Streda 26. februára 2014

P7_TA(2014)0149

Interoperabilita systému železníc ***I

Legislatívne uznesenie Európskeho parlamentu z 26. februára 2014 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie) (COM(2013)0030 – C7-0027/2013 – 2013/0015(COD))

(Riadny legislatívny postup – prepracovanie)

(2017/C 285/54)

Európsky parlament,

— so zreteľom na návrh Komisie pre Európsky parlament a Radu (COM(2013)0030),

— so zreteľom na článok 294 ods. 2 a článok 91 ods. 1, články 170 a 171 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, v súlade s ktorými Komisia predložila návrh Európskemu parlamentu (C7-0027/2013),

— so zreteľom na článok 294 ods. 3 Zmluvy o fungovaní Európskej únie,

— so zreteľom na odôvodnené stanoviská predložené v rámci Protokolu č. 2 o uplatňovaní zásad subsidiarity a proporcionality litovským parlamentom a švédskym parlamentom, v ktorých sa uvádza, že návrh legislatívneho aktu nie je v súlade so zásadou subsidiarity,

— so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru z 11. júla 2013 ([1]),

— so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov zo 7. októbra 2013 ([2]),

— so zreteľom na Medziinštitucionálnu dohodu z 28. novembra 2001 o systematickejšom používaní techniky prepracovania právnych aktov ([3]),

— so zreteľom na list Výboru pre právne veci zo 16. decembra 2013 adresovaný Výboru pre dopravu a cestovný ruch v súlade s článkom 87 ods. 3 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na články 87 a 55 rokovacieho poriadku,

— so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre regionálny rozvoj (A7-0033/2014),

A. keďže podľa stanoviska konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie predmetný návrh neobsahuje žiadne zásadné zmeny okrem tých, ktoré sú ako také označené v návrhu, a keďže pokiaľ ide o kodifikáciu nezmenených ustanovení skorších aktov spolu s uvedenými zmenami, predmetom návrhu je iba jasná a jednoduchá kodifikácia platných aktov bez zmeny ich podstaty,

1. prijíma nasledujúcu pozíciu v prvom čítaní, pričom berie do úvahy odporúčania konzultačnej pracovnej skupiny právnych služieb Európskeho parlamentu, Rady a Komisie;

2. žiada Komisiu, aby mu vec znovu predložila, ak má v úmysle podstatne zmeniť svoj návrh alebo ho nahradiť iným textom;

3. poveruje svojho predsedu, aby postúpil túto pozíciu Rade, Komisii a národným parlamentom.

([1]) Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Ú. v. ES C 77, 28.3.2002, s. 1.

Streda 26. februára 2014

P7_TC1-COD(2013)0015

Pozícia Európskeho parlamentu prijatá v prvom čítaní 26. februára 2014 na účely prijatia smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/…/EÚ o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej články 91 ods. 1, 170 a 171,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

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

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ([2]),

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom ([3]),

keďže:

(1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ([4]) bola opakovane podstatným spôsobom zmenená. Vzhľadom na nové zmeny je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.

(2) S cieľom umožniť občanom Únie, hospodárskym subjektom, regionálnym a miestnym orgánom mať v plnom rozsahu prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia priestoru bez vnútorných hraníc ***a dosiahnuť cieľ územnej súdržnosti*** je vhodné zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych železničných sietí, ako aj prístup k nim ***vrátane prístupu pre cestujúcich so zdravotným postihnutím***, pričom je potrebné zaviesť všetky opatrenia, ktoré by sa ukázali potrebné pre oblasť technickej normalizácie. **[PN 1]**

(3) Sledovanie cieľa interoperability v rámci systému železníc Únie by malo viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a uľahčovať, zlepšovať a rozvíjať služby ~~medzinárodnej~~ železničnej dopravy tak v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami a prispievať k postupnému vytváraniu vnútorného trhu so zariadeniami a službami určenými na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Únie. **[PN 2]**

(4) Komerčné prevádzkovanie vlakov po železničnej sieti si vyžaduje najmä vynikajúcu kompatibilitu medzi charakteristikami infraštruktúry a charakteristikami vozidiel, ako aj účinné vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov ***a systémov vydávania cestovných lístkov*** rôznych manažérov infraštruktúry a železničných podnikov. Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od takejto kompatibility a vzájomného prepojenia, ako to platí najmä v prípade interoperability systému železníc. **[PN 3]**

(5) V železničnom regulačnom rámci by sa mali stanoviť jednoznačné zodpovednosti za zabezpečenie súladu s predpismi o bezpečnosti, zdraví***, sociálnom zabezpečení*** a o ochrane spotrebiteľa, ktoré sa uplatňujú na železničné siete. **[PN 4]**

(6) Existujú podstatné rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi predpismi, internými predpismi a technickými špecifikáciami, ktoré sa uplatňujú na železničné systémy, subsystémy a komponenty, keďže ich súčasťou sú techniky, ktoré sú špecifické pre národné priemyselné odvetvia a predpisujú špecifické rozmery a zariadenia a zvláštne charakteristiky. Táto situácia bráni vlakom, aby mohli bez prekážok a obmedzení jazdiť v rámci celej Únie ***a aby mohli využívať prínosy normalizácie a úspor vyplývajúcich z rozsahu na jednotnom trhu***. **[PN 5]**

([1]) Ú. v. EÚ C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) Ú. v. EÚ C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Pozícia Európskeho parlamentu z 26. februára 2014.
([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

Streda 26. februára 2014

(7) V priebehu rokov táto situácia vytvorila veľmi tesné prepojenia medzi národnými železničnými priemyselnými odvetviami a národnými železnicami na úkor skutočného otvorenia trhov, ktoré by umožnilo vstup nových účastníkov. S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť na celosvetovej úrovni požadujú tieto spoločnosti otvorený konkurencieschopný európsky trh.

(8) Z tohto dôvodu je vhodné definovať základné požiadavky týkajúce sa interoperability železníc pre celú Úniu, ktoré by sa mali uplatňovať na jej systém železníc.

(9) Vypracovanie technických špecifikácií interoperability (TSI) ukázalo potrebu objasniť vzťah medzi základnými požiadavkami a TSI na jednej strane a európskymi normami a inými dokumentmi normatívneho charakteru na strane druhej. Malo by sa najmä jednoznačne rozlišovať medzi normami alebo časťami noriem, ktoré by mali byť záväzné, aby sa dosiahol cieľ tejto smernice, a „harmonizovanými normami“, ktoré sa vypracovali v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 ([1]). Keď je to striktne nevyhnutné, môžu TSI výslovne odkazovať na európske normy alebo špecifikácie, ktoré sa stávajú záväznými od začiatku uplatňovania TSI.

(10) S cieľom skutočne zvýšiť konkurencieschopnosť železničného sektora Únie bez toho, aby sa narušila hospodárska súťaž medzi kľúčovými aktérmi systému železníc, by sa TSI mali navrhnúť tak, aby sa dodržali zásady otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa vymedzuje v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.

(11) Kvalita služieb železničnej dopravy v Únii závisí okrem iného od vynikajúcej kompatibility charakteristík siete v najširšom slova zmysle vrátane pevných častí všetkých príslušných subsystémov, a charakteristík vozidiel vrátane vlakových komponentov všetkých príslušných subsystémov. Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od tejto kompatibility.

(12) TSI stanovuje všetky podmienky, s ktorými by sa mal zhodovať akýkoľvek komponent interoperability, a postup, ktorý sa má dodržať pri posudzovaní zhody. Okrem toho je potrebné stanoviť, že každý komponent by sa mal podrobiť postupu posúdenia zhody a vhodnosti na použitie, ktorý je uvedený v TSI, a mal by mať zodpovedajúce osvedčenie.

(13) Pri vypracúvaní nových TSI by malo byť vždy cieľom zabezpečiť kompatibilitu s existujúcim systémom. Týmto sa môže podporiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy a predíde sa zbytočným dodatočným nákladom prostredníctvom požiadavky modernizácie alebo obnovenia existujúcich subsystémov s cieľom zabezpečiť spätnú kompatibilitu. Vo výnimočných prípadoch, keď nebude možné zabezpečiť kompatibilitu, môže sa prostredníctvom TSI stanoviť rámec potrebný na prijatie rozhodnutia o tom, či pre existujúci subsystém treba prijať nové rozhodnutie alebo povolenie na uvedenie do prevádzky, a určiť príslušné lehoty.

(14) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať, aby sa každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelil identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do národného registra vozidiel. Registre by mali byť prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty v rámci Únie. Národné registre vozidiel by mali byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám.

(15) Ak TSI nemôže výslovne pokrývať určité technické aspekty, ktoré súvisia so základnými požiadavkami, tieto aspekty, ktoré ešte treba vyriešiť, sa uvádzajú v prílohe k TSI ako „otvorené body“. Na tieto otvorené body sa pred dokončením TSI uplatňujú vnútroštátne predpisy.

(16) Treba určiť postup dodržiavaný v prípade základných požiadaviek uplatniteľných na subsystém, ktoré ešte neboli pokryté v príslušnej TSI. V takom prípade by mali byť orgánmi zodpