo několika železničními podniky, přijme příslušný členský stát právní předpisy, kterými provede kapitoly zmíněné v prvním pododstavci, a to do jednoho roku od přijetí žádosti.

▼B

Článek 39

Zprávy a informace

1. Každé tři roky a poprvé 19. července 2011 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 9.

2. Do 19. července 2013 zveřejní Komise zprávu, která bude obsahovat analýzu uplatňování kapitoly V a zlepšení vzájemného schvalování vozidel ve Společenství, co se týče časové a finanční náročnosti pro žadatele při tomto postupu. Zpráva případně posoudí dopady různých alternativ s ohledem na budoucí zjednodušení postupů spojených s povolováním vozidel. V tomto případě je třeba posoudit několik alternativ v oblasti spolupráce mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány a agenturou.

3. Agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroj, který je schopný vytvořit na žádost členského státu nebo Komise přehled úrovně interoperability železničního systému. Tento nástroj musí využívat informací obsažených v registrech uvedených v článcích 33, 34 a 35.

Článek 40

Zrušení

Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES se zrušují s účinkem ode dne 19. července 2010, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států, pokud jde o lhůty pro provedení uvedených směrnic do vnitrostátního práva a lhůty jejich použitelnosti.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze XI.

Článek 14 směrnice 2004/49/ES se zrušuje s účinkem od 19. července 2008.

Článek 41

Vstup v platnost

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

Článek 42

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

▼B

PŘÍLOHA I

OBLAST PŮSOBNOSTI

1. **Transevropský konvenční železniční systém**

1.1 *Síť*

Síť transevropského konvenčního železničního systému je infrastruktura konvenčních tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES.

Pro účely této směrnice může být tato síť dále rozdělena do následujících kategorií:

— tratě určené pro osobní dopravu,

— tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),

— tratě zvláště projektované nebo modernizované pro nákladní dopravu,

— terminály osobní dopravy,

— terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,

— spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.

Tato síť zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a pro telekomunikaci určené pro dálkovou osobní a nákladní dopravu v síti s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

1.2 *Vozidla*

Transevropský konvenční železniční systém zahrnuje veškerá vozidla schopná provozu na celé síti transevropské konvenční železniční dopravy nebo na jejích částech, včetně:

— motorových nebo elektrických jednotek,

— motorových nebo elektrických hnacích vozidel,

— osobních vozů,

— nákladních vozů, včetně vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů.

Součástí může být také mobilní vybavení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury.

Každou z výše uvedených kategorií je možno rozdělit na:

— vozidla pro mezinárodní provoz,

— vozidla pro vnitrostátní provoz.

2. **Transevropský vysokorychlostní železniční systém**

2.1 *Síť*

Síť transevropského vysokorychlostního železničního systému je infrastruktura vysokorychlostních tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

▼B

Vysokorychlostní tratě zahrnují:

— zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,

— tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,

— tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými „vysokorychlostní kolejová vozidla“ projíždějí konvenční rychlostí.

Tato síť zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy, technická zařízení pro zpracování dat a telekomunikaci určené pro dopravu na těchto tratích s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

2.2 *Vozidla*

Transevropský vysokorychlostní železniční systém zahrnuje vozidla určená pro provoz:

— buď rychlostí alespoň 250 km/h na zvláště vybudovaných vysokorychlostních tratích a za vhodných okolností umožňující provoz rychlostí vyšší než 300 km/h,

— nebo rychlostí přibližně 200 km/h na tratích uvedených v oddílu 2.1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích.

Dále vozidla zkonstruovaná pro provoz s maximální rychlostí nižší než 200 km/h, jež budou pravděpodobně provozována na celé transevropské vysokorychlostní síti nebo její části tam, kde jsou slučitelné s výkonnostními úrovněmi této sítě, splní požadavky zajišťující bezpečný provoz na této síti. Za tímto účelem TSI pro konvenční vozidla rovněž specifikují požadavky pro bezpečný provoz konvenčních vozidel na vysokorychlostních sítích.

3. Kompatibilita železničního systému

Kvalita železniční dopravy v Evropě závisí mimo jiné na dokonalé kompatibilitě vlastností sítě (v nejširším slova smyslu, tj. pevných částí všech dotyčných subsystémů) s vlastnostmi vozidel (včetně palubních součástí všech dotyčných subsystémů). Na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady.

4. Rozšíření oblasti působnosti

4.1 *Skupiny sítí a vozidel*

Oblast působnosti TSI se postupně rozšíří na celý systém železnic, jak je uvedeno v čl. 1 odst. 4. V zájmu efektivního vynaložení nákladů při zajišťování interoperability budou v případě potřeby vypracovány další skupiny kategorií sítí a vozidel uvedených v této příloze. Bude-li to nezbytné, mohou se funkční a technické specifikace uvedené v čl. 5 odst. 3 lišit podle skupin.

▼B

4.2 *Účelnost vynaložených nákladů*

Při analýze nákladů a přínosů navrhovaných opatření se zohlední mimo jiné:

— náklady na navrhované opatření,

— výhody rozšíření oblasti působnosti na zvláštní skupiny sítí a vozidel pro interoperabilitu,

— snížení kapitálových nákladů a výdajů z důvodu úspor vyplývajících z rozsahu průmyslové produkce a lepšího využívání vozidel,

— snížení investičních nákladů a nákladů na údržbu a provoz v důsledku větší konkurence mezi výrobci a společnostmi provádějícími údržbu,

— přínos pro životní prostředí v důsledku technického zlepšování železničního systému,

— zvýšení bezpečnosti provozu.

Kromě toho se v tomto hodnocení uvedou očekávané důsledky pro všechny zúčastněné provozovatele a hospodářské subjekty.

▼M2

PŘÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. **Seznam subsystémů**

Pro účely této směrnice může být železniční systém rozčleněn na tyto subsystémy:

a) strukturální oblasti:

— infrastruktura,

— energetika,

— traťové řízení a zabezpečení,

— palubní řízení a zabezpečení,

— kolejová vozidla;

b) funkční oblasti:

— provoz a řízení dopravy,

— údržba,

— využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

2. **Popis subsystémů**

Pro každý subsystém nebo část subsystému navrhuje agentura v době vypracovávání odpovídajícího návrhu TSI seznam prvků a hledisek týkajících se interoperability. Aniž je dotčena volba hledisek a prvků týkajících se interoperability a aniž je dotčeno pořadí, v jakém budou předmětem TSI, zahrnují tyto subsystémy toto:

2.1 *Infrastruktura*

Trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), související staniční infrastruktura (nástupiště, přístupové cesty včetně potřeb osob se sníženou pohyblivostí atd.), bezpečnostní a ochranná zařízení.

2.2 *Energetika*

Trakční proudová soustava, včetně trakčního vedení a traťové části systému měření spotřeby elektrické energie.

2.3 *Traťové řízení a zabezpečení*

Všechna traťová zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti.

2.4 *Palubní řízení a zabezpečení*

Všechna palubní zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti.

▼**M2**

2.5 *Provoz a řízení dopravy*

Postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů jak během normálního, tak zhoršeného provozu, včetně zejména řazení a řízení vlaků, plánování a řízení provozu.

Odborná kvalifikace, která může být vyžadována pro provádění přeshraničních dopravních služeb.

2.6 *Využití telematiky*

V souladu s přílohou I se tento subsystém skládá ze dvou prvků:

a) využití v osobní dopravě, včetně systémů poskytujících cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervačních a platebních systémů, odbavování zavazadel, zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;

b) využití v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémů seřaďování a přidělování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

2.7 *Kolejová vozidla*

Struktura, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, sběrače proudu, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, palubní vybavení pro měření spotřeby elektrické energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující, včetně potřeb osob se sníženou pohyblivostí), pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku.

2.8 *Údržba*

Postupy, související zařízení, logistická střediska pro údržbu a rezervy umožňující povinné opravné práce a preventivní údržbu k zajištění interoperability železničního systému a k zaručení požadované výkonnosti.

▼B

PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

1. **Obecné požadavky**

1.1 *Bezpečnost*

1.1.1 Návrh, konstrukce nebo montáž, údržba a kontrola konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost, a zejména konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku, musí zaručovat bezpečnost na úrovni odpovídající cílovým záměrům stanoveným pro síť, včetně cílových záměrů pro řešení situací za zhoršených podmínek.

1.1.2 Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší dovolené rychlosti. Parametry brzdných zařízení musí zaručovat maximální povolenou rychlost a zastavení ve stanovené brzdné vzdálenosti.

1.1.3 Použité konstrukční části musí odolat každému stanovenému normálnímu nebo výjimečnému namáhání po celou dobu provozu. Důsledky veškerých náhodných poruch pro bezpečnost musí být omezeny vhodnými prostředky.

1.1.4 Konstrukce pevných zařízení a kolejových vozidel a volba použitých materiálů musí směřovat k omezení vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.

1.1.5 Veškerá zařízení určená k tomu, aby jimi manipulovali uživatelé, musí být navržena tak, aby neohrozila jejich bezpečnost, jsou-li používána předvídatelným způsobem, který není v souladu s vyznačenými pokyny.

1.2 *Spolehlivost a dostupnost*

Kontrola a údržba pevných nebo pohyblivých konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku musí být organizována, prováděna a kvantifikována takovým způsobem, aby byl zajištěn jejich provoz za určených podmínek.

1.3 *Ochrana zdraví*

1.3.1 Materiály, které mohou na základě způsobu jejich používání představovat ohrožení pro zdraví osob, které k nim mají přístup, nesmějí být ve vlacích a v železniční infrastruktuře používány.

1.3.2 Tyto materiály musí být vybírány, rozmísťovány a používány takovým způsobem, aby byla omezena emise škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru.

1.4 *Ochrana životního prostředí*

1.4.1 Ve fázi návrhu systému musí být posouzen a zohledněn vliv stavby a provozu železničního systému na životní prostředí v souladu s platnými předpisy Společenství.

1.4.2 Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.

1.4.3 Kolejová vozidla a napájecí systémy musí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky kompatibilní s instalacemi, zařízeními a veřejnými nebo soukromými sítěmi, s nimiž by se mohly vzájemně rušit.

▼M4

1.4.4 Konstrukce a provoz železničního systému nesmí vyvolávat nepřípustnou úroveň hluku

— v oblastech v blízkosti železniční infrastruktury, jak je definována v článku 3 směrnice 2012/34/EU, a

— v kabině strojvedoucího.

▼B

1.4.5 Provoz železničního systému nesmí za normálního stavu údržby vyvolávat nepřípustné úrovně zemních vibrací působících na činnosti a prostředí v blízkosti infrastruktury.

1.5 *Technická kompatibilita*

Technické vlastnosti infrastruktury a pevných zařízení musí být kompatibilní jak navzájem, tak s vlastnostmi vlaků, které mají být používány v železničním systému.

Jestliže se dodržování těchto vlastností ukáže být na určitých úsecích sítě obtížné, mohou být zavedena dočasná řešení, která zajistí kompatibilitu v budoucnu.

▼M3

1.6 *Přístupnost*

1.6.1 Subsystémy „infrastruktura“ a „kolejová vozidla“ musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, aby byl zajištěn přístup na základě rovnosti s ostatními tím, že se zabrání vytvoření překážek nebo se překážky odstraní a přijmou se vhodná opatření. To musí zahrnovat návrh, vybudování, obnovu, modernizaci, údržbu a provoz příslušných částí subsystémů, ke kterým má přístup veřejnost.

1.6.2 Subsystémy „provoz“ a „využití telematiky v osobní dopravě“ musí zajišťovat nezbytné funkce potřebné pro usnadnění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace na základě rovnosti s ostatními tím, že se zabrání vytvoření překážek nebo se překážky odstraní a přijmou se vhodná opatření.

▼B

2. **Požadavky zvláštní pro každý subsystém**

2.1 *Infrastruktura*

2.1.1 Bezpečnost

Je třeba přijmout přiměřená opatření k zabránění přístupu nebo nežádoucího vniknutí do zařízení.

Je třeba přijmout opatření k omezení nebezpečí, kterému jsou vystaveny osoby zejména ve stanicích, jimiž projíždějí vlaky.

Zařízení infrastruktury, k nimž má veřejnost přístup, musí být navržena a postavena tak, aby se omezilo veškeré ohrožení bezpečnosti osob (stabilita, požár, přístup, evakuace, nástupiště atd.).

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech a na nadjezdech.

▼M3

2.1.2 Přístupnost

2.1.2.1 Subsystémy „infrastruktura“, ke kterým má přístup veřejnost, musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s odstavcem 1.6.

▼B

2.2 *Energie*

2.2.1 Bezpečnost

Činností systémů dodávky energie nesmí být narušena bezpečnost vlaků ani osob (uživatelů, provozních zaměstnanců, obyvatel v blízkosti dráhy ani dalších osob).

2.2.2 Ochrana životního prostředí

Činností systémů dodávky elektrické nebo tepelné energie nesmí být narušeno životní prostředí mimo stanovené hranice.

2.2.3 Technická kompatibilita

Používané systémy dodávky elektrické nebo tepelné energie musí:

— umožnit vlakům dosahovat určené úrovně výkonnosti,

— být kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlacích.

2.3 *Řízení a zabezpečení*

2.3.1 Bezpečnost

Používaná řídicí a zabezpečovací zařízení a postupy musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro tuto síť. Systémy řízení a zabezpečení by měly i nadále umožňovat bezpečný provoz vlaků, jejichž další jízda za ztížených podmínek je povolena.

2.3.2 Technická kompatibilita

Veškerá nová infrastruktura a veškerá nová kolejová vozidla vyrobená nebo vyvinutá po přijetí kompatibilního systému řízení a zabezpečení musí být upraveny pro využití v tomto systému.

Řídicí a zabezpečovací zařízení instalovaná v kabinách strojvedoucích vlaků musí za stanovených podmínek umožnit normální provoz v celém železničním systému.

2.4 *Kolejová vozidla*

2.4.1 Bezpečnost

Konstrukce kolejových vozidel a spojení mezi vozidly musí být řešeny takovým způsobem, aby chránily prostory pro cestující a prostory pro řízení v případě kolize nebo vykolejení.

Elektrická zařízení nesmějí ohrožovat bezpečnost a fungování řídicích a zabezpečovacích zařízení.

Způsob brzdění a vzniklé silové působení musí být kompatibilní s konstrukcí kolejí, inženýrskými sítěmi a návěstěním.

Je třeba přijmout opatření k zabránění přístupu k součástem pod napětím, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob.

▼B

V případě nebezpečí musí instalovaná zařízení umožnit cestujícím informovat strojvedoucího a umožnit obsluze vlaku navázat se strojvedoucím spojení.

Vstupní dveře musí mít zabudovaný systém otevírání a zavírání zaručující bezpečnost cestujících.

Musí být k dispozici nouzové východy a musí být označeny.

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech.

Vlaky musí být povinně vybaveny nouzovým osvětlovacím systémem s dostatečnou intenzitou a dobou trvání osvětlení.

Vlaky musí být vybaveny vlakovým dorozumívacím systémem zajišťujícím komunikaci obsluhy vlaku s cestujícími.

2.4.2 Spolehlivost a dostupnost

Konstrukce životně důležitých zařízení, jízdního, trakčního a brzdového zařízení a rovněž systému řízení a zabezpečení musí být řešena tak, aby v situaci zvláštní poruchy umožňovala vlaku pokračovat v jízdě, aniž by byla nepříznivě ovlivněna zařízení, která zůstávají v provozu.

2.4.3 Technická kompatibilita

Elektrické zařízení musí být kompatibilní s činností řídicích a zabezpečovacích zařízení.

V případě elektrické trakce musí vlastnosti sběračů proudu umožnit vlakům jízdu při využívání napájecích systémů železničního systému.

Vlastnosti kolejových vozidel musí umožnit jízdu na každé trati, na které se předpokládá jejich provoz, při zohlednění odpovídajících klimatických podmínek.

2.4.4 Kontrola

Vlaky musí být vybaveny záznamovým zařízením. Údaje získané pomocí tohoto zařízení a zpracování informací musí být harmonizovány.

▼M3

2.4.5 Přístupnost

2.4.5.1 Subsystémy „kolejová vozidla“, ke kterým má přístup veřejnost, musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s odstavcem 1.6.

▼B

2.5 *Údržba*

2.5.1 Ochrana zdraví a bezpečnost

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby musí zajistit bezpečný provoz subsystému a nesmějí způsobit ohrožení lidského zdraví a bezpečnosti.

2.5.2 Ochrana životního prostředí

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby nesmějí nepřípustným způsobem zasahovat do okolního prostředí.

2.5.3 Technická kompatibilita

Zařízeními pro údržbu kolejových vozidel musí být zajištěny činnosti související s bezpečností, ochranou zdraví a s pohodlím ve všech kolejových vozidlech, pro něž byla zkonstruována.

▼B

2.6 *Provoz a řízení dopravy*

2.6.1 Bezpečnost

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců středisek řízení dopravy musí zaručovat bezpečný provoz, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců středisek údržby a středisek řízení dopravy a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích řízení dopravy a střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň bezpečnosti.

2.6.2 Spolehlivost a dostupnost

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců středisek údržby a středisek řízení dopravy a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích řízení dopravy a střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti systému.

2.6.3 Technická kompatibilita

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců řízení provozu musí zaručovat provozní efektivnost železničního systému, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

▼M3

2.6.4 Přístupnost

2.6.4.1 Musí být provedena příslušná opatření, aby provozní pravidla zajistila nezbytné funkce potřebné pro zajištění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

▼B

2.7 *Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě*

2.7.1 Technická kompatibilita

Základními požadavky na využití telematiky musí být zaručena minimální jakost služeb v oblasti přepravy cestujících a v oblasti nákladní dopravy, zejména s ohledem na technickou kompatibilitu.

Je třeba přijmout opatření s cílem zajistit:

— aby databáze, programové vybavení a datové komunikační protokoly byly vypracovány způsobem umožňujícím co největší vzájemnou výměnu dat mezi různými aplikacemi a provozovateli, s výjimkou důvěrných obchodních údajů,

— aby uživatelé měli snadný přístup k informacím.

2.7.2 Spolehlivost a dostupnost

Metodami používání, řízení, aktualizace a udržování těchto databází, programového vybavení a datových komunikačních protokolů musí být zaručena účinnost těchto systémů a kvalita služeb.

▼B

2.7.3 Ochrana zdraví

Rozhraní mezi těmito systémy a uživateli musí vyhovovat minimálním pravidlům pro ergonomii a ochranu zdraví.

2.7.4 Bezpečnost

Pro uchovávání a přenos informací vztahujících se k bezpečnosti musí být zajištěny vhodné úrovně integrity a spolehlivosti.

▼M3

2.7.5 Přístupnost

2.7.5.1 Musí být provedena příslušná opatření, aby subsystémy využití telematiky v osobní dopravě zajistily nezbytné funkce potřebné pro zajištění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

▼B

PŘÍLOHA IV

ES PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A VHODNOST PRO POUŽITÍ PRVKŮ INTEROPERABILITY

1. **Prvky interoperability**

ES prohlášení se vztahuje na prvky interoperability související s interoperabilitou železničního systému, jak je uvedeno v článku 3. Může se jednat o tyto prvky interoperability:

1.1 *Obecně použitelné prvky*

Jsou to prvky, které nejsou zvlášť určené pro železniční systém a jako takové se mohou používat i v jiných odvětvích.

1.2 *Obecně použitelné prvky se zvláštními vlastnostmi*

Jsou to prvky, které jako takové nejsou zvlášť určené pro železniční systém, ale jsou-li používány pro železniční účely, musí vykazovat zvláštní úrovně výkonnosti.

1.3 *Zvláštní prvky*

Jsou to prvky, které jsou zvlášť určené pro uplatnění na železnici.

2. **Oblast působnosti**

ES prohlášení zahrnuje:

— buď posouzení skutečné shody jednotlivého samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se musí dodržet, provedené jedním nebo více oznámenými subjekty,

— nebo posouzení/hodnocení vhodnosti pro použití jednotlivého prvku interoperability provedené jedním nebo více oznámenými subjekty, přičemž se prvek posuzuje v rámci železničního prostředí, a zejména v případech, kdy jde o rozhraní, vzhledem k technickým specifikacím funkční povahy určeným ke kontrole.

Postupy posuzování uplatňované oznámenými subjekty ve fázi návrhu a výroby vycházejí z modulů definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v souladu s podmínkami uvedenými v TSI.

3. **Obsah ES prohlášení**

ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako pokyny a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici,

— jméno a adresu výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma výrobce),

— popis prvku interoperability (značka, typ atd.),

— popis postupu uplatněného za účelem prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití (článek 13),

— veškeré příslušné popisy, kterým prvek interoperability odpovídá, a zejména podmínky jeho použití,

▼B

— jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu nebo vhodnost pro použití, a datum certifikátu přezkoušení, případně spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jeho platnosti,

— případně odkaz na evropskou specifikaci,

— identifikaci podepisující osoby zplnomocněné k přijímání závazků jménem výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství.

▼M2

PŘÍLOHA V

PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ

1. **ES Prohlášení o ověření subsystémů**

ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Uvedené dokumenty musí vycházet z informací, které jsou výsledkem postupu ES ověřování subsystémů, jak je definováno v oddíle 2 přílohy VI. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici,

— jméno a adresu zadavatele nebo výrobce či jeho zplnomocněného zástupce usazeného v Evropské unii (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma zadavatele nebo výrobce),

— stručný popis subsystému,

— jméno a adresu oznámeného subjektu, který provedl ES ověření podle článku 18,

— odkazy na dokumenty obsažené v souboru technické dokumentace,

— veškerá příslušná dočasná nebo konečná ustanovení, kterým má subsystém vyhovovat, a zejména případná provozní omezení nebo podmínky,

— v případě, že jde o dočasné prohlášení: doba trvání platnosti ES prohlášení,

— identifikaci podepisující osoby.

V případě, že se v příloze VI uvádí odkaz na prohlášení ES ISV, uplatní se na toto prohlášení ustanovení tohoto oddílu.

2. **Prohlášení o ověření subsystémů v případě vnitrostátních předpisů**

Jestliže se v příloze VI uvádí odkaz na prohlášení o ověření subsystémů v případě vnitrostátních předpisů, uplatní se obdobně na uvedené prohlášení ustanovení oddílu 1.

▼M2

PŘÍLOHA VI

POSTUP OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

1. OBECNÉ ZÁSADY

Postup ověřování subsystému zahrnuje kontrolu a osvědčení toho, že subsystém:

— je projektován, konstruován a instalován takovým způsobem, aby splňoval základní požadavky, které se ho týkají, a

— může být povolen k uvedení do provozu.

2. POSTUP ES OVĚŘOVÁNÍ

2.1 **Úvod**

ES ověřování je postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje, že subsystém:

— je v souladu s příslušnými TSI,

— vyhovuje ostatním nařízením odvozeným ze Smlouvy.

2.2 **Části subsystému a fáze**

2.2.1 *Dočasné prohlášení o ověření (ISV)*

Pokud je to uvedeno v TSI nebo případně v žádosti žadatele, může být subsystém rozdělen do několika částí nebo může být během postupu ověřování kontrolován v různých fázích.

Dočasné prohlášení o ověření (ISV) je postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje některé části subsystému nebo některé fáze postupu ověřování.

Na základě každého ISV vydává oznámený subjekt zvolený žadatelem certifikát ES ISV. Žadatel poté případně vypracuje prohlášení ES ISV. Osvědčení ISV a prohlášení ISV musejí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

2.2.2 *Části subsystému*

Žadatel může požádat o ISV pro každou část. Každá část se zkontroluje v každé fázi, jak je popsáno v části 2.2.3.

2.2.3 *Fáze postupu ověřování*

Subsystém nebo některé jeho části se kontrolují v každé z následujících fází:

— celkový návrh,

— realizace: konstrukce, a zejména pak inženýrské práce, výroba, montáž prvků a celkové nastavení,

— závěrečné zkoušení.

Žadatel může požádat o ISV pro fázi návrhu (včetně zkoušek typu) a fázi realizace.

2.3 **Certifikát o ověření**

2.3.1 Oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování posoudí návrh, realizaci a závěrečné zkoušení subsystému a vydá certifikát o ověření ES určený pro žadatele, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření. Certifikát o ověření ES musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

▼M2

Pokud u subsystému nebyla posuzována shoda se všemi příslušnými TSI (např. v případě odchylky, částečného uplatňování TSI za účelem aktualizace nebo prodloužení, přechodného období v TSI nebo zvláštního případu), uvede se v certifikátu ES přesný odkaz na TSI nebo jejich části, u nichž oznámený subjekt shodu během postupu ES ověřování nezkoumal.

2.3.2 V případě, že byly vydány certifikáty ES ISV, vezme oznámený subjekt zodpovědný za ES ověření subsystému tyto ES ISV certifikáty v úvahu a dříve, než vydá certifikát o ověření ES, provede tyto úkony:

— ověří, že certifikáty ES ISV odpovídajícím způsobem pokrývají příslušné požadavky TSI,

— zkontroluje všechna hlediska, která nejsou pokryta certifikáty ES ISV, a

— zkontroluje závěrečné zkoušení subsystému jako celku.

2.4 **Soubor technické dokumentace**

Soubor technické dokumentace přiložený k ES prohlášení o ověření musí obsahovat:

— technické charakteristiky související s návrhem, včetně celkových a podrobných výkresů, pokud jde o realizaci, schémat elektrických obvodů a hydraulických obvodů, schémat ovládacích okruhů, popisu systémů zpracování dat a automatických systémů, dokumentace o provozu a údržbě apod., vztahujících se k dotčenému subsystému,

— seznam prvků interoperability podle čl. 5 odst. 3 písm. d), které jsou zahrnuty do subsystému,

— kopie ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny v souladu s článkem 13 směrnice, k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušeních provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,

— je-li to možné, certifikáty ISV ES, a v takovém případě případně prohlášení ISV ES, které je přiložené k certifikátu o ověření ES, včetně výsledku ověření oznámeným subjektem o jejich platnosti,

— certifikát o ověření ES podepsaný oznámeným subjektem odpovědným za ES ověřování, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že subsystém je v souladu s požadavky příslušných TSI a budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu o ověření ES by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované týmž subjektem v souvislosti s jeho úkolem, jak je uvedeno v bodech 2.5.3 a 2.5.4,

— certifikáty ES vydané v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy,

— v případech, kdy se podle nařízení Komise ES/352/2009 ([1]) vyžaduje bezpečné začlenění, zahrne žadatel do souboru technické dokumentace zprávu odborníka o společných bezpečnostních metodách zaměřenou na posouzení rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

([1]) Úř. věst. L 108, 22.4.2009, s. 4.

▼M2

2.5 **Dozor**

2.5.1 Účelem ES dozoru je zajistit, aby při výrobě subsystému byly plněny povinnosti vyplývající ze souboru technické dokumentace.

2.5.2 Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu výroby musí mít stálý přístup na místo staveniště, do prostor určených pro výrobu, skladování a v případě potřeby do míst, kde probíhá prefabrikace, nebo do prostor určených pro zkoušení a obecně do veškerých prostor, jejichž návštěvu považuje za nezbytnou ke splnění svých úkolů. Oznámený subjekt musí od žadatele obdržet všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak prováděcí plány a technické podklady týkající se subsystému.

2.5.3 Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu provádění pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že jsou dodržována ustanovení všech příslušných TSI. Osobám odpovědným za provádění poskytne zprávu o auditu. Jeho přítomnost může být vyžadována při určitých fázích stavebních činností.

2.5.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit neočekávané návštěvy na staveništi nebo v prostorách určených pro výrobu. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt provést úplné nebo částečné audity. Osobám odpovědným za provádění poskytne zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.

2.5.5 Oznámený subjekt, jehož úkolem je vydat ES prohlášení o vhodnosti pro použití uvedené v oddílu 2 přílohy IV, musí být schopen vykonávat dozor nad subsystémem, který obsahuje prvek interoperability, aby v případě, že to příslušná TSI požaduje, zhodnotil vhodnost jeho používání v železničním prostředí, pro které je určen.

2.6 **Předložení**

Úplný soubor technické dokumentace podle bodu 2.4 je uložen u žadatele společně s certifikáty ES ISV, pokud jsou k dispozici, vydanými oprávněným oznámeným subjektem nebo společně s certifikáty o ověření vydaným oznámeným subjektem odpovědným za ES ověření subsystému. Soubor technické dokumentace je přiložen k ES prohlášení o ověření, které žadatel zašle příslušnému orgánu, u něhož podává žádost o uvedení do provozu.

Kopii souboru technické dokumentace uchovává žadatel po celou dobu životnosti subsystému. Kopie se zašle každému členskému státu, který o to požádá.

2.7 **Zveřejňování**

Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:

— přijatých žádostí o ověření ES a ISV,

— žádostí o posouzení shody a/nebo vhodnosti použití IC,

— vydaných nebo zamítnutých certifikátů ES ISV,

— vydaných nebo zamítnutých certifikátů ES o shodě a/nebo vhodnosti pro použití,

— vydaných nebo odmítnutých certifikátů o ověření ES.

▼M2

2.8 **Jazyk**

Soubor technické dokumentace a korespondence týkající se ES postupů ověřování se vypracují v úředním jazyce členského státu EU, v němž je žadatel usazen, nebo v úředním jazyce EU jím akceptovaném.

3. POSTUP OVĚŘOVÁNÍ V PŘÍPADĚ VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ

3.1 **Úvod**

Postup ověřování v případě vnitrostátních předpisů je postup, kterým subjekt určený podle čl. 17 odst. 3 (určený subjekt) kontroluje a ověřuje, že subsystém je v souladu s vnitrostátními předpisy oznámenými podle čl. 17 odst. 3.

3.2 **Certifikát o ověření**

Určený subjekt zodpovědný za postup ověřování v případě vnitrostátních předpisů vyhotoví certifikát o ověření určený žadateli.

Certifikát musí obsahovat přesný odkaz na vnitrostátní předpisy, s nimiž zkoumá určený subjekt soulad během postupu ověřování, včetně předpisů týkajících se částí, které jsou předmětem odchylky od TSI, aktualizace nebo prodloužení.

V případě vnitrostátních předpisů souvisejících se subsystémy tvořícími vozidlo rozdělí určený subjekt certifikát na dvě části. V první části musí být obsaženy odkazy na vnitrostátní předpisy, které se vztahují výhradně na technickou kompatibilitu vozidla a dotčené sítě, zatímco druhá část se týká všech ostatních vnitrostátních předpisů.

3.3 **Soubor technické dokumentace**

Soubor technické dokumentace přiložený k certifikátu o ověření v případě vnitrostátních předpisů musí být součástí souboru technické dokumentace uvedené v bodě 2.4 a musí obsahovat technické údaje týkající se posouzení shody subsystému s vnitrostátními předpisy.

▼B

PŘÍLOHA VII

PARAMETRY, KTERÉ SE KONTROLUJÍ PŘI UVÁDĚNÍ VOZIDEL, JEŽ NEJSOU VE SHODĚ S TSI, DO PROVOZU, A KLASIFIKACE VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ

▼M1

1. **Seznam ukazatelů**

1.1 Obecná dokumentace

Obecná dokumentace (včetně popisu nového, renovovaného nebo modernizovaného vozidla a jeho plánovaného použití, informací o návrhu, opravách, provozu a údržbě, souboru technické dokumentace, atd.)

1.2 Konstrukce a mechanické díly

Mechanická neporušenost a spojení mezi vozidly (včetně tažného ústrojí a nárazníků, přechodových můstků), pevnost konstrukce vozidla a vybavení (např. sedadel), nosnost, pasivní bezpečnost (včetně vnitřní a vnější odolnosti vůči nárazu)

1.3 Vzájemné působení s kolejemi a obrys vozidel

Mechanická rozhraní vůči infrastruktuře (včetně statického a dynamického chování, vůlí a uložení, rozchodu, pojezdového ústrojí, apod.)

1.4 Brzdové zařízení

Položky související s brzdovým zařízením (včetně zařízení protismyku, ovládání brzd a účinnosti brzd v provozu, nouzových a parkovacích režimů)

1.5 Položky týkající se cestujících

Zařízení pro cestující a prostředí pro cestující (včetně oken a dveří pro cestující, požadavků týkajících se osob s omezenou pohyblivostí, apod.)

1.6 Environmentální podmínky a aerodynamické účinky

Vliv okolního prostředí na vozidlo a vliv vozidla na okolní prostředí (včetně aerodynamických podmínek a rozhraní jak mezi vozidlem a traťovou částí železničního systému, tak rozhraní mezi vozidlem a okolním prostředím)

1.7 Požadavky na venkovní upozornění, označení, funkce a integritu softwaru

Venkovní upozornění, označení, funkce a integrita softwaru, tj. funkce související s bezpečností s dopadem na chování vlaku včetně komunikačního systému vlaku

1.8 Palubní napájení a řídící systémy

Palubní pohonné, napájecí a řídící systémy včetně rozhraní mezi vozidlem a napájecí infrastrukturou a všech aspektů elektromagnetické kompatibility

1.9 Zařízení, rozhraní a prostředí pro zaměstnance

Palubní zařízení, rozhraní, pracovní podmínky a prostředí pro zaměstnance (včetně kabin strojvůdce a rozhraní mezi strojvůdcem a strojem)

▼M1

1.10 Požární bezpečnost a evakuace

1.11 Servis

Palubní zařízení a rozhraní pro servis

1.12 Palubní řízení a zabezpečení

Veškeré palubní zařízení nutné pro zajištění bezpečnosti a pro ovládání a řízení pohybů vlaků oprávněných k jízdě po síti a jeho účinky na traťovou část železničního systému

1.13 Zvláštní požadavky na provoz

Zvláštní požadavky na provoz vozidel (včetně provozu za zhoršených podmínek, odtahování vozidel, apod.)

1.14 Položky týkající se nákladu

Položky týkající se nákladu a životního prostředí (včetně zvláštních zařízení nutných pro přepravu nebezpečného zboží)

Výše uvedená vysvětlení a příklady psané *kurzivou* jsou uvedeny pouze pro informaci a nejsou definicemi parametrů.

▼B

2. **Klasifikace předpisů**

Vnitrostátní předpisy týkající se ukazatelů uvedených v oddíle 1 jsou zařazeny do jedné ze tří níže uvedených kategorií. To se netýká předpisů a omezení s čistě místní působností, jejich ověřování je součástí kontrol, které po vzájemné dohodě zavedou železniční podniky a provozovatelé infrastruktury.

Skupina A:

Do skupiny A patří:

— mezinárodní normy,

— vnitrostátní předpisy, které se z hlediska bezpečnosti železnic považují za rovnocenné s vnitrostátními předpisy ostatních členských států.

Skupina B:

Do skupiny B patří všechny předpisy, které nepatří do skupiny A nebo C nebo takové, které ještě nebylo možné zařadit ani do jedné z nich.

Skupina C:

Do skupiny C patří předpisy, které jsou naprosto nezbytné a týkají se technických parametrů infrastruktury z hlediska bezpečného a interoperabilního provozu dotyčné sítě (např. průjezdný průřez).

▼B

PŘÍLOHA VIII

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA, KTERÁ MUSÍ ČLENSKÉ STÁTY BRÁT V ÚVAHU PŘI OZNAMOVÁNÍ SUBJEKTŮ

1. Subjekt, jeho ředitel a pracovníci odpovědní za provádění kontrolních činností se nesmějí přímo podílet na návrhu, výrobě, výstavbě, uvádění na trh nebo údržbě prvků interoperability nebo subsystémů nebo na jejich používání, ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Tím není vyloučena možnost výměny technických informací mezi výrobcem a tímto subjektem.

2. Subjekt a pracovníci odpovědní za kontrolu provádějí kontrolní činnosti na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a technické způsobilosti a nesmějí být vystaveni žádnému tlaku a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich rozhodování nebo výsledky inspekce, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které jsou na výsledcích kontroly zainteresovány.

Zejména musí být subjekt a zaměstnanci odpovědní za kontrolu funkčně nezávislí na orgánech pověřených vydáváním povolení k uvedení vozidel do provozu podle této směrnice, licencí podle směrnice 95/18/ES, osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES a na subjektech pověřených vyšetřováním v případě nehod.

3. Subjekt musí mít k dispozici pracovníky a vlastnit potřebné vybavení, aby mohl řádně vykonávat technické a správní úkony spojené s prováděním kontroly na odpovídající úrovni. Měl by mít rovněž přístup k vybavení potřebnému pro mimořádné kontroly.

4. Pracovníci odpovědní za kontroly musí mít:

— řádné technické a odborné vzdělání,

— dostatečnou znalost požadavků na provádění kontrol a odpovídající zkušenosti v kontrolách v této oblasti,

— schopnost vypracovat certifikáty, protokoly a zprávy nutné k doložení provedených inspekcí.

5. Musí být zaručena nezávislost pracovníků odpovědných za inspekce. Jejich odměňování nesmí záviset na počtu provedených inspekcí ani na výsledcích těchto inspekcí.

6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti osob, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud tyto kontroly neprovádí přímo členský stát.

7. Pracovníci tohoto subjektu musejí zachovávat profesní tajemství, pokud jde o všechny skutečnosti, které se dozví při plnění svých povinností (s výjimkou příslušných správních orgánů a orgánů vyšetřujících nehody ve státě, v němž vykonávají svou činnost, jakož i orgánů vyšetřujících nehody odpovědných za vyšetřování nehod způsobených selháním kontrolovaných prvků interoperability nebo subsystémů) na základě této směrnice nebo jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se tato směrnice provádí.

▼B

PŘÍLOHA IX

SOUBOR PODKLADŮ PRO PŘEDLOŽENÍ VÝJIMKY

Při podání žádosti o výjimku musí členské státy předložit tyto dokumenty:

a) formální dopis, v němž se Komisi sděluje zamýšlená výjimka;

b) soubor podkladů, který je připojen k dopisu a který obsahuje alespoň:

— popis prací, zboží a služeb, které jsou předmětem výjimky, s upřesněním klíčových údajů, zeměpisné polohy a provozní a technické oblasti,

— přesný odkaz na TSI (nebo na jejich části), pro které se výjimka požaduje,

— přesný odkaz a podrobnosti o alternativních ustanoveních, která se použijí,

— pro žádosti podané v rámci čl. 7 odst. 1 písm. a) odůvodnění pokročilé fáze vývoje projektu,

— odůvodnění výjimky s uvedením hlavních příčin technické, hospodářské, obchodní, provozní a/nebo administrativní povahy,

— jakékoli jiné informace odůvodňující žádost o výjimku,

— popis opatření, která členský stát zamýšlí přijmout za účelem podpory konečné interoperability projektu. Jde-li o malou výjimku, popis se nevyžaduje.

Dokumenty musí být předloženy jak v tištěné, tak v elektronické podobě. Bude tak možné rozdělit je mezi členy výboru.

▼B

PŘÍLOHA X

ČÁST A

Zrušené směrnice

(podle článku 40)

Směrnice 96/48/ES	
Směrnice 2001/16/ES	
Směrnice 2004/49/ES	pouze článek 14

ČÁST B

Lhůty pro provedení do vnitrostátního práva

(podle článku 40)

Směrnice	Termín pro provedení
96/48/ES	9. dubna 1999
2001/16/ES	20. dubna 2003
2004/49/ES	30. dubna 2006

▼B

PŘÍLOHA XI

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 96/48/ES	Směrnice 2001/16/ES	Tato směrnice
Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
—	—	Čl. 1 odst. 3
—	Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 4
Článek 2, návětí	Článek 2, návětí	Článek 2, návětí
Čl. 2 písm. a) až l)	Čl. 2 písm. a) až l)	Čl. 2 písm. a) a b) a e) až m)
—	—	Čl. 2 písm. c) a d)
Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. n)
Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. o)
Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. p)
Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. q)
—	—	Čl. 2 písm. r) až z)
Články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a 5
Čl. 5 odst. 6	Čl. 5 odst. 7	Čl. 5 odst. 7
—	—	Čl. 5 odst. 6
—	—	Čl. 5 odst. 8
Čl. 6 odst. 1 až 8	Čl. 6 odst. 1 až 8	Čl. 6 odst. 1 až 8
—	—	Čl. 6 odst. 9 a 10
—	—	Články 7 a 8
Článek 7	Článek 7	Článek 9
Článek 8	Článek 8	Čl. 10 odst. 1
Článek 9	Článek 9	Čl. 10 odst. 2
Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 11 odst. 1 až 3
—	Čl. 10 odst. 6	Čl. 11 odst. 4
—	—	Čl. 11 odst. 5
Články 11 až 13	Články 11 až 13	Články 12 až 14
Čl. 14 odst. 1 a 2	Čl. 14 odst. 1 a 2	Čl. 15 odst. 1 a 2
Čl. 14 odst. 3	Čl. 14 odst. 3	Článek 20
Čl. 14 odst. 4 a 5	Čl. 14 odst. 4 a 5	Článek 33
—	—	Čl. 15 odst. 2 a 3

▼B

Směrnice 96/48/ES	Směrnice 2001/16/ES	Tato směrnice
Články 15 a 16	Články 15 a 16	Články 16 a 17
Čl. 16 odst. 3	Čl. 16 odst. 3	Čl. 17 odst. 3
Čl. 18 odst. 1 až 3	Čl. 18 odst. 1 až 3	Čl. 18 odst. 1 až 3
—	—	Čl. 18 odst. 4 a 5
Článek 19	Článek 19	Článek 19
Článek 20	Článek 20	Článek 28
—	—	Články 21 až 27
Čl. 21 odst. 1 až 3	Čl. 21 odst. 1 až 3	Čl. 29 odst. 1 až 3
—	—	Čl. 29 odst. 4 a 5
—	—	—
Čl. 21a odst. 1	Článek 22	Článek 30 odst. 2
Čl. 21 odst. 4	Čl. 21 odst. 4	Čl. 30 odst. 4
Čl. 21a odst. 2	Článek 21a	Čl. 30 odst. 1
Článek 21b	—	—
Článek 21c	Článek 21b	Čl. 30 odst. 3
Článek 22	Článek 26	Článek 37
Článek 22a	Článek 24	Články 34 a 35
—	—	Článek 32
—	Článek 23	Článek 31
—	Článek 25	Článek 36
Článek 23	Článek 27	Článek 38
Článek 24	Článek 28	Článek 39
—	—	Článek 40
Článek 25	Článek 29	Článek 41
Článek 26	Článek 30	Článek 42
Přílohy I až VI	Přílohy I až VI	Přílohy I až VI
—	—	Příloha VII
Příloha VII	Příloha VII	Příloha VIII
—	—	Přílohy IX až XI