Středa, 26. února 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilita železničního systému ***I

Legislativní usnesení Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014 o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Řádný legislativní postup – přepracování)

(2017/C 285/54)

Evropský parlament,

— s ohledem na návrh Komise předložený Parlamentu a Radě (COM(2013)0030),

— s ohledem na čl. 294 odst. 2, čl. 91 odst. 1 a články 170 a 171 Smlouvy o fungování Evropské unie, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C7-0027/2013),

— s ohledem na čl. 294 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie,

— s ohledem na odůvodněná stanoviska předložená v rámci protokolu č. 2 o používání zásad subsidiarity a proporcionality Parlamentem Litevské republiky a švédským parlamentem, v nichž se uvádí, že návrh legislativního aktu není v souladu se zásadou subsidiarity,

— s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru ze dne 11. července 2013 ([1]),

— s ohledem na stanovisko Výboru regionů ze dne 7. října 2013 ([2]),

— s ohledem na interinstitucionální dohodu ze dne 28. listopadu 2001 o systematičtějším využívání metody přepracování právních aktů ([3]),

— s ohledem na dopis Výboru pro právní záležitosti ze dne 16. prosince 2013 určený Výboru pro dopravu a cestovní ruch v souladu s čl. 87 odst. 3 jednacího řádu,

— s ohledem na články 87 a 55 jednacího řádu,

— s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanovisko Výboru pro regionální rozvoj (A7-0033/2014),

A. vzhledem k tomu, že podle poradní pracovní skupiny složené z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise daný návrh neobsahuje žádné jiné věcné změny než ty, které byly jako takové v návrhu označeny, a vzhledem k tomu, že pokud jde o kodifikaci nezměněných ustanovení dřívějších aktů s těmito změnami, je návrh prostou kodifikací stávajících znění bez jakékoli změny jejich věcného obsahu;

1. přijímá níže uvedený postoj v prvním čtení ve znění upraveném podle doporučení poradní pracovní skupiny složené z právních služeb Evropského parlamentu, Rady a Komise;

2. vyzývá Komisi, aby věc znovu postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;

3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě, Komisi, jakož i vnitrostátním parlamentům.

([1]) Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Úř. věst. C 77, 28.3.2002, s. 1.

Středa, 26. února 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Postoj Evropského parlamentu přijatý v prvním čtení dne 26. února 2014 k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/…/EU o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 a články 170 a 171 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

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

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ([4]) byla několikrát podstatným způsobem pozměněna. Jelikož je třeba provést další změny, měla by být uvedená směrnice z důvodu přehlednosti přepracována.

(2) S cílem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic ***a dosáhnout cíle územní soudržnosti*** je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, ***a to i pro cestující se zdravotním postižením,*** přičemž musí být prováděna všechna opatření, která se mohou ukázat nezbytnými v oblasti technické normalizace. **[pozm. návrh 1]**

(3) Sledování cíle interoperability v rámci železničního systému Unie by mělo vést k definování optimální úrovně technické harmonizace a mělo by usnadnit, zlepšit a rozvíjet ~~mezinárodní~~ služby železniční dopravy v rámci Unie a se třetími zeměmi a přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému uvnitř Unie. **[pozm. návrh 2]**

(4) Obchodní provoz vlaků v celé železniční síti vyžaduje zejména dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a vozidel, a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů ***a systémů prodeje přepravních dokladů*** 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. **[pozm. návrh 3]**

(5) Regulační rámec pro železnice by měl jasně stanovit odpovědnost za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví, ***sociální ochrany*** a ochrany spotřebitele platných pro železniční sítě. **[pozm. návrh 4]**

(6) Vnitrostátní předpisy, vnitřní řády železničních společností a technické specifikace uplatňované na železniční systémy, subsystémy a konstrukční části 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 Unie, ***jakož i plnému využití výhod normalizace a úspor z rozsahu na jednotném trhu***. **[pozm. návrh 5]**

([1]) Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014.
([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

(7) 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, které by umožnilo přístup novým účastníkům. V zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný.

(8) Je tudíž účelné definovat základní požadavky týkající se železniční interoperability pro celou Unii, které by měly platit pro její železniční systém.

(9) 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 by měly být za účelem dosažení cílů této směrnice prohlášeny za závazné, a „harmonizované" normy, které byly vypracovány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ([1]). Pokud je to nezbytně nutné, TSI mohou výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace, které se stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost TSI.

(10) Za účelem skutečného zvýšení konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy Unie, aniž by se narušila hospodářská soutěž mezi hlavními subjekty železničního systému, by TSI měly být vypracovány při dodržení zásad otevřenosti, konsenzu a transparentnosti podle definice v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.

(11) Kvalita železniční dopravy v Unii závisí mimo jiné na dokonalé kompatibilitě vlastností sítě v nejširším slova smyslu, včetně 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.

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

(13) Při vypracovávání nových TSI by vždy mělo být cílem zajistit kompatibilitu se stávajícím systémem. Tak se prostřednictvím požadavku na modernizaci nebo obnovu stávajících subsystémů 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 je pro stávající subsystém zapotřebí nového rozhodnutí nebo povolení k uvedení do provozu, a mohou rovněž stanovit příslušné lhůty.

(14) Z bezpečnostních důvodů je nezbytné přidělit každému vozidlu uváděnému do provozu identifikační kód. Vozidlo by poté mělo být zapsáno do celostátního registru kolejových vozidel. Do těchto registrů by měl mít možnost nahlédnout každý členský stát a určité významné hospodářské subjekty v Unii. Údaje ve vnitrostátních registrech vozidel by měly mít jednotný formát. Proto by pro ně měly existovat společné provozní a technické specifikace.

(15) Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, jsou tyto aspekty, které je třeba ještě vyřešit, uvedeny jako „otevřené body" v příloze TSI. U těchto otevřených bodů se do dokončení TSI použijí vnitrostátní pravidla.

(16) Je třeba stanovit postup, který má být dodržován v případě základních požadavků použitelných pro subsystém, jenž dosud není upraven v odpovídající TSI. V tom případě by měly být postupy posuzování shody a ověřování pověřeny oznámené subjekty podle článku 17 směrnice 2008/57/ES .

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).

(17) Směrnice 2008/57/ES se použije na celý železniční systém v Unii a oblast působnosti TSI se rozšiřuje, aby se vztahovala i na vozidla a sítě, jež nejsou zahrnuty do transevropského železničního systému. Příloha I by proto měla být zjednodušena výmazem zvláštních odkazů na transevropský železniční systém.

(18) Funkční a technické specifikace, které mají subsystémy a jejich rozhraní splňovat, se mohou lišit podle užívání subsystémů, například podle kategorií tratí a vozidel.

(19) Aby bylo zajištěno postupné zavádění železniční interoperability v celé Unii a postupné snížení různorodosti stávajících systémů, TSI by měly určit ustanovení, která se mají použít v případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů, a mohly by stanovit lhůty pro dosažení cílového systému.

(20) 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.

(21) Za účelem odstranění překážek interoperability a v důsledku rozšíření oblasti působnosti TSI na celý železniční systém Unie by se počet vnitrostátních pravidel měl postupně snižovat. V rámci vnitrostátních pravidel by se mělo rozlišovat mezi pravidly spojenými výhradně s místními požadavky a pravidly, jež jsou nezbytná k postižení otevřených bodů v TSI. Druhý typ pravidel by měl být v důsledku uzavírání otevřených bodů v TSI postupně zrušen.

(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.

(23) Z hlediska rozsahu a složitosti železničního systému se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do těchto subsystémů: infrastruktura, traťové řízení a zabezpečení, palubní 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, 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 jiných subsystémů (především palubního subsystému „řízení a zabezpečení“). ***Ačkoli je systém rozdělen do několika prvků, měla by mít Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) i nadále přehled o systému, aby zaručila bezpečnost a interoperabilitu.*** **[pozm. návrh 6]**

(24) Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením, jejíž je Unie stranou, stanoví přístupnost jako jednu ze svých obecných zásad a po státech, které jsou smluvní stranou této úmluvy, požaduje, aby přijaly příslušná opatření k zajištění přístupu osob se zdravotním postižením na rovnoprávném základě s ostatními, která zahrnují vypracování, vyhlášení a kontrolu provádění minimálních standardů a pokynů pro přístupnost. Přístupnost ***pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí*** je proto v oblasti interoperability železničního systému důležitým požadavkem ***v souladu s právními předpisy Unie o cestujících se sníženou pohyblivostí***. **[pozm. návrh 7]**

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

(26) Technické specifikace pro interoperabilitu mají rovněž dopad na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné s nimi ***a rovněž s organizacemi osob se zdravotním postižením*** konzultovat hlediska, která se jich týkají. **[pozm. návrh 8]**

(27) Jednotlivým členským státům by mělo být povoleno neuplatňovat určité TSI v omezeném počtu náležitě odůvodněných situací. Tyto situace a postupy, kterými je třeba se v případě neuplatňování TSI řídit, by měly být jasně definovány.

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

(29) S cílem vyhovět odpovídajícím předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ([1]), by zadavatelé měli zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních podmínek týkajících se každé zakázky. Za tímto účelem je nezbytné vytvořit soubor pravidel, na která budou tyto technické specifikace odkazovat.

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

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

(32) Postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků by měly být založeny na použití modulů obsažených v rozhodnutí Komise 2010/713/EU ([2]). Pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné vypracovat postupy zahrnující systém zabezpečení jakosti.

(33) Shoda prvků je především vázána na oblast jejich použití s cílem zaručit interoperabilitu systému, a nikoliv jen jejich volný pohyb na trhu Unie. 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 by mělo stačit prohlášení výrobce o shodě.

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

(35) 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.

(36) Subsystémy tvořící železniční systém by měly podléhat postupu ověřování. Toto ověřování by mělo umožnit subjektům, které jsou odpovědné za 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 by mělo výrobcům rovněž zajistit, že se mohou spoléhat na rovné zacházení ve všech členských státech.

(37) 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 […/…/EU] [směrnice o bezpečnosti železnic] ([3]) odpovědný provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik, a to každý za své vlastní subsystémy.

([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).

([2]) Rozhodnutí Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1).

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady …/…/EU (Úř. věst. L ….).

(38) Postup povolení k uvedení vozidel a pevných zařízení do provozu by měl být vyjasněn tak, aby zohledňoval odpovědnost provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku.

(39) Aby se usnadnilo uvádění vozidel do provozu a snížila se administrativní zátěž, měl by se jako předpoklad umožňující železničnímu podniku uvést vozidlo do provozu zavést pojem povolení k uvedení vozidla na trh, které by platilo v celé Unii. Tento pojem je kromě toho více v souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ([1]).

(39a) V zájmu vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, snížení nákladů a zkrácení délky trvání schvalovacích postupů a zajištění větší bezpečnosti železnic je třeba schvalovací postupy sjednotit a harmonizovat na úrovni Unie. To vyžaduje jasné rozdělení odpovědnosti a úkolů mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány po přechodné období.

Agentura by měla využívat cenné odbornosti, místních znalostí a zkušeností vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Měla by svěřit konkrétní úkoly a odpovědnost vnitrostátním bezpečnostním orgánům na základě smluvních ujednání uvedených v článku 22a, avšak měla by přijmout konečné rozhodnutí u všech schvalovacích postupů. **[pozm. návrh 9]**

(40) V zájmu zajištění vysledovatelnosti vozidel a jejich minulosti by se měly spolu s dalšími údaji o vozidlech zaznamenat odkazy na povolení ~~k uvedení vozidla na trh~~ ***pro vozidlo.*** **[pozm. návrh 10]**

(41) Technické specifikace pro interoperabilitu by měly stanovit postupy pro kontrolu kompatibility mezi vozidly a sítí ~~po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a~~ před ~~rozhodnutím o jeho uvedení do~~ ***zahájením nového*** provozu. **[pozm. návrh 11]**

(42) S cílem pomoci železničním podnikům rozhodnout o uvedení vozidla do provozu a zamezit nadbytečnému ověřování a zbytečné administrativní zátěži by vnitrostátní předpisy měly být rovněž klasifikovány, aby se zajistila rovnocennost mezi vnitrostátními předpisy různých členských států, které se týkají téhož tématu.

(43) Oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, by měly co nejúžeji koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud žádné evropské specifikace neexistují.

(44) Transparentní akreditace podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([2]), zajišťující nezbytnou míru důvěry v osvědčení o shodě by měla být považována vnitrostátními orgány v celé Unii za výsadní prostředek dokládající odbornou způsobilost oznámených subjektů a obdobně subjektů pověřených kontrolou souladu s vnitrostátními předpisy. Vnitrostátní orgány však mohou usoudit, že mají vhodné prostředky k tomu, aby toto hodnocení provedly samy. V takovém případě by s cílem zajistit náležitou úroveň věrohodnosti hodnocení prováděného jinými vnitrostátními orgány měly Komisi a ostatním členským státům poskytnout nezbytné doklady o tom, že hodnocené subjekty posuzování shody splňují příslušné požadavky právních předpisů.

(45) Tato směrnice by měla požadavky na interoperabilitu stanovit pouze u prvků interoperability a subsystémů. Pro snadnější dosažení souladu s uvedenými požadavky je nezbytné stanovit předpoklad shody u prvků interoperability a subsystémů, které odpovídají harmonizovaným normám přijatým v souladu s nařízením (EU) č. 1025/2012 pro účely stanovení podrobných technických specifikací těchto požadavků.

(46) TSI by se měly pravidelně revidovat. Pokud budou v TSI zjištěny nedostatky, je třeba požádat Agenturu, aby vydala stanovisko, které může být za určitých podmínek zveřejněno a používáno všemi zúčastněnými stranami (včetně průmyslu a oznámených subjektů) jako přijatelný způsob prokazování souladu do doby, než bude provedena revize dotčených TSI.

([1]) Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

Středa, 26. února 2014

(46a) Kromě regulačních opatření by měly existovat rovněž iniciativy, které by se zaměřovaly na poskytování finanční podpory inovativním a interoperabilním technologiím v železničním odvětví, jako je projekt „Shift2Rail“. **[pozm. návrh 12]**

(47) Jelikož cíle této směrnice, totiž interoperability železničního systému v celé Unii, nemůže být uspokojivě dosaženo pouze 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 Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

(48) Za účelem změny jiných než podstatných prvků této směrnice by na Komisi měla být v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena pravomoc přijímat akty týkající se přizpůsobení přílohy II technickému pokroku, pokud jde o rozdělení železničního systému do subsystémů a popis těchto subsystémů, obsah TSI a jejich změny, včetně změn nezbytných k odstranění nedostatků TSI***, oblasti působnosti a obsahu „ES“ prohlášení o shodě a vhodnosti pro použití prvků interoperability, postupů ověřování subsystémů, včetně obecných zásad, obsahu, postupu a dokumentů souvisejících s postupy ES ověřování a postupu ověřování v případě vnitrostátních pravidel***. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a náležité předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě. **[pozm. návrh 13]**

(49) K řešení nedostatků zjištěných v TSI by Komise měla přijmout akty v přenesené pravomoci, jimiž tyto TSI změní v rámci postupu pro naléhavé případy.

(50) S cílem zajistit provedení čl. 6 odst. 1 této směrnice, pokud jde o pověření agentury vypracováním TSI a jejich změn a předložením příslušných doporučení Komisi, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

(51) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provedení této směrnice by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci týkající se obsahu souboru, který je přiložen k žádosti o neuplatnění jedné nebo více TSI či jejich částí, údajů, formátu a způsobu předání uvedeného souboru, ~~oblasti působnosti a obsahu~~ ***formátu a podrobných informací obsažených v*** ES prohlášení o shodě a vhodnosti pro použití prvků interoperability, ~~jeho formátu a podrobných informací v něm obsažených~~, klasifikace oznámených vnitrostátních předpisů do různých skupin s cílem usnadnit kontroly kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením, ~~postupů ověřování subsystémů, včetně obecných zásad, obsahu, postupu a dokumentů souvisejících s postupy ES ověřování a postupu ověřování v případě vnitrostátních pravidel~~, vzorů ES prohlášení o ověření a prohlášení o ověření v případě vnitrostátních pravidel a vzorů dokumentů z technického souboru, který musí být k prohlášení o ověření přiložen, společných specifikací týkajících se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání údajů a prohlížení registru infrastruktury. Tyto pravomoci by se měly vykonávat v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([1]). **[pozm. návrh 14]**

(52) Členské státy se v souladu se Společným politickým prohlášením členských států a Komise o informativních dokumentech ze dne 28. září 2011 zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. Ve vztahu k této směrnici považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

([1]) Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

(53) Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva by se měla týkat těch ustanovení, která představují oproti dřívější směrnici zásadní změnu. Povinnost provést do vnitrostátního práva ustanovení, která zůstala nezměněna, vyplývá z předchozí směrnice.

(54) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států, pokud jde o lhůty pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IV do vnitrostátního práva.

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability v rámci železničního systému Unie způsobem, který je v souladu s ustanoveními směrnice …/…/EU [směrnice o bezpečnosti železnic] 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. ***Sledování tohoto cíle musí nutně zahrnovat stanovení optimální úrovně technické harmonizace a umožnit, aby tato skutečnost přispěla k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému uvnitř Unie.*** **[pozm. návrh 15]**

2. 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.

3. ***Členské státy mohou*** z oblasti působnosti ***opatření k provedení*** této směrnice ~~se vylučují~~ ***vyloučit***: **[pozm. návrh 16]**

a) podzemní dráhy, tramvaje, ***propojené tramvajové a železniční tratě*** a městské kolejové systémy; **[pozm. návrh 17]**

b) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy a železniční podniky využívající výhradně tyto sítě.

ba) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví a vozidla používaná výlučně na takových infrastrukturách, které slouží výhradně vlastníkovi pro jeho nákladní dopravu; *[pozm. návrh 19]*

bb) infrastruktury a vozidla vyhrazená výlučně pro místní použití či historické nebo turistické účely. *[pozm. návrh 20]*

~~4. Členské státy mohou z oblasti působnosti opatření k provedení této směrnice, vyloučit:~~

~~a) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví a vozidla používaná výlučně na takových infrastrukturách, které slouží výhradně vlastníkovi pro jeho nákladní dopravu;~~

~~b) infrastruktury a vozidla vyhrazená výlučně pro místní použití či historické nebo turistické účely.~~ **[pozm. návrh 21]**

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

(1) „železničním systémem Unie“ prvky ***konvenčních a vysokorychlostních železničních systémů*** uvedené v příloze I ***bod 1 a 2 [pozm. návrh]***; **[pozm. návrh 22]**

Středa, 26. února 2014

(2) „interoperabilitou“ schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti na těchto tratích. ***Tato schopnost se odvíjí od veškerých právních, technických a provozních podmínek, jež musí být v zájmu splnění základních požadavků uplatněny.*** **[pozm. návrh 23]**

(3) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno ~~po vlastní ose~~ na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní, ~~v pevném nebo proměnlivém složení~~. Vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních ~~a funkčních~~ subsystémů; **[pozm. návrh 24]**

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

(5) „subsystémy“ strukturální nebo funkční části železničního systému uvedené v příloze II;

(5a) „mobilním subsystémem“ subsystém kolejového vozidla, palubní subsystém řízení a zabezpečení a vozidlo, pokud je tvořeno jedním subsystémem; **[pozm. návrh 25]**

(6) „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, včetně jak hmotných předmětů, tak nehmotných předmětů;

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

(8) „evropskou specifikací“ společná technická specifikace, evropské technické schválení definované v příloze XXI směrnice 2004/17/ES nebo evropská norma definovaná v čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1025/2012;

(9) „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;

(9a) „subjektem posuzování shody“ subjekt, který byl oznámen nebo určen jako odpovědný za činnosti posuzování shody, včetně kalibrace, zkoušení, certifikace a kontroly. Subjekt posuzování shody je považován za „oznámený subjekt“ poté, co členský stát existenci tohoto subjektu oznámí. Subjekt posuzování shody je považován za „určený subjekt“ poté, co jej členský stát určí; **[pozm. návrh 27]**

(10) „základním parametrem“ všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a jsou upřesněny v příslušných TSI;

(11) „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, zejména železniční tratě a sítě oddělené od zbytku Unie, 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;

(12) „modernizací“ ***závažnější*** úprava subsystému nebo jeho části, která vede ke změně v souboru technické dokumentace přiloženém k ES prohlášení o ověření, pokud tento technický soubor existuje, a která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému. ***V případě, že má být provedena úprava subsystému nebo vozidla, uvedou příslušné technické specifikace pro interoperabilitu, zda se jedná o závažnější úpravu, a pokud ano, uvedou důvody***; **[pozm. návrh 28]**

(13) „obnovou“ ***závažnější*** náhrada subsystému nebo jeho části, která nemění celkovou výkonnost subsystému. ***V případě, že má být provedena náhrada subsystému nebo vozidla, uvedou příslušné technické specifikace pro interoperabilitu, zda se jedná o závažnější náhradu, a pokud ano, uvedou důvody***; **[pozm. návrh 29]**

(14) „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;

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

(16) „uvedením do provozu“ všechny činnosti, jimiž se subsystém nebo vozidlo uvádí do běžného provozu;

(17) „zadavatelem“ veřejnoprávní nebo soukromoprávní subjekt, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému. Tímto subjektem může být železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel, ***subjekt odpovědný za údržbu*** nebo koncesionář, který je pověřen provedením projektu; **[pozm. návrh 30]**

(18) „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~~ ***v registrech*** vozidel podle článku 43 ***a 43a***; **[pozm. návrh 31]**

(18a) „vlastníkem“ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní a je zaregistrován jako vlastník vozidla v registrech vozidel uvedených v článku 43 a 43a; **[pozm. návrh 32]**

(19) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ jakýkoli projekt, jehož etapa plánování/výstavby je v takové fázi, že by jakákoli změna v technické specifikaci mohla ohrozit realizovatelnost projektu v plánované podobě;

(20) „harmonizovanou normou“ evropská norma definovaná v čl. 2 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. 1025/2012;

(21) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ bezpečnostní orgán ve smyslu definice uvedené v článku 3 směrnice …/…/EU [směrnice o bezpečnosti železnic];

(22) „typem“ typ vozidla definující základní konstrukční vlastnosti vozidla, na něž se vztahuje certifikát přezkoušení typu nebo certifikát přezkoumání návrhu popsaný v příslušném modulu ověřování;

(23) „řadou“ soubor shodných vozidel jednoho konstrukčního typu;

(24) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu definovaný v článku 3 směrnice …/…/EU [směrnice o bezpečnosti železnic];

(25) „městskou dráhou“ systém kolejové dopravy pro městské a/nebo příměstské oblasti s nižší kapacitou a nižší rychlostí než systémy železniční přepravy a metra, avšak vyšší kapacitou a vyšší rychlostí než tramvajové systémy. Městské kolejové systémy mohou používat vlastní kolejové těleso nebo těleso uložené ve vozovce a obvykle nevyměňují vozidla s dálkovou osobní nebo nákladní dopravou;

(26) „vnitrostátními předpisy“ všechny závazné předpisy, ~~obsahující~~ ***které oznámil členský stát a které obsahují*** požadavky na bezpečnost železnic nebo technické požadavky stanovené na úrovni členského státu a použitelné na železniční ~~podniky~~ ***subjekt***, bez ohledu na subjekt, který je vydal; **[pozm. návrh 33]**

(27) „referenčním provozním stavem“ normální provozní režim a předvídatelné zhoršení podmínek (včetně opotřebení) v rozsahu a rámci podmínek užívání specifikovaných v technické dokumentaci a knize údržby;

(27a) „oblastí použití“ síť nebo sítě v Unii, ať už v rámci určitého členského státu nebo skupiny členských států, v níž je vozidlo podle své technické dokumentace technicky kompatibilní; **[pozm. návrh 34]**

(27b) „izolovanou železniční sítí“ železniční síť členského státu nebo jeho části o rozchodu koleje 1 520 mm, která je zeměpisně či technicky oddělena od evropské sítě se standardním jmenovitým rozchodem koleje (1 435 mm – dále jen „standardní rozchod“) a řádně začleněna do železniční sítě o rozchodu koleje 1 520 mm spolu se třetími zeměmi, ale izolována od standardní sítě Unie; **[pozm. návrh 35]**

(28) „přijatelnými způsoby prokazování shody“ nezávazná stanoviska vydaná agenturou s cílem definovat způsoby prokazování shody se základními požadavky, ***aby byly vyrovnány dočasné nedostatky v určité TSI, dokud tato TSI nebude pozměněna***; **[pozm. návrh 36]**

(28a) „přijatelnými vnitrostátními způsoby prokazování shody“ jiné způsoby prokazování shody stanovené v členském státě, na jejichž základě se předpokládá, že je splněna příslušná část vnitrostátních předpisů. Tyto přijatelné vnitrostátní způsoby prokazování shody jsou oznámeny agentuře. **[pozm. návrh 37]**

(29) „uvedením na trh“ první dodání prvku interoperability, subsystému nebo vozidla připraveného k provozu v referenčním provozním stavu na trh Unie;

(30) „výrobcem“ fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí nebo si nechává navrhnout či vyrobit prvek interoperability nebo subsystém a uvádí je na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou;

(31) „zplnomocněným zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která byla písemně zplnomocněna výrobcem ***nebo zadavatelem;*** aby jednala ~~jeho~~ ***jejich*** jménem při plnění konkrétních úkolů; **[pozm. návrh 38]**

(32) „technickou specifikací“ dokument, který předepisuje technické požadavky, které má výrobek, ***subsystém,*** postup nebo služba splňovat; **[pozm. návrh 39]**

(33) „akreditací“ akreditace ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008;

(34) „vnitrostátním akreditačním orgánem“ vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008;

(35) „posouzením shody“ postup prokazující, že byly splněny konkrétní požadavky týkající se výrobku, postupu, služby, systému, osoby nebo subjektu;

(36) „subjektem posuzování shody“ subjekt, který vykonává činnosti posuzování shody, včetně kalibrace, zkoušení, certifikace a kontroly;

(37) „osobou se zdravotním postižením nebo osobou se sníženou pohyblivostí“ osoby, které mají trvalé nebo dočasné fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit jejich plnému a účinnému využívání dopravních prostředků na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo jejichž pohyblivost při použití dopravních prostředků je snížena v důsledku věku ***a které tak potřebují zvláštní služby***. **[pozm. návrh 40]**

(38) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury definovaný v článku 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady …/…/EU ([1]) [o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru];

(39) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný v článku 3 směrnice …/…/EU [o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru] a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož předmětem činnosti je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž železniční podnik musí zajišťovat provoz drážních vozidel; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze provoz drážních vozidel.

Článek 3

Základní požadavky

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

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

2a. Nikdo nesmí být diskriminován, přímo ani nepřímo, na základě zdravotního postižení. S cílem zajistit, aby všichni občané Unie mohli využívat výhod plynoucích z vytvoření prostoru, kde neexistují vnitřní hranice, zajistí členské státy, aby železniční systém byl bezbariérový. **[pozm. návrh 41]**

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady …/…/EU ze dne … [o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru] (Úř. věst. L …).

KAPITOLA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Článek 4

Obsah technických specifikací pro interoperabilitu

1. Pro každý subsystém definovaný v příloze II musí být vypracována jedna TSI. V případě potřeby může být pro subsystém vypracováno několik TSI a jedna TSI se může vztahovat na několik subsystémů.

2. Komise je zmocněna v souladu s článkem 46 přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se přizpůsobení přílohy II technickému pokroku, pokud jde o rozdělení železničního systému do subsystémů a popis těchto subsystémů.

3. ***Pevné*** subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI, které jsou platné ~~při jejich uvedení do provozu, modernizaci nebo obnově v souladu s touto směrnicí;~~ ***v době prvního jmenování oznámeného subjektu a nejpozději v době, kdy bylo uděleno stavební povolení. Vozidla musí být ve shodě s jednotlivými TSI a vnitrostátními předpisy, které jsou platné v době prvního jmenování oznámeného subjektu.*** Tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému. **[pozm. návrh 42]**

4. V každé TSI musí být:

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;

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. ***Rovněž musí být určeny železniční náhradní díly, které mají být normalizovány v souladu s článkem 41 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. ../….*** [1]***. Součástí každé TSI je seznam náhradních dílů, které mají být normalizovány, včetně stávajících dílů.*** **[pozm. návrh 43]**

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 2010/713/EU;

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, a v případě potřeby též stanovit lhůty pro dokončení těchto fází. ***Harmonogram jednotlivých fází je spojen s hodnocením, které analyzuje odhadované náklady a přínosy zavedení, jakož i předpokládané dopady na dotčené provozovatele a hospodářské subjekty***; **[pozm. návrh 44]**

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;

h) uvedena ustanovení, která se použijí na stávající subsystémy a typy vozidel, zejména v případě modernizace a obnovy s novým povolením uvedení do provozu nebo rozhodnutím o uvedení do provozu či bez nich;

---

[1] ***Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. …/… ze dne … o Evropské agentuře pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L …).***

i) uvedeny parametry, které ~~má železniční podnik zkontrolovat a postupy ke kontrole těchto parametrů po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před rozhodnutím o uvedení do provozu~~ ***mají být zkontrolovány***, aby se zajistila kompatibilita mezi vozidly a tratěmi, na nichž mají být provozována. **[pozm. návrh 45]**

ia) uvedeny zvláštní parametry, které mají být ověřeny, a musí obsahovat popis obnovy, zlepšení nebo výměny náhradních dílů či prvků interoperability, k nimž se má přistupovat v souvislosti s čl. 21 odst. 3. *[pozm. návrh 46]*

5. 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 usnadní postupné dosažení interoperability železničního systému v uvedené lhůtě.

6. 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, a zejména v případě průjezdného průřezu, rozchodu koleje, osové vzdálenosti kolejí a vozidel pocházejících ze třetích zemí nebo určených pro třetí země. Pro každý zvláštní případ TSI stanoví podrobnosti provádění pro prvky TSI stanovené v odst. 4 písm. c) až g).

7. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny jako „otevřené body“ v příloze dané TSI.

8. TSI nebrání členským státům rozhodnout o použití infrastruktur pro provoz vozidel, která nejsou zahrnuta do TSI.

9. 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, které jsou veřejné a snadno dostupné.

Článek 5

Vypracování, přijetí a přezkum TSI

1. Komise pověří agenturu vypracováním TSI a jejich změn a předložením příslušných doporučení Komisi.

1a. Při navrhování, přijímání a změně 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. **[pozm. návrh 47]**

2. Každý návrh TSI je vypracován v těchto fázích:

a) 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;

b) 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 ***a náležitě se zohlední požadavky směrnice …/…/EU [směrnice o bezpečnosti železnic]. Členské státy se na tomto posouzení případně podílejí tím, že poskytnou potřebné údaje.*** **[pozm. návrh 48]**

3. Agentura v rámci pověření uvedeného v odstavci 1, v souladu s články 4 a 15 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře] a s cílem zohlednit technický pokrok nebo sociální požadavky vypracuje TSI a jejich změny a dodrží přitom zásady otevřenosti, konsenzu a transparentnosti definované v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.

4. ***Výbor uvedený v článku 48 musí být o přípravné práci na TSI pravidelně informován.*** Během ~~přípravné práce na TSI~~ ***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. **[pozm. návrh 49]**

5. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, musí být okamžik vstupu odpovídajících TSI v platnost totožný.

6. 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.

7. V souladu s článkem 6 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře] agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje seznam sdružení uživatelů a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace. Tento seznam ***musí uvádět zastupující sdružení a subjekty ze všech členských států a*** může být na žádost členského státu nebo na podnět Komise přezkoumán. **[pozm. návrh 50]**

8. Při navrhování, přijímání a přezkumu TSI se bere v úvahu stanovisko ***reprezentativních*** sociálních partnerů ***ve všech členských státech*** k podmínkám uvedeným v čl. 4 odst. 4 písm. g), ***jakož i u jakékoli jiné TSI, která má přímý či nepřímý dopad na dotčené zaměstnance***. K tomuto účelu vede agentura se sociálními partnery konzultace, dříve než doporučení týkající se TSI a jejich změn předloží Komisi. Se sociálními partnery se vedou konzultace v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES ([1]). Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců. **[pozm. návrh 51]**

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.

10. Komise je v souladu s článkem 46 zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se TSI a jejich změn.

V případě, že se v souladu s článkem 6 v TSI objeví nedostatky a že to vyžadují závažné a naléhavé důvody, použije se na akty v přenesené pravomoci podle tohoto článku postup podle článku 47.

Článek 6

Nedostatky v TSI

1. Pokud se po přijetí TSI ukáže, že obsahuje nedostatky, v souladu s čl. 5 odst. 3 se pozmění.

2. Do dokončení přezkumu TSI si Komise může vyžádat stanovisko agentury. Komise provede analýzu stanoviska agentury a informuje členské státy o jejích závěrech.

3. Na žádost Komise představují stanoviska agentury podle odstavce 2 přijatelné způsoby prokazování shody pro splnění základních požadavků, a proto mohou být použity pro hodnocení projektů.

3a. Člen sítě reprezentativních subjektů může jako žadatel požádat o stanovisko k nedostatkům v TSI prostřednictvím Komise. O přijatém rozhodnutí je žadatel informován. Každé zamítnutí Komise řádně odůvodní. **[pozm. návrh 52]**

([1]) 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 (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).

Článek 7

Neuplatnění TSI

1. Členské státy nemusí uplatnit jednu nebo více TSI nebo jejich části v těchto případech:

a) při návrhu nového subsystému nebo jeho části, obnově nebo modernizaci stávajícího subsystému nebo jeho části nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je ke dni, odkdy se tyto TSI použijí, v pokročilé fázi vývoje nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;

b) jestliže podmínky rychlého obnovení sítě po nehodě nebo přírodní katastrofě ekonomicky nebo technicky nedovolují částečně nebo plně uplatnit příslušnou TSI; v tom případě je období, kdy se TSI nepoužijí, časově omezené;

c) při návrhu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávajícího subsystému nebo jeho části, jestliže by uplatnění těchto TSI ***vážně*** ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu. **[pozm. návrh 53]**

2. 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 vývoje.

3. V případech uvedených v odstavci 1 předloží dotčený členský stát Komisi návrh na neuplatnění TSI a zároveň uvede alternativní ustanovení, která má v úmyslu namísto TSI použít. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví obsah souboru, který je přiložen k žádosti o neuplatnění jedné nebo více TSI či jejich částí, údaje, formát a způsob předání uvedeného souboru. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3. Komise tento soubor prověří, posoudí alternativní ustanovení, která má členský stát v úmyslu namísto TSI použít, rozhodne o přijetí či zamítnutí žádosti o neuplatnění TSI a o svém rozhodnutí členské státy informuje.

4. Do přijetí rozhodnutí Komise mohou členské státy alternativní ustanovení uvedená v odstavci 3 bez prodlení uplatňovat.

5. Komise rozhodne do čtyř měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. Nebude-li rozhodnuto, považuje se žádost za schválenou.

6. Všechny členské státy jsou informovány o výsledcích posouzení a o výsledku postupu podle odstavce 3.

KAPITOLA III

PRVKY INTEROPERABILITY

Článek 8

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 ***v souladu s oblastí použití vymezenou v čl. 2 bodě 27a*** a byly řádně instalovány a udržovány. **[pozm. návrh 54]**

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

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.

Členský stát nesmí zakazovat, omezovat ani bránit uvádění do provozu jednotlivých prvků interoperability, které byly uznány pro oblast, v níž jsou určeny k použití, jestliže se tato oblast nachází na jeho území. **[pozm. návrh 55]**

~~Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů~~ ***Komisi se v souladu s článkem 46 svěřuje pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se*** oblast působnosti a obsah ES prohlášení o shodě a vhodnosti pro použití prvků interoperability.~~jeho formát a podrobné informace v něm obsažené. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.~~ **[pozm. návrh 56]**

2a. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví formát a podrobné požadavky týkající se informací obsažených v ES prohlášení o shodě a vhodnosti pro použití prvků interoperability. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3. **[pozm. návrh 57]**

Článek 9

Shoda nebo vhodnost pro použití

1. Členské státy a agentura považují za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům ty prvky interoperability, na něž se vztahuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití.

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

3. Členské státy a agentura 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. 8 odst. 1.

Článek 10

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 v Unii 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 posuzování shody, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii podal žádost.

3. Jestliže prvky interoperability podléhají jiným směrnicím Unie, 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 neplní povinnosti stanovené 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. Aby se předešlo uvádění prvků interoperability nevyhovujících základním požadavkům na trh, a aniž je dotčen článek 11:

a) pokaždé, když členský stát zjistí, že ES prohlášení o shodě nebylo řádně vypracováno, je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený v Unii 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 11.

Článek 11

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, k jeho stažení z trhu nebo z oběhu. Dotyčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi a ostatní členské státy o učiněných opatřeních a uvede důvody svého rozhodnutí, přičemž zejména uvede, zda je nemožnost dosáhnout shody způsobena:

a) nesplněním základních požadavků;

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~~ ***Agentura z pověření Komise zahájí neprodleně a v každém případě nejpozději do 20 dnů konzultaci s dotčenými stranami. N***a základě této konzultace ***agentura*** určí, ~~že~~ ***zda je*** opatření ~~je oprávněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je neodůvodněné~~ ***odůvodněné. Agentura*** o tom neprodleně uvědomí ***Komisi,*** členský stát, který ~~k nim~~ ***v této věci*** podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného v Unii. **[pozm. návrh 58]**

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.~~ **[pozm. návrh 59]**

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článek 12

Volný pohyb subsystémů

Aniž jsou dotčena ustanovení kapitoly V, 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:

(a) buď jako součást postupu, který vede k prohlášení ES o ověření,

(b) 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 13

Shoda s TSI a vnitrostátními pravidly

1. Členské státy a agentura považují za interoperabilní a ***za*** vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které tvoří železniční systém, k němuž existuje ***náležité*** ES prohlášení o ověření ***odkazující na technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) v souladu s článkem 15 nebo prohlášení o ověření odkazující na oznámené vnitrostátní předpisy v souladu s článkem 15a, anebo obojí***. **[pozm. návrh 60]**

~~2. Interoperabilita strukturálního subsystému tvořícího část železničního systému se ověřuje v souladu se základními požadavky pomocí odkazu na TSI a vnitrostátními pravidly oznámenými v souladu s odstavcem 3.~~ **[pozm. návrh 61]**

2a. Rozhodnutí o udělení povolení vycházejí z TSI a oznámených vnitrostátních pravidel platných v době podání žádosti. **[pozm. návrh 62]**

3. Členské státy pro každý subsystém sestaví seznam vnitrostátních předpisů používaných při uplatňování základních požadavků ***nebo přijatelných vnitrostátních způsobů prokazování shody*** v těchto případech: **[pozm. návrh 63]**

a) TSI se zcela nevztahuje na některé aspekty odpovídající základním požadavkům (otevřené body);

b) je oznámeno neuplatnění jedné nebo více TSI nebo jejich částí podle článku 7;

c) zvláštní případ vyžaduje uplatnění technických pravidel, která nejsou uvedena v příslušné TSI;

d) v případě vnitrostátních předpisů použitých k popisu stávajících systémů.

da) v případě sítí a vozidel, k nimž neexistují technické specifikace pro interoperabilitu (TSI); *[pozm. návrh 64]*

db) z bezpečnostních důvodů, které se týkají jednoho nebo několika členských států, za předpokladu, že jsou odůvodněné, a aniž by byly dotčeny pravomoci agentury. *[pozm. návrh 65]*

4. Členské státy v souvislosti s těmito technickými pravidly určí subjekty pověřené vystavením ES prohlášení o ověření uvedeného v článku 15.

Článek 14

Vnitrostátní předpisy

1. Členské státy oznámí Komisi ***a agentuře*** seznam ***používaných*** vnitrostátních předpisů uvedených v čl. 13 odst. 3 ~~buď~~ ***v těchto případech***: **[pozm. návrh 66]**

(a) pokaždé, když se změní seznam pravidel, ~~nebo~~ **[pozm. návrh 67]**

(b) po předložení žádosti o neuplatnění TSI v souladu s článkem 7, ~~nebo~~ **[pozm. návrh 68]**

(c) ~~po~~ ***při*** zveřejnění dotyčné TSI nebo její revize za účelem zrušení vnitrostátních předpisů, které se staly uzavřením otevřených bodů v TSI přebytečnými.

(ca) nebyl-li vnitrostátní předpis či vnitrostátní předpisy oznámen či oznámeny do dne vstupu této směrnice v platnost. *[pozm. návrh 69]*

1a. Do jednoho měsíce od vstupu této směrnice v platnost členské státy Komisi oznámí veškeré platné vnitrostátní předpisy, jež k tomuto datu nebyly oznámeny. **[pozm. návrh 70]**

2. Členské státy oznámí ~~agentuře a Komisi~~ úplná znění stávajících vnitrostátních předpisů prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 23 nařízení (EU) č. …/…. [nařízení o agentuře]. **[pozm. návrh 71]**

3. Členské státy mohou stanovit nové vnitrostátní předpisy pouze v těchto případech:

a) TSI zcela nevyhovuje základním požadavkům;

b) jako naléhavé preventivní opatření, zejména po nehodě.

4. Pokud má členský stát v úmyslu zavést nový vnitrostátní předpis, ~~oznámí~~ ***předloží jeho návrh*** agentuře a Komisi ***ke zvážení alespoň tři měsíce před plánovaným vstupem navrhovaného nového předpisu v platnost*** prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 23 nařízení (EU) č. …/…. [nařízení o agentuře], ~~jeho návrh~~ ***přičemž uvede důvod zavedení tohoto předpisu v souladu s článkem 21 uvedeného nařízení.*** **[pozm. návrh 72]**

4a. Spolu s oznámením stávajícího či nového vnitrostátního předpisu členské státy prokazují, že tento předpis je potřebný k plnění některého ze základních požadavků, dosud nesplněného prostřednictvím příslušné TSI. Bez doložení této potřeby nesmí členské státy oznámit žádný vnitrostátní předpis.

Agentura do dvou měsíců zváží návrh předpisu a předloží doporučení Komisi. Komise návrh předpisu schválí nebo zamítne. Pouze v případě mimořádných preventivních opatření mohou členské státy přijmout a používat nový předpis okamžitě, přičemž tento předpis je platný dva měsíce. Pokud se tento předpis dotýká několika členských států, Komise ve spolupráci s agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány tento předpis harmonizují na úrovni Unie. **[pozm. návrh 73]**

5. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní pravidla, včetně těch, která se vztahují na rozhraní mezi vozidly a sítí, byla k dispozici bezplatně a v jazyce, kterému rozumí všechny zúčastněné strany.

6. Členské státy se mohou rozhodnout, že neoznámí pravidla a omezení výhradně místní povahy. V takovém případě členské státy tato pravidla a omezení zmíní v registrech infrastruktury uvedených v článku 45.

7. Na vnitrostátní pravidla oznámená podle tohoto článku se nevztahuje oznamovací postup uvedený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ([1]).

8. S cílem usnadnit ***vzájemné uznávání v různých členských státech a*** kontroly kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů klasifikaci oznámených vnitrostátních pravidel do různých skupin. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3. ***Agentura klasifikuje vnitrostátní předpisy oznámené podle tohoto článku v souladu s těmito prováděcími akty a uveřejňuje odpovídající registr. V tomto registru jsou rovněž uvedeny všechny přijatelné vnitrostátní způsoby prokazování shody.*** **[pozm. návrh 74]**

Agentura klasifikuje vnitrostátní pravidla, která jsou oznámena podle tohoto článku, v souladu s prováděcími akty uvedenými v prvním pododstavci.

9. Agentura posoudí návrh vnitrostátních pravidel a platná vnitrostátní pravidla v rámci postupů stanovených články 21 a 22 nařízení (EU) č. …/…. [nařízení o agentuře].

Článek 15

Postup vypracování ES prohlášení o ověření

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření, žadatel požádá oznámený subjekt posuzování shody, který si pro tento účel zvolil, aby použil ES postup ověřování. Žadatelem může být zadavatel nebo výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce v Unii.

2. Činnost oznámeného subjektu posuzování shody 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. ~~Může~~***Zahrnuje*** rovněž ~~zahrnovat~~ ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do kterého je začleněn, přičemž se vychází z informací dostupných v odpovídající TSI a v registrech podle článků 44 a 45. **[pozm. návrh 75]**

([1]) Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů (Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37).

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

4. ~~Veškeré změny souboru technické dokumentace uvedené v odstavci 3, které mají dopad na prováděná ověření, vyžadují~~ ***Veškerá modernizace vyžaduje*** vypracování nového ES prohlášení o ověření. **[pozm. návrh 76]**

5. Oznámený subjekt posuzování shody může vydávat průběžná prohlášení o ověření s cílem pokrýt určité fáze postupu ověřování nebo určité části subsystému. V takovém případě se použijí postupy ověřování stanovené v souladu s odst. 7 písm. a).

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

~~7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví:~~

(a) ~~postupy ověřování subsystémů, včetně obecných zásad, obsahu, postupu a dokumentů souvisejících s postupem ES ověřování a postupem ověřování v případě vnitrostátních pravidel;~~

(b) ~~vzory ES prohlášení o ověření a prohlášení o ověření v případě vnitrostátních pravidel a vzory dokumentů z technického souboru, který musí být k prohlášení o ověření přiložen.~~

~~Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.~~ **[pozm. návrh 78]**

7a. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 46 s cílem stanovit postupy ověřování subsystémů, včetně obecných zásad, obsahu, postupu a dokumentů souvisejících s postupem „ES“ ověřování a postupem ověřování v případě vnitrostátních předpisů. **[pozm. návrh 79]**

7b. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví vzory „ES“ prohlášení o ověření a prohlášení o ověření v případě vnitrostátních předpisů a vzory dokumentů obsažených v technickém souboru, který musí být k prohlášení o ověření přiložen.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3. **[pozm. návrh 80]**

Článek 15a

Postup, kterým se stanoví prohlášení o ověření v případě vnitrostátních předpisů

Postupy pro vypracování ES prohlášení o ověření uvedené v článku 15 se případně použijí i pro vypracování prohlášení o ověření shody s vnitrostátními předpisy.

Členské státy určí orgány odpovědné za provádění ověřování shody s vnitrostátními předpisy v souladu s kapitolou VI. **[pozm. návrh 77]**

Článek 16

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 6.

Článek 17

Předpoklad shody

U prvků interoperability a subsystémů, které jsou v souladu s harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly odkazy zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*, se předpokládá, že jsou v souladu se základními požadavky uvedenými v příloze III, jichž se tyto normy nebo jejich části týkají.

KAPITOLA V

UVEDENÍ NA TRH A UVEDENÍ DO PROVOZU

Článek 18

Uvedení pevných zařízení do provozu

1. Traťové subsystémy řízení a zabezpečení, subsystémy „energie“ a „infrastruktura“ se do provozu uvedou jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že splňují základní požadavky uvedené v příloze III, a obdrží příslušné povolení v souladu s odstavcem 2.

2. Každý vnitrostátní bezpečnostní orgán povolí uvedení do provozu těch subsystémů „energie“ a „infrastruktura“ ***a „traťových subsystémů řízení a zabezpečení“, vyjma zařízení ERTMS***, které jsou umístěny nebo provozovány na území jeho členského státu. ***V případě, že jsou dotčeny koridory TEN-T nebo přeshraniční úseky, vezmou vnitrostátní bezpečnostní orgány v úvahu stanovisko agentury.***

Agentura povoluje přeshraniční infrastruktury s jediným provozovatelem infrastruktury. **[pozm. návrh 81]**

Agentura ~~vydá rozhodnutí, kterými povolí uvedení do provozu těch traťových subsystémů řízení a zabezpečení, které jsou umístěny nebo provozovány na území Unie.~~ ***povoluje zařízení ERTMS v úzké spolupráci s vnitrostátními bezpečnostními orgány. Předtím, než agentura povolí zařízení ERTMS, je vnitrostátní bezpečnostní orgán příslušný k tomu, aby ověřil provozní kompatibilitu s vnitrostátními sítěmi. Agentura zajistí jednotné používání zařízení ERTMS v Unii.*** **[pozm. návrh 82]**

V případě zařízení ERTMS konzultuje agentura dotčený vnitrostátní bezpečnostní orgán do jednoho měsíce od přijetí úplné žádosti, aby byl zajištěn soudržný rozvoj ERTMS v Unii. Vnitrostátní bezpečnostní orgán poskytne agentuře do dvou měsíců své stanovisko ohledně technické a provozní kompatibility subsystému s vozidly určenými k provozování na příslušné části sítě. Agentura toto stanovisko v maximálním možném rozsahu zohlední před vydáním povolení a v případě nesouhlasu informuje vnitrostátní bezpečnostní orgán a uvede příslušné důvody. Tímto článkem nejsou dotčeny povinnosti agentury jakožto systémového orgánu podle kapitoly 6 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře].

Nesouhlasí-li agentura se zamítavým posouzením provedeným vnitrostátním bezpečnostním orgánem, uvědomí o tom příslušný orgán a uvede důvody nesouhlasu. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán spolupracují s cílem dosáhnout vzájemně přijatelného posouzení. V případě nutnosti a na základě rozhodnutí agentury a vnitrostátního bezpečnostního orgánu se na tomto postupu rovněž podílí žadatel. Není-li možno do jednoho měsíce poté, co agentura informuje vnitrostátní bezpečnostní orgán o svém nesouhlasu, dosáhnout oboustranně přijatelného posouzení, přijme agentura své konečné rozhodnutí, pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán nepředal záležitost k rozhodčímu řízení k odvolacímu senátu zřízenému podle článku 51 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře]. Odvolací senát rozhodne o potvrzení návrhu rozhodnutí agentury do jednoho měsíce od podání žádosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

Každé zamítnutí žádosti o povolení k uvedení pevných zařízení do provozu agentura řádně zdůvodní. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení zamítavého rozhodnutí požádat agenturu o přezkoumání jejího rozhodnutí. Tato žádost musí být odůvodněna. Agentura své rozhodnutí potvrdí nebo zruší ve lhůtě dvou měsíců od obdržení žádosti o přezkum. Je-li zamítavé rozhodnutí agentury potvrzeno, může žadatel požadovat, aby jej přezkoumal odvolací senát zřízený podle článku 51 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře]. **[pozm. návrh 83]**

Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány poskytnou podrobné pokyny o způsobu získání povolení uvedených v prvním a druhém pododstavci. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na uvedená povolení a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují při šíření těchto informací.

3. Aby bylo uvedení subsystémů podle odstavce 1 do provozu povoleno, musí být vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu nebo agentuře, v závislosti na tom, který z nich je příslušným orgánem podle odstavce 2, předložen doklad o:

a) ES prohlášení o ověření;

b) technické kompatibilitě těchto subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny, stanovené na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a registrů;

c) bezpečném začlenění těchto subsystémů, stanoveném na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a registrů a společných bezpečnostních metod stanovených článkem 6 směrnice …/…/EU [směrnice o bezpečnosti železnic].

ca) prohlášení o ověření v případě vnitrostátních předpisů. *[pozm. návrh 84]*

Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán v závislosti na tom, kdo z nich je příslušným orgánem, žadatele informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro poskytnutí těchto informací. **[pozm. návrh 85]**

4. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů zašle žadatel vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (u subsystémů „energie“ a „infrastruktura“ ***a „traťových subsystémů řízení a zabezpečení“, vyjma zařízení ERTMS***) nebo agentuře (u ~~traťových subsystému řízení a zabezpečení~~ ***zařízení ERTMS a přeshraničních infrastruktur s jediným provozovatelem infrastruktury***) soubor podkladů s popisem projektu. Vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo agentura tento soubor podkladů posoudí a na základě kritérií stanovených v odstavci 5 rozhodne, zda je k uvedení do provozu zapotřebí nové povolení. Vnitrostátní bezpečnostní orgán a agentura přijmou rozhodnutí v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do ~~čtyř~~ ***tří*** měsíců od obdržení všech příslušných informací. **[pozm. návrh 86]**

5. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů je nutné nové ES prohlášení o ověření, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 4. Kromě toho se vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu, pokud:

a) zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému, nebo

b) to vyžadují příslušné TSI, nebo

c) to vyžadují vnitrostátní prováděcí plány stanovené členskými státy.

Článek 19

Uvedení mobilních subsystémů na trh

1. ~~Subsystém „kolejová vozidla“ a palubní subsystémy řízení a zabezpečení~~ ***Mobilní subsystémy*** uvede žadatel na trh jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že splňují základní požadavky uvedené v příloze III. **[pozm. návrh 87]**

2. Žadatel zajistí zejména předložení ES prohlášení o ověření.

3. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů je nutné nové ES prohlášení o ověření, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 4.

Článek 20

Povolení k uvedení vozidla na trh

1. Vozidlo je uvedeno na trh teprve poté, co obdrží povolení ~~k uvedení vozidla na trh vydané agenturou~~ v souladu s ~~odstavcem 5~~ ***tímto článkem***. **[pozm. návrh 88]**

Toto povolení pro vozidlo uvádí:

a) oblast použití;

b) hodnoty parametrů stanovených v TSI a případně ve vnitrostátních předpisech v míře důležité pro kontrolu technické kompatibility mezi vozidlem a oblastí použití;

c) potvrzení o tom, že vozidlo splňuje příslušné TSI a soubory vnitrostátních předpisů týkajících se parametrů uvedených v písmenu b);

d) podmínky používání vozidla a další omezení. *[pozm. návrh 89]*

2. ~~Agentura vydá rozhodnutí, kterým udělí povolení k uvedení vozidla na trh. Toto povolení potvrzuje hodnoty parametrů důležité pro kontrolu technické kompatibility mezi vozidlem a pevnými zařízeními, jež jsou uvedeny v TSI. Povolení k uvedení vozidla na trh obsahuje také údaje o souladu vozidla s příslušnými TSI a soubory vnitrostátních pravidel, které se vztahují k těmto parametrům.~~ ***Toto povolení pro vozidlo je vydáno na základě technické dokumentace vozidla nebo typu vozidla předložené žadatelem, která zahrnuje doklad o:***

— v souvislosti s mobilními subsystémy, z nichž se vozidlo skládá:

a) příslušném prohlášení o ověření v souladu článkem 19;

b) technické kompatibilitě v rámci vozidla;

c) bezpečném začlenění v rámci vozidla;

— v souvislosti s vozidlem:

technické kompatibilitě vozidla se sítěmi v oblasti použití. **[pozm. návrh 90]**

Technická kompatibilita se posoudí na základě příslušných TSI a případně vnitrostátních předpisů a registrů. Jsou-li nezbytné zkoušky pro získání dokladů o technické kompatibilitě, mohou zúčastněné vnitrostátní bezpečnostní orgány vydat žadateli dočasné oprávnění, aby mohl využívat vozidlo pro ověření v praxi na síti. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele. Vnitrostátní bezpečnostní orgán případně přijme opatření, která zajistí provedení zkoušek.

Bezpečné začlenění subsystémů v rámci vozidla se posoudí na základě příslušných TSI, společných bezpečnostních metod stanovených v článku 6 směrnice …/…/EU [směrnice o bezpečnosti železnic] a případně vnitrostátních předpisů. **[pozm. návrh 91]**

3. ~~Povolení k uvedení vozidla na trh může obsahovat podmínky používání vozidla a další omezení.~~ ***Agentura vydá povolení pro vozidlo poté, co posoudí prvky dokumentace uvedené v odstavci 2 v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací od žadatele. Agentura do jednoho měsíce vyrozumí žadatele o tom, zda je dokumentace úplná či nikoli. Každé zamítavé rozhodnutí ohledně žádosti je řádně odůvodněno.***

Povolení jsou uznávaná ve všech členských státech.

Agentura nese plnou odpovědnost za veškerá povolení, která vydává. **[pozm. návrh 92]**

3a. Během přechodného období uvedeného v článku 50a se žadatel může rozhodnout, zda svou žádost o povolení vozidla podá agentuře nebo příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. **[pozm. návrh 94]**

~~4. Povolení k uvedení vozidla na trh je vydáno na základě technické dokumentace vozidla nebo typu vozidel předložené žadatelem, která zahrnuje doklad o:~~

~~a) uvedení mobilních subsystémů tvořících vozidlo na trh podle článku 19;~~

~~b) technické kompatibilitě subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanovené na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a registrů;~~

~~c) bezpečném začlenění subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanoveném na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a společných bezpečnostních metod stanovených článkem 6 směrnice …/… [o bezpečnosti železničního systému v Unii].~~ **[pozm. návrh 93]**

5. ~~Agentura přijme rozhodnutí uvedené v odstavci 2 v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací. Toto povolení je platné ve všech členských státech.~~ ***Všechna rozhodnutí o zamítnutí povolení pro vozidlo jsou řádně zdůvodněná. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení zamítavého rozhodnutí požádat agenturu či případně vnitrostátní bezpečnostní orgán o přezkoumání rozhodnutí. Agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší ve lhůtě dvou měsíců ode dne obdržení žádosti o přezkum***. **[pozm. návrh 95]**

Je-li zamítavé rozhodnutí agenturou potvrzeno, může žadatel požadovat, aby jej přezkoumal odvolací senát určený podle článku 51 nařízení (EU) č. …/… [o zřízení Evropské agentury pro železnice]. **[pozm. návrh 96]**

Je-li zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu potvrzeno, může žadatel požadovat, aby jej přezkoumal odvolací orgán určený příslušným členským státem v souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice …/… [směrnice o bezpečnosti železnic]. Pro účely tohoto odvolacího řízení mohou členské státy určit regulační subjekt uvedený v článku 56 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([1])**.** **[pozm. návrh 97]**

Agentura poskytne podrobné pokyny o způsobu získání povolení k uvedení vozidla na trh. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na povolení k uvedení vozidla na trh a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují s agenturou při šíření těchto informací.

6. Agentura může ~~udělit~~ ***změnit nebo zrušit*** povolení ~~k uvedení vozidla na trh vztahující se na řadu vozidel. Tato povolení jsou platná ve všech členských státech.~~ ***pro vozidlo, pokud již nesplňuje podmínky, na jejichž základě bylo povolení vydáno, a své rozhodnutí v tomto ohledu odůvodní. Agentura bezodkladně aktualizuje evropský registr vozidel definovaný v článku 43a.***

Zjistí-li vnitrostátní bezpečnostní orgán, že povolené vozidlo již nevyhovuje základním požadavkům, bezodkladně tuto skutečnost sdělí agentuře a veškerým dalším příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům. Agentura rozhodne o nezbytných opatřeních do jednoho měsíce. V případě, že jsou nutná naléhavá preventivní opatření, může agentura s okamžitou platností omezit nebo pozastavit příslušné povolení do doby, než přijme rozhodnutí. **[pozm. návrh 98]**

7. ~~Proti rozhodnutím agentury nebo její nečinnosti ve lhůtách uvedených v odstavci 5 může žadatel podat odvolání u odvolacího senátu určeného podle článku 51 nařízení (EU) č. …/… [o zřízení Evropské agentury pro železnice].~~ ***Komisi je svěřena pravomoc přijímat nejpozději šest měsíců po přijetí této směrnice akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 46, kterými stanoví podrobná pravidla týkající se procesu povolování, včetně:***

a) podrobných pokynů uvádějících a objasňujících požadavky na povolení vozidla a požadované dokumenty;

b) procesních pravidel pro povolovací postup, jako je obsah a lhůty pro každou fázi postupu;

c) kritérií pro posouzení dokumentace žadatelů. *[pozm. návrh 99]*

8. V případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel, která již mají povolení k uvedení vozidla na trh, se vyžaduje:

a) nové ES prohlášení o ověření, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 4, a

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

b) nové povolení k uvedení vozidla na trh, pokud došlo k ***závažnější*** změně hodnot parametrů uvedených v povolení vozidla, které již bylo uděleno. **[pozm. návrh 100]**

9. ~~Na žádost žadatele může povolení k uvedení vozidla na trh obsahovat jasný údaj o sítích či tratích nebo skupinách sítí či tratí, na nichž může železniční podnik uvést toto vozidlo do provozu bez dalšího ověřování, kontrol nebo zkoušek týkajících se technické kompatibility mezi vozidlem a těmito sítěmi či tratěmi.~~ V tom případě opatří žadatel svou žádost dokladem o technické kompatibilitě vozidla s příslušnými sítěmi či tratěmi.

~~Tento údaj může být přidán na žádost původního nebo jiného žadatele po vydání příslušného povolení k uvedení na trh.~~ **[pozm. návrh 101]**

9a. Povolení pro vozidla, která jsou nebo mají být provozována na železniční infrastruktuře izolovaných železničních sítí, může být rovněž vydáno vnitrostátními bezpečnostními orgány členských států, v nichž se daná síť nachází. V takových případech se může žadatel rozhodnout, zda o povolení požádá agenturu nebo vnitrostátní bezpečnostní orgány těchto členských států.

Během přechodného období uvedeného v článku 50a stanoví vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, v nichž se izolovaná železniční síť nachází, společné schvalovací postupy pro vozidla a zajistí vzájemné uznávání povolení pro vozidla, která vydávají. V případě protichůdných rozhodnutí vnitrostátních bezpečnostních orgánů, a pokud neexistuje žádné vzájemně přijatelné rozhodnutí, přijme agentura rozhodnutí v souladu s článkem 16 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o zřízení agentury].

Pokud do konce přechodného období uvedeného v článku 50a dané vnitrostátní bezpečnostní orgány nestanovily ujednání pro společné schvalovací postupy a vzájemné uznávání povolení pro vozidla, udělí povolení uvedená v tomto článku výhradně agentura.

Pokud jsou ujednání pro společné schvalovací postupy a vzájemné uznávání povolení pro vozidla stanovena, mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, v nichž se nachází izolované železniční sítě, nadále vydávat povolení pro vozidla a žadatel se může rozhodnout, zda o povolení pro vozidlo požádá agenturu nebo příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány po skončení přechodného období uvedeného v článku 50a.

Deset let po vstupu této směrnice v platnost předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability na izolované železniční síti a v případě potřeby předloží příslušný legislativní návrh. **[pozm. návrh 102]**

Článek 20a

Registrace povolených vozidel

Před prvním použitím vozidla poté, co pro něj bylo vydáno povolení v souladu s článkem 20, se na žádost držitele zaregistruje.

V případě, že bylo povolení vydáno agenturou, zaregistruje se vozidlo v evropském registru v souladu s článkem 43a.

Je-li oblast použití vozidla omezena na území jednoho členského státu a povolení bylo vydáno vnitrostátním bezpečnostním orgánem, zaregistruje se vozidlo ve vnitrostátním registru vozidel tohoto členského státu v souladu s článkem 43. **[pozm. návrh 103]**

Článek 21

~~Povolení k uvedení~~*Používání* vozidel ~~do provozu~~ [pozm. návrh 104]

1. ~~Železniční podniky uvedou vozidlo do provozu teprve poté, co po dohodě s provozovatelem infrastruktury zkontrolovaly na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel, registrů a společných bezpečnostních metod stanovených v článku 6 směrnice technickou kompatibilitu mezi vozidlem a trasou a bezpečné začlenění vozidla do systému, v němž má být provozováno.~~ ***Před použitím vozidla v oblasti použití určené v povolení pro vozidlo ověří železniční podnik prostřednictvím svého systému řízení bezpečnosti:*** **[pozm. návrh 105]**

~~Za tímto účelem musí být vozidlům nejdříve uděleno povolení k uvedení vozidla na trh~~

a) zda vozidlo bylo povoleno v souladu s článkem 20 ***a je řádně zaregistrováno;*** **[pozm. návrh 106]**

aa) technickou kompatibilitu mezi vozidlem a tratí na základě registru infrastruktury, příslušných TSI a jakýchkoli dalších informací, které provozovatel infrastruktury poskytne bezplatně a v přiměřené lhůtě, pokud registr infrastruktury neexistuje nebo není úplný; a dále *[pozm. návrh 107]*

ab) začlenění vozidla do řazení vlaku, v němž má být provozováno, na základě systému řízení bezpečnosti uvedeného v článku 9 směrnice o bezpečnosti a v TSI o provozu a řízení. *[pozm. návrh 108]*

1a. S cílem pomoci železničním podnikům zkontrolovat technickou kompatibilitu a bezpečné začlenění mezi vozidlem a trasou/trasami poskytne provozovatel infrastruktury železničním podnikům na požádání dodatečné informace týkající se vlastností této trasy/těchto tras. **[pozm. návrh 109]**

2. Železniční podnik sdělí své rozhodnutí týkající se ~~uvedení~~ ***provozu*** vozidla ~~do provozu~~ agentuře, provozovateli infrastruktury a příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Toto rozhodnutí se zaznamená ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 43 ***a v evropském registru podle článku 43a***. **[pozm. návrh 110]**

~~3. V případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel je nutné nové ES prohlášení o ověření, jak je stanoveno v čl. 15 odst. 4. Kromě toho se vyžaduje nové rozhodnutí železničního podniku týkající se uvedení těchto vozidel do provozu, pokud:~~

~~a) zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému, nebo~~

~~b) to vyžadují příslušné TSI.~~ **[pozm. návrh 111]**

Článek 22

Povolení ~~k uvedení typů vozidel na trh~~ ***typu vozidla*** **[pozm. návrh 112]**

1. Agentura, ***nebo vnitrostátní bezpečnostní orgány během přechodného období podle článku 50a, vydávají*** ~~vydává~~ povolení ~~k uvedení typů vozidel na trh~~ ***typu vozidla***. **[pozm. návrh 113]**

Agentura ~~poskytne~~ ***a vnitrostátní bezpečnostní orgány poskytnou*** podrobné pokyny o způsobu získání povolení ~~k uvedení typů vozidel na trh~~ ***typu vozidla***. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na povolení ~~k uvedení typů vozidel na trh~~ a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují s agenturou při šíření těchto informací. **[pozm. návrh 114]**

2. Pokud však agentura ~~vydá~~ ***nebo vnitrostátní bezpečnostní orgány vydají*** povolení ~~k uvedení vozidla na trh, vydá~~ ***pro vozidlo***, ***vydají*** současně i povolení ~~k uvedení odpovídajícího typu vozidla na trh~~ ***typu vozidla***. **[pozm. návrh 115]**

3. Vozidlo odpovídající typu vozidla, jemuž již bylo vydáno povolení ~~k uvedení odpovídajícího typu vozidla na trh~~, získá povolení ~~k uvedení vozidla na trh~~ ***pro vozidlo*** bez dalších kontrol na základě prohlášení o shodě s typem předloženého žadatelem. **[pozm. návrh 116]**

4. V případě změn příslušných ustanovení TSI nebo vnitrostátních předpisů, na jejichž základě bylo ~~vydáno~~ povolení ~~k uvedení~~ typu vozidla ~~na trh~~ ***vydáno***, ***určí*** TSI nebo vnitrostátní pravidlo ~~určí~~, zda již ~~udělená~~ ***udělené*** povolení ~~k uvedení tohoto~~ typu vozidla ~~na trh zůstanou~~ ***zůstane*** v platnosti nebo je třeba ~~je~~ ***jej*** obnovit. Pokud musí být uvedené povolení obnoveno, kontroly prováděné agenturou se mohou týkat pouze změněných pravidel. Obnovování povolení ~~k uvedení~~ typu vozidla ~~na trh~~ nemá vliv na povolení ~~k uvedení vozidla na trh~~ ***pro vozidla*** již ~~uděleného~~ ***udělená*** na základě dřívějšího povolení ~~k uvedení tohoto~~ typu vozidla ~~na trh~~. **[pozm. návrh 117]**

5. Prohlášení o shodě typu se sestaví v souladu s rozhodnutím 2010/713/EU.

6. Prohlášení o shodě typu se sestaví v souladu s:

a) postupy ověřování příslušných TSI u vozidel odpovídajících TSI;

b) postupy posuzování shody u vozidel neodpovídajících TSI podle definic v modulech B+D a B+F v rozhodnutí 768/2008/ES. Komise může případně přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví moduly pro posuzování shody ad hoc. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

7. Povolení k uvedení typů vozidel na trh se registrují v evropském registru povolení k uvedení typů vozidel na trh podle článku 44.

Článek 22a

Spolupráce mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány

Pro účely článků 18, 20 a 22 může agentura uzavřít dohody o spolupráci s vnitrostátními bezpečnostními orgány podle článku 69 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o zřízení agentury].

Tyto dohody mohou být konkrétními nebo rámcovými dohodami a může se na nich podílet jeden nebo více vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Zahrnují podrobný popis úkolů a podmínek pro produkty a uvádějí lhůty uplatňované na jejich dodávku a a také podrobnosti ohledně rozdělení poplatků hrazených žadatelem.

Rovněž mohou obsahovat zvláštní ujednání o spolupráci v případě sítí, které vyžadují zvláštní odborné zkušenosti ze zeměpisných nebo historických důvodů, z důvodu použití modernějšího zařízení ERTMS nebo jiného rozchodu kolejí, s cílem snížit administrativní zátěž a náklady pro žadatele. Tyto dohody se uzavřou dříve, než bude agentura oprávněna přijímat žádosti v souladu s touto směrnicí, a v každém případě do šesti měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

Komise má pravomoc přijímat v souvislosti s těmito dohodami o spolupráci akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 46. Tyto akty v přenesené pravomoci jsou přijaty nejpozději šest měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

Pět let po uzavření první dohody o spolupráci, a poté každé tři roky, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu hodnotící dohody o spolupráci uzavřené agenturou. **[pozm. návrh 118]**

KAPITOLA VI

OZNAMOVÁNÍ SUBJEKTŮ POSUZOVÁNÍ SHODY

Článek 23

Oznámení

Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty oprávněné provádět úkoly spojené s posouzením shody třetích stran podle této směrnice.

Článek 24

Oznamující orgány

1. Členské státy určí oznamující orgán odpovědný za vytvoření a provádění nezbytných postupů pro posuzování a oznamování subjektů posuzování shody a za kontrolu oznámených subjektů posuzování shody, včetně souladu s ustanoveními článků 27 až 29.

2. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že posuzování a kontrolu uvedené v odstavci 1 provádí vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008 a v souladu s ním.

3. Pokud oznamující orgán přenese na subjekt, který není orgánem veřejné správy, provádění posouzení, oznámení nebo kontrolu uvedené v odstavci 1, nebo jej tímto úkolem jinak pověří, musí být tento subjekt právnickou osobou a splňovat požadavky stanovené v článku 25. Tento subjekt zavede opatření upravující odpovědnost vyplývající z jeho činností.

4. Oznamující orgán nese za úkoly provedené subjektem uvedeným v odstavci 3 plnou odpovědnost.

Článek 25

Požadavky týkající se oznamujících orgánů

1. Oznamující orgán je zřízen takovým způsobem, aby nedocházelo ke střetu zájmů se subjekty posuzování shody.

2. Oznamující orgán je organizován a provozován tak, aby chránil objektivitu a nestrannost svých činností.

3. Oznamující orgán je organizován takovým způsobem, aby každé rozhodnutí o oznámení subjektu posuzování shody prováděly příslušné osoby, jiné než osoby provádějící posouzení.

4. Oznamující orgán nenabízí ani neposkytuje žádné činnosti, které provádějí subjekty posuzování shody, ani neposkytuje poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě.

5. Oznamující orgán zachovává důvěrnost získaných informací.

6. Oznamující orgán má k dispozici dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků, aby mohl řádně vykonávat své úkoly.

Článek 26

Informační povinnost oznamujících orgánů

Členské státy informují Komisi o svých postupech pro posuzování a oznamování subjektů posuzování shody a kontrolu oznámených subjektů a o veškerých změnách týkajících se těchto informací.

Komise tyto informace zveřejní.

Článek 27

Požadavky týkající se subjektů posuzování shody

1. Pro účely oznamování musí subjekt posuzování shody splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 7 a v článcích 28 a 29. Tyto požadavky se rovněž vztahují na subjekty určené členskými státy podle čl. 13 odst. 4.

2. Subjekt posuzování shody je zřízen podle vnitrostátních právních předpisů a má právní subjektivitu.

3. Subjekt posuzování shody musí být schopen provádět všechny úkoly spojené s posuzováním shody, které tomuto subjektu ukládají příslušné TSI a pro něž byl oznámen, ať již tyto úkoly provádí sám subjekt posuzování shody, nebo jsou prováděny jeho jménem a na jeho odpovědnost.

Subjekt posuzování shody musí mít k dispozici vždy, pro každý postup posuzování shody a pro každý druh nebo kategorii výrobků, pro něž je oznámen:

a) potřebné pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů souvisejících s posuzováním shody;

b) příslušné popisy postupů, podle nichž je posuzování shody prováděno a jež zajišťují transparentnost těchto postupů a možnost jejich opětovného zahájení. Musí uplatňovat náležitou politiku a postupy pro rozlišení mezi úkoly, jež vykonává jako oznámený subjekt posuzování shody, a dalšími činnostmi;

c) řádné postupy pro provádění činností, jež řádně zohledňují velikost, odvětví, strukturu podniku, míru složitosti technologie daného výrobku a hromadný či sériový způsob jeho výroby.

Subjekt posuzování shody musí mít prostředky nezbytné k vhodnému provedení technických a administrativních úkolů spojených s posuzováním shody a má přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

4. Subjekt posuzování shody uzavře pojištění odpovědnosti, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

5. Pracovníci subjektu posuzování shody jsou povinni zachovávat služební tajemství, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých úkolů podle příslušných TSI nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterým se uvedená ustanovení provádí. Vlastnická práva jsou chráněna.

6. Subjekty posuzování shody se podílí na příslušných normalizačních činnostech a na činnostech koordinační skupiny oznámených subjektů posuzování shody zřízené podle příslušných právních předpisů Unie nebo zajistí, aby byli jeho pracovníci o těchto činnostech informováni, a používá jakožto všeobecné pokyny správní rozhodnutí a dokumenty, které jsou výsledkem práce této skupiny.

7. Subjekty posuzování shody se podílí na činnostech ad hoc pracovní skupiny pro ERTMS uvedené v článku 25 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o zřízení agentury], nebo zajistí, aby byli jeho pracovníci o těchto činnostech informováni. Musí dodržovat pokyny, které jsou výsledkem práce této skupiny. V případě, že dotčené subjekty posuzování shody považují jejich uplatnění za nevhodné nebo nemožné, předloží svá vyjádření k projednání ad hoc pracovní skupině pro ERTMS, aby se tyto pokyny neustále zkvalitňovaly.

Článek 28

Nestrannost subjektů posuzování shody

1. Subjekt posuzování shody je třetí stranou nezávislou na organizaci nebo výrobci výrobku, který posuzuje.

Za takovýto subjekt může být považován subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na projektování, výrobě, dodávání, montáži, používání nebo údržbě výrobků, které tento subjekt posuzuje, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

2. Musí být zaručena nestrannost subjektu posuzování shody, jeho nejvyššího vedení a pracovníků, kteří posuzování provádějí.

3. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů v rámci posuzování shody nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají, instalují, nakupují, vlastní, používají nebo udržují výrobky, jež posuzují, a nesmí být ani zplnomocněnými zástupci jakékoli z těchto stran. To nevylučuje používání hodnocených výrobků, které jsou nezbytné pro činnost subjektu posuzování shody, ani používání takových výrobků k osobním účelům.

4. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů v rámci posuzování shody se nesmějí přímo podílet na projektování, výrobě nebo konstrukci, uvádění na trh, instalaci, používání nebo údržbě těchto výrobků, ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek a nedotknutelnost ve vztahu k činnostem posuzování shody, k jejichž vykonávání jsou tyto osoby oznámeny. To platí zejména pro poradenské služby.

5. Subjekt posuzování shody musí zaručit, že činnosti jeho poboček nebo subdodavatelů neohrožují důvěrnost, objektivitu nebo nestrannost jeho činností posuzování shody.

6. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci provádějí posuzování shody na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich posuzování shody, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

Článek 29

Pracovníci subjektů posuzování shody

1. Pracovníci odpovědní za provádění činností spojených s posuzováním shody musí mít tuto kvalifikaci:

a) přiměřené technické a odborné vzdělání týkající se všech činností spojených s posuzováním shody, pro které byl subjekt posuzování shody oznámen, ***a školení ohledně otázek přístupnosti***; **[pozm. návrh 119]**

b) uspokojivou znalost požadavků souvisejících s posuzováním, které provádějí, a odpovídající pravomoc toto posuzování provádět;

c) vhodné znalosti základních požadavků, platných harmonizovaných norem a příslušných ustanovení právních předpisů Unie a jejich prováděcích předpisů a rozumět jim;

d) schopnost vypracovávat osvědčení, protokoly a zprávy prokazující, že byla posouzení provedena.

2. Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků subjektu posuzování shody nezávisí na počtu provedených posouzení ani na jejich výsledcích.

Článek 30

Předpoklad shody subjektu posuzování shody

Pokud subjekt posuzování shody prokáže, že splňuje kritéria stanovená příslušnými harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly zveřejněny odkazy v *Úředním věstníku Evropské unie*, předpokládá se, že splňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29 do té míry, do níž se platné harmonizované normy na tyto požadavky vztahují.

Článek 31

Pobočky a subdodavatelé oznámených subjektů posuzování shody

1. Pokud oznámený subjekt posuzování shody zadá konkrétní úkoly spojené s posuzováním shody subdodavateli nebo pobočce, zajistí, že subdodavatel nebo pobočka splňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29, a informuje o tom oznamující orgán.

2. Oznámený subjekt nese plnou odpovědnost za úkoly provedené subdodavateli nebo pobočkami bez ohledu na to, kde jsou usazeni.

3. Činnosti oznámených subjektů lze zadat subdodavateli nebo pobočce pouze se souhlasem zákazníka.

4. Oznámený subjekt uchovává pro potřebu oznamujícího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo pobočky a práce provedené subdodavatelem nebo pobočkou podle příslušné TSI.

Článek 32

Akreditované vnitropodnikové subjekty

1. Žádající podnik může využít akreditovaný vnitropodnikový subjekt k provádění činností spojených s posuzováním shody pro účely provádění postupů stanovených v modulech A1, A2, C1 nebo C2 definovaných v příloze II rozhodnutí č. 768/2008/ES a v modulech CA1 a CA2 definovaných v příloze I rozhodnutí 2010/713/ES. Tento subjekt tvoří zvláštní a oddělenou součást žádajícího podniku a nepodílí se na návrhu, výrobě, dodávání, instalaci, používání nebo údržbě výrobků, jež má posuzovat.

2. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt musí splňovat tato kritéria:

a) je akreditován v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008;

b) subjekt a jeho pracovníci jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají takové metody podávání zpráv uvnitř podniku, jehož jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost a prokazují ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;

c) subjekt a jeho pracovníci nesmí být odpovědní za návrh, výrobu, dodávání, instalaci, provoz nebo údržbu výrobků, které posuzují, a nesmí se účastnit jakýchkoli činností, které by mohly ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo nedotknutelnost ve vztahu k činnostem posuzování;

d) subjekt poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.

3. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt se neoznamuje členským státům ani Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne na vyžádání oznamujícímu orgánu podnik, jehož je akreditovaný vnitropodnikový subjekt součástí, nebo vnitrostátní akreditační orgán.

Článek 33

Žádost o oznámení

1. Subjekt posuzování shody podává žádost o oznámení oznamujícímu orgánu členského státu, v němž je usazen.

2. Součástí žádosti je popis činností posuzování shody, modulu nebo modulů posuzování shody a výrobek nebo výrobky, pro něž se subjekt prohlašuje za způsobilý, jakož i osvědčení o akreditaci, pokud existuje, vydané vnitrostátním akreditačním orgánem, které potvrzuje, že subjekt posuzování shody splňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29.

3. Nemůže-li dotčený subjekt posuzování shody předložit osvědčení o akreditaci, poskytne oznamujícímu orgánu veškeré doklady nezbytné k ověření, uznání a pravidelné kontrole jeho souladu s požadavky stanovenými v článcích 27 až 29.

Článek 34

Postup oznamování

1. Oznamující orgány mohou oznámit pouze subjekty posuzování shody, které splňují požadavky stanovené v článcích 27 až 29.

2. K oznámení Komisi a ostatním členským státům využijí elektronický nástroj pro oznamování vyvinutý a spravovaný Komisí.

3. Oznámení obsahuje veškeré podrobnosti o činnostech posuzování shody, modulu nebo modulech posuzování shody a dotčeném výrobku nebo výrobcích a příslušné osvědčení o způsobilosti.

4. Pokud se oznámení nezakládá na osvědčení o akreditaci uvedeném v čl. 33 odst. 2, poskytne oznamující orgán Komisi a ostatním členským státům podklady, které dokládají způsobilost subjektu posuzování shody, a informuje je o opatřeních, jež zajišťují, aby byl subjekt pravidelně kontrolován a i v budoucnu splňoval požadavky uvedené v článcích 27 až 29.

5. Dotčený subjekt může provádět činnosti oznámeného subjektu posuzování shody, pouze pokud Komise nebo ostatní členské státy proti tomu nevznesly námitky do dvou týdnů po oznámení, pokud se použije osvědčení o akreditaci, nebo do dvou měsíců po oznámení, pokud se akreditace nepoužije.

6. Komisi a členským státům je třeba oznámit jakékoli následné významné změny týkající se oznámení.

Článek 35

Identifikační čísla a seznamy oznámených subjektů posuzování shody

1. Komise oznámenému subjektu posuzování shody přidělí identifikační číslo.

Oznámenému subjektu posuzování shody musí být přiděleno jediné identifikační číslo i v případě, že je oznámen podle několika aktů Unie.

2. Komise zveřejní seznam subjektů oznámených podle této směrnice, včetně identifikačních čísel, která jim byla přidělena, a činností, pro něž byly oznámeny.

Komise zajistí, aby byl tento seznam aktualizován.

Článek 36

Změny v oznámeních

1. Pokud oznamující orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že oznámený subjekt posuzování shody již nesplňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29 nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně odvolá oznámení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

2. V případě omezení, pozastavení nebo odvolání oznámení nebo v případě, že oznámený subjekt posuzování shody ukončil svou činnost, podnikne oznamující členský stát příslušné kroky a zajistí, aby byly podklady týkající se tohoto subjektu buď zpracovány jiným oznámeným subjektem posuzování shody, nebo aby byly k dispozici příslušným oznamujícím orgánům a orgánům dozoru nad trhem na vyžádání.

Článek 37

Zpochybnění způsobilosti oznámených subjektů

1. Komise vyšetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti oznámeného subjektu posuzování shody nebo o tom, zda oznámený subjekt posuzování shody nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou mu uloženy.

2. Oznamující členský stát předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se odůvodnění oznámení nebo toho, že je dotčený subjekt nadále způsobilý.

3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.

4. Pokud Komise zjistí, že oznámený subjekt posuzování shody nesplňuje nebo přestal splňovat požadavky pro své oznámení, informuje o tom oznamující členský stát a požádá ho, aby přijal nezbytná nápravná opatření, včetně případného odvolání oznámení.

Článek 38

Povinnosti týkající se činnosti oznámených subjektů

1. Oznámené subjekty provádějí posuzování shody v souladu s postupy posuzování shody stanovenými v příslušné TSI.

2. Posuzování shody se provádí přiměřeným způsobem, aby se zabránilo přílišnému zatížení hospodářských subjektů. Subjekty posuzování shody při výkonu své činnosti řádně zohlední velikost a strukturu dotčeného podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti dané technologie výrobku a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu.

Při této činnosti však působí s cílem posoudit soulad výrobku s ustanoveními této směrnice.

3. Pokud oznámený subjekt posuzování shody zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené v příslušné TSI nebo v odpovídajících harmonizovaných normách nebo technických specifikacích, požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá osvědčení o shodě.

4. Pokud v průběhu kontroly shody po vydání osvědčení oznámený subjekt posuzování shody zjistí, že výrobek již nesplňuje příslušnou TSI nebo odpovídající harmonizované normy nebo technické specifikace, požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a v případě nutnosti může platnost osvědčení pozastavit nebo osvědčení odejmout.

5. Pokud nápravná opatření nejsou přijata nebo pokud tato opatření nemají požadovaný účinek, oznámený subjekt posuzování shody omezí nebo pozastaví platnost příslušných osvědčení nebo případně tato osvědčení odejme.

Článek 39

Informační povinnost oznámených subjektů

1. Oznámené subjekty informují oznamující orgán:

a) o veškerých zamítnutích, omezeních, pozastaveních platnosti nebo odejmutích osvědčení;

b) o všech okolnostech majících vliv na rozsah a podmínky oznámení;

c) o všech žádostech o informace týkajících se činností posuzování shody, které obdržely od orgánů dozoru nad trhem;

d) na vyžádání o činnostech posuzování shody provedených v rámci působnosti jejich oznámení a o jakýchkoli jiných provedených činnostech, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

2. Oznámené subjekty poskytnou ostatním subjektům oznámeným podle této směrnice, které provádějí obdobné činnosti posuzování shody a zabývají se stejnými výrobky, příslušné informace o otázkách týkajících se negativních, a na žádost pozitivních výsledků posuzování shody.

3. Oznámené subjekty poskytnou agentuře ES osvědčení o ověření subsystémů, ES osvědčení o shodě prvků interoperability a ES osvědčení o vhodnosti pro použití prvků interoperability.

Článek 40

Výměna zkušeností

Komise organizuje výměnu zkušeností mezi příslušnými vnitrostátními orgány členských států, které provádějí politiku oznamování.

Článek 41

Koordinace oznámených subjektů

Komise zajistí zavedení a řádné provádění vhodné koordinace a spolupráce mezi subjekty oznámenými podle této směrnice ve formě odvětvových skupin oznámených subjektů. Agentura podporuje činnosti oznámených subjektů v souladu s článkem 20 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o zřízení agentury].

Členské státy zajistí účast jimi oznámených subjektů na práci této skupiny, a to přímo nebo prostřednictvím určených zástupců.

KAPITOLA VII

REGISTRY

Článek 42

Systém číslování vozidel

1. Každé vozidlo uvedené do provozu v železničním systému Unie nese evropské číslo vozidla (European Vehicle Number – EČV), jež mu ~~je přiděleno vnitrostátním bezpečnostním orgánem příslušným pro dané území před prvním uvedením vozidla do provozu.~~***přidělila agentura v okamžiku vydání povolení***. **[pozm. návrh 120]**

2. Železniční podnik provozující vozidlo zajistí, aby vozidlo bylo označeno přiděleným číslem EČV***, a je odpovědný za řádnou registraci tohoto vozidla***. **[pozm. návrh 121]**

3. EČV je stanoveno v rozhodnutí Komise 2007/756/ES ([1]).

4. Vozidlu bude EČV přiděleno pouze jednou, pokud není v rozhodnutí 2007/756/ES 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 Unie, přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování.

Článek 43

Vnitrostátní registry vozidel

1. Každý členský stát vede registr vozidel, jež byla uvedena do provozu na jeho území. Tento registr splňuje tato kritéria:

a) vyhovuje společným specifikacím uvedeným v odstavci 2;

b) je aktualizován orgánem nezávislým na železničních podnicích;

c) je ***veřejně*** přístupný. ~~vnitrostátním bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice [.../... o bezpečnosti železničního systému v Unii]; je také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článků 55 a 56 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru ([2]) a agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury, jakož i osobám či organizacím, jež registrují vozidla nebo jež jsou v registru uvedeny.~~ **[pozm. návrh 122]**

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu, včetně ujednání pro výměnu údajů, a pravidel vkládání údajů a prohlížení vnitrostátních registrů vozidel. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

2a. Registr musí pro každé vozidlo uvádět alespoň tyto informace:

a) EČV,

b) odkazy na prohlášení o ověření a vydávající subjekt,

([1]) Rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES (Úř. věst. L 305, 23.11.2007, s. 30).

~~([2]) Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.~~

c) označení držitele a vlastníka vozidla,

d) veškerá omezení způsobu užívání vozidla,

e) subjekt odpovědný za údržbu*. [pozm. návrh 123]*

3. Držitel registrace neprodleně oznámí vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu kteréhokoliv členského státu, v němž bylo vozidlo ~~uvedeno do provozu~~***používáno***, jakékoli změny údajů zanesených do vnitrostátního registru vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vozidlo již dále neregistrovat. **[pozm. návrh 124]**

4. ~~Pokud nejsou vnitrostátní registry vozidel propojen~~Každý členský stát aktualizuje svůj registr s ohledem na změny, jež jiný členský stát provádí ve vlastním registru u údajů, jež se ho týkají. **[pozm. návrh 125]**

5. U vozidel, která byla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi a následně ~~uvedena do provozu~~ ***používána*** v některém členském státě, tento členský stát zajistí, že údaje o vozidlu je možno získat prostřednictvím vnitrostátního registru. ~~vozidel nebo na základě ustanovení mezinárodní dohody~~. **[pozm. návrh 126]**

5a. Po skončení přechodného období uvedeného v článku 50a se vnitrostátní registry vozidel začlení do evropského registru vozidel, s výjimkou případů uvedených v čl. 20 odst. 9a za podmínek stanovených v tomto článku. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví formát typového dokumentu. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3. **[pozm. návrh 127]**

Článek 43a

Evropský registr vozidel

1. Agentura vede registr vozidel, jež byla uvedena do provozu v Unii. Tento registr splňuje následující kritéria:

a) je v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 2,

b) je aktualizován agenturou,

c) je veřejně přístupný.

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu, včetně ujednání pro výměnu údajů, a pravidel vkládání údajů a prohlížení evropského registru vozidel. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

3. Držitel registrace neprodleně oznámí agentuře jakékoli změny údajů zanesených do evropského registru vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vozidlo již dále neregistrovat.

4. Registr musí pro každé vozidlo uvádět alespoň tyto informace:

a) EČV,

b) odkazy na „ES" prohlášení o ověření a vydávající subjekt,

c) odkazy na evropský registr povolených typů vozidel uvedený v článku 44,

d) označení držitele a vlastníka vozidla,

e) veškerá omezení způsobu užívání vozidla,

f) subjekt odpovědný za údržbu.

Pokud agentura vydá, obnoví, změní, pozastaví či zruší povolení pro vozidlo, zanese aktuální údaje bez prodlení do registru.

5. U vozidel, která byla poprvé použita ve třetí zemi a následně byla používána v členském státě, tento členský stát zajistí, aby údaje o vozidlech, zahrnující alespoň údaje týkající se držitele vozidla, subjektu odpovědného za údržbu a omezení způsobu užívání vozidla, bylo možno získat prostřednictvím evropského registru vozidel nebo na základě ustanovení mezinárodní dohody. *[pozm. návrh 128]*

Článek 44

Evropský registr povolení k uvedení typů vozidel na trh

1. Agentura sestaví a vede registr povolení k uvedení typů vozidel na trh vydaných v souladu s článkem 22. Tento registr splňuje tato kritéria:

a) je veřejný a v elektronické podobě přístupný všem;

b) je v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 3.

~~c) je napojen na všechny vnitrostátní registry vozidel.~~ **[pozm. návrh 129]**

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání a prohlížení údajů registru povolení k uvedení typů vozidel na trh. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

2a. Registr obsahuje pro každý typ vozidla alespoň tyto podrobnosti:

a) technické vlastnosti typu vozidla, jak stanoví příslušná TSI,

b) jméno výrobce,

c) odkazy na povolení, která byla pro tento typ vozidla postupně vydána, data jejich vydání i veškerá omezení či odnětí povolení,

d) konstrukční funkce určené pro osoby se sníženou pohyblivostí a osoby se zdravotním postižením,

e) označení vlastníka a držitele vozidla.

Pokud agentura vydá, obnoví, změní, pozastaví či zruší povolení k uvedení určitého typu vozidel do provozu, zanese do registru bez prodlení aktuální údaje. **[pozm. návrh 130]**

Článek 45

Registr infrastruktury

1. Každý členský stát ~~zveřejní~~ ***zajistí, aby byl*** registr infrastruktury ***veřejně dostupný***, přičemž uvede hodnoty parametrů sítě každého subsystému nebo části dotčeného subsystému. **[pozm. návrh 131]**

2. Aby se zkontrolovala technická kompatibilita mezi vozidlem a sítí, používají se hodnoty parametrů uvedené v registru infrastruktury v kombinaci s hodnotami parametrů uvedenými v povolení k uvedení vozidla na trh.

3. Registr infrastruktury může obsahovat podmínky používání pevných zařízení a další omezení, ***, včetně dočasných omezení, která mají platit po dobu delší než šest měsíců***. **[pozm. návrh 132]**

4. Každý členský stát ~~aktualizuje~~ ***zajistí, aby byl*** registr infrastruktury ***aktualizován*** v souladu s prováděcí rozhodnutím Komise 2011/633/EU ([1]). **[pozm. návrh 133]**

([1]) Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury (Úř. věst. L 256, 1.10.2011, s. 1).

5. Registr infrastruktury ~~může být~~ ***je*** rovněž propojen s ostatními registry, jako je registr přístupnosti ***pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí***. **[pozm. návrh 134]**

6. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání údajů a prohlížení registru infrastruktury. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

KAPITOLA VIII

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 46

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 2, ~~a~~ čl. 5 odst. 10***, čl. 8 odst. 2, čl. 15 odst. 7a, čl. 20 odst. 7 a čl. 22a odst. 4*** je svěřena Komisi na dobu ~~neurčitou~~ ***pěti let*** od data vstupu této směrnice v platnost.

Nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období vypracuje Komise zprávu o výkonu přenesení pravomoci. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období. **[pozm. návrh 135]**

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 10***, čl. 8 odst. 2, čl. 15 odst. 7a, čl. 20 odst. 7 a čl. 22a odst. 4*** kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění tohoto rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 10***, čl. 8 odst. 2, čl. 15 odst. 7a, čl. 20 odst. 7 a čl. 22a odst. 4*** vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 47

Postup pro naléhavé případy

1. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku vstupují v platnost bezodkladně a jsou použitelné, pokud proti nim není vyslovena námitka v souladu s odstavcem 2. V oznámení aktu v přenesené pravomoci Evropskému parlamentu a Radě se uvedou důvody použití postupu pro naléhavé případy.

2. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky postupem uvedeným v čl. 46 odst. 5. V takovém případě po oznámení rozhodnutí Evropského parlamentu nebo Rady vyslovit námitku Komise dotyčný akt neprodleně zruší.

Článek 48

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice Rady 96/48/ES ([1]). Tímto výborem je výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 49

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 6, 11 a 16 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 49a

Sankce

Komise je v souladu s článkem 46 zmocněna přijímat prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci pravidla pro sankce za nedodržení lhůt stanovených v tomto nařízení agentuře pro přijetí rozhodnutí. Dále zřídí systém odškodnění pro případy, kdy odvolací senát stanovený v nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře] rozhodne ve prospěch adresáta rozhodnutí agentury. Systém sankcí a odškodnění musí být účinný, přiměřený, nediskriminační a odrazující. **[pozm. návrh 136]**

Článek 50

Zprávy a informace

1. Každé tři roky a poprvé ~~tři~~ ***dva*** roky po vyhlášení této směrnice předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 7 a uplatňování kapitoly V. ***Komise na základě zjištění uvedených ve zprávě navrhne zlepšení a opatření na posílení úlohy agentury při zajišťování interoperability.*** **[pozm. návrh 137]**

1a. Dva roky po zveřejnění této směrnice a po konzultacích s různými dotčenými subjekty předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o fungování agentury a jejím pokroku při plnění nových pravomocí. **[pozm. návrh 138]**

2. Agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroj, který je schopný vytvořit na žádost členského státu***, Evropského parlamentu*** nebo Komise přehled úrovně interoperability železničního systému. Tento nástroj musí využívat informací obsažených v registrech uvedených v kapitole VII. **[pozm. návrh 139]**

([1]) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6).

Středa, 26. února 2014

Článek 50a

Přechodný režim

Aniž by tím byl dotčen čl. 20 odst. 9a, vydává agentura od čtyř let od vstupu této směrnice v platnost povolení pro vozidla uvedená v článcích 20 a 22. Během tohoto přechodného období může být povolení pro vozidlo vydáno agenturou nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle výběru žadatele.

Nejpozději čtyři roky po vstupu této směrnice v platnost má agentura nezbytnou organizační kapacitu a odbornou způsobilost k výkonu všech svých funkcí podle článků 18, 20 a 22.

Za účelem plnění svých povinností může agentura uzavřít dohody o spolupráci s vnitrostátními bezpečnostními orgány v souladu s článkem 22a. **[pozm. návrh 140]**

Článek 51

Přechodný režim pro uvedení vozidel do provozu

1. Členské státy mohou i nadále uplatňovat ustanovení uvedená v kapitole V směrnice 2008/57/ES do [~~dvou let~~ ***jednoho roku*** ode dne vstupu v platnost]. **[pozm. návrh 141]**

2. Povolení k uvedení vozidel do provozu, jež byla udělena podle odstavce 1, 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.

3. Pro vozidla s povolením k uvedení do provozu podle odstavců 1 a 2 je nutné získat povolení k uvedení vozidla na trh, aby bylo možné je provozovat v rámci jedné nebo více sítí, na něž se jejich povolení nevztahují. Na uvedení do provozu na těchto dalších sítích se vztahují ustanovení článku 21.

Článek 52

Další přechodná ustanovení

Přílohy IV, V, VI, VII a IX směrnice 2008/57/ES se použijí do dne použití odpovídajících ***aktů v přenesené pravomoci uvedených v čl. 8 odst. 2 a 15 odst. 7a a*** prováděcích aktů uvedených v ~~čl. 8 odst. 2,~~ čl. 14 odst. 8, čl. 15 odst. 7 a čl. 7 odst. 3 této směrnice. **[pozm. návrh 142]**

Článek 53

Doporučení a stanoviska agentury

Pro účely uplatňování této směrnice poskytuje agentura doporučení a stanoviska v souladu s článkem 15 nařízení (EU) č. …/… [nařízení o agentuře]. Tato doporučení a stanoviska budou sloužit jako základ pro opatření Unie přijatá podle této směrnice.

Článek 54

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 1 a 2, čl. 7 odst. 1 až 4, čl. 11 odst. 1, článkem 13, čl. 14 odst. 1 až 7, čl. 15 odst. 1 až 6, články 17 až 21, čl. 22 odst. 3 až 7, články 23 až 36, čl. 37 odst. 2, články 38, 39, 41 až 43, čl. 45 odst.1 až 5, článkem 51 a přílohami I až III nejpozději do [~~dvou let~~ ***jednoho roku*** po dni vstupu v platnost] . Znění těchto opatření spolu se srovnávací tabulkou mezi jejich ustanoveními a ustanoveními této směrnice neprodleně sdělí Komisi. Srovnávací tabulky jsou nezbytné k tomu, aby všechny zúčastněné subjekty mohly jednoznačně určit ustanovení, která se použijí k provádění této směrnice na vnitrostátní úrovni. **[pozm. návrh 143]**

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnice zrušené touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

3. Povinnost provést a uplatňovat článek 13, čl. 14 odst. 1 až 7, čl. 15 odst. 1 až 6, články 17 až 21, články 42 a 43, čl. 45 odst. 1 až 5 a článek 51 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 články zmíněné v prvním pododstavci, a to do jednoho roku od přijetí žádosti.

Článek 55

Zrušení

Směrnice 2008/57/ES ve znění směrnic uvedených v příloze IV části A se zrušuje s účinkem ode dne [~~dva roky~~ ***jeden rok*** po dni vstupu v platnost], aniž jsou dotčeny povinnosti členských států, pokud jde o lhůty pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IV do vnitrostátního práva. **[pozm. návrh 144]**

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze V.

Článek 56

Vstup v platnost

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

Články 3 až 10, čl. 11 odst. 2, 3 a 4, články 12 a 16 se použijí ode dne [dva roky po dni vstupu v platnost].

Článek 57

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V … dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
Předseda	*předseda*

Středa, 26. února 2014

PŘÍLOHA I

Prvky železničního systému Unie

1. Síť

Pro účely této směrnice síť Unie zahrnuje ***následující prvky vysokorychlostní sítě vymezené v písmenech a), b) a c) a konvenční sítě vymezené v písmenech d) až i):***

a) zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší, ***přičemž umožňují za vhodných okolností dosáhnout rychlosti vyšší než 300 km/h***,

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

c) 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.

d) konvenční tratě určené pro osobní dopravu,

e) konvenční tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),

f) konvenční tratě určené pro nákladní dopravu,

g) terminály osobní dopravy,

h) terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,

i) spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.**[pozm. návrh 145]**

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.

2. Vozidla

Pro účely této směrnice vozidla Unie zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti Unie nebo na jejích částech, včetně:

— lokomotiv a osobních kolejových vozidel, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem, osobních vozů;

— ***vozidla určená pro jízdu rychlostí nejméně 250 km/h na tratích zvláště vybudovaných pro vysoké rychlosti, přičemž za vhodných okolností umožňují provoz rychlostí vyšší než 300 km/h,***

— ***vozidla určená pro jízdu rychlostí okolo 200 km/h na vysokorychlostních tratích nebo na tratích zvláště vybudovaných nebo modernizovaných pro vysoké rychlosti, pokud jsou kompatibilní s možnostmi, které tyto tratě skýtají.***

Vozidla určená pro provoz maximální rychlostí nižší než 200 km/h, u nichž je pravděpodobné, že budou jezdit v celé transevropské vysokorychlostní síti nebo její části, jsou-li kompatibilní s úrovněmi výkonnosti této sítě, dále splňují požadavky zajišťující bezpečný provoz v této síti. Za tímto účelem stanoví TSI pro konvenční vozidla i požadavky kladené na bezpečný provoz konvenčních vozidel ve vysokorychlostních sítích. **[pozm. návrh 146]**

— nákladních vozů, včetně ***nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a*** vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů; **[pozm. návrh 147]**

— zvláštních vozidel, například traťových strojů.

Každou z výše uvedených kategorií je možno rozdělit na:

— vozidla pro mezinárodní provoz,

— vozidla pro vnitrostátní provoz.

TSI specifikují požadavky pro bezpečný provoz těchto vozidel na různých kategoriích tratí.

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.), s železnicí související staniční zařízení (včetně vstupů, nástupišť, přístupových cest, zóny služeb, toalet a informačních systémů, jakož i jejich funkcí týkajících se přístupnosti osob s omezenou pohyblivostí a osob se zdravotním postižením) , 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.

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 jakéhokoli typu služeb železniční dopravy.

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 funkcí týkajících se přístupnosti osob se sníženou pohyblivostí a osob se zdravotním postižením), 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.

Středa, 26. února 2014

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 při maximální povolené rychlosti 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 zdraví nebo 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 Unie .

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.

1.4.4. Při provozu železničního systému musí být dodržovány stanovené meze hluku.

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.

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.

2.2. Energetika

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.

V případě nebezpečí musí instalovaná zařízení umožnit cestujícím informovat strojvedoucího ***nebo průvodčího*** a ~~umožnit obsluze~~ ***žádat, aby obsluha*** vlaku ~~navázat~~ ***navázala*** se strojvedoucím spojení. **[pozm. návrh 148]**

~~Vstupní dveře musí mít zabudovaný systém~~ ***Musí být možné nastupovat do vlaků a vystupovat z nich bezpečně. Mechanismus*** otevírání a zavírání ~~zaručující~~ dveří, ***šířka mezery mezi vlakem a nástupištěm a uzpůsobení přípravy vlaků k odjezdu musí zaručovat*** bezpečnost cestujících. ***Vlaky musí být zkonstruovány tak, aby v nich nemohli být cestující uvězněni.*** **[pozm. návrh 149]**

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 ***nebo strojvedoucích*** s cestujícími. **[pozm. návrh 150]**

Cestující musí dostávat snadno pochopitelné a úplné informace o předpisech platných na nádražích a ve vlacích (místa, kam je zakázán vstup, vchody a východy, pokyny týkající se chování, přístup pro osoby se sníženou pohyblivostí, význam značek, rizikové oblasti atd.). **[pozm. návrh 151]**

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 ***a topografie***. **[pozm. návrh 152]**

2.4.4. Kontrola

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

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.

2.6. Provoz a řízení dopravy

2.6.1. Bezpečnost

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, ***inspektorů kolejových vozidel, kontrolorů přepravy,*** obsluhy vlaku a zaměstnanců středisek řízení dopravy musí zaručovat bezpečný provoz, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb. ***Je třeba vynaložit úsilí na to, aby byla po celé Unii zajištěna vysoká míra odborné přípravy a pokročilé kvalifikace.*** **[pozm. návrh 153]**

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.

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.

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.

PŘÍLOHA IV

ČÁST A

Zrušené směrnice

a seznam jejich následných změn

(podle článku 55)

Směrnice 2008/57/ES	(Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.)
Směrnice 2009/131/ES	(Úř. věst. L 273, 17.10.2009, s. 12.)
Směrnice 2011/18/EU	(Úř. věst. L 57, 2.3.2011, s. 21.)

ČÁST B

Lhůty pro provedení do vnitrostátního práva

(podle článku 55)

Směrnice	Termín pro provedení
2008/57/ES	19. července 2010
2009/131/ES	19. července 2010
2011/18/EU	31. prosince 2011

PŘÍLOHA V

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 písm. a) až z)	Čl. 2 odst. 1 až 24
———	Čl. 2 odst. 25 až 41
Článek 3	———
Článek 4	Článek 3
Čl. 5 odst. 1 až 3 písm. g)	Čl. 4 odst. 1 až 3 písm. g)
———	Čl. 4 odst. 3 písm. h) a i)
Čl. 5 odst. 4 až 8	Čl. 4 odst. 4 až 8
Článek 6	Článek 5
Článek 7	Článek 6
Článek 8	———
Článek 9	Článek 7
Článek 10	Článek 8
Článek 11	Článek 9
Článek 12	———
Článek 13	Článek 10
Článek 14	Článek 11
Čl. 15 odst. 1	Čl. 18 odst. 3 a čl. 19 odst. 2
Čl. 15 odst. 2 a 3	———
Článek 16	Článek 12
Článek 17	Články 13 a 14
Článek 18	Článek 15
Článek 19	Článek 16
———	Článek 17

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
———	Článek 18 (s výjimkou čl. 18 odst. 3)
———	Články 19 a 20
Článek 20	———
Článek 21	Článek 21
Články 22 až 25	———
Článek 26	Článek 22
Článek 27	Čl. 14 odst. 8
Článek 28 a příloha VIII	Články 23 až 41
Článek 29	Článek 48
Články 30 a 31	———
Článek 32	Článek 42
Článek 33	Článek 43
Článek 34	Článek 44
Článek 35	Článek 45
Článek 36	———
———	Články 46 a 47
Článek 37	Článek 49
Článek 38	Článek 54
Článek 39	Článek 50
———	Články 51 a 52
———	Článek 53
Článek 40	Článek 55
Článek 41	Článek 56
Článek 42	Článek 57
Přílohy I až III	Přílohy I až III
Příloha IV	Čl. 8 odst. 2
Přílohy V a VI	Čl. 15 odst. 7

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Příloha VII	Čl. 14 odst. 8
Příloha VIII	Články 27, 28 a 29
Příloha IX	Čl. 7 odst. 3
Příloha X	Příloha IV
Příloha XI	Příloha V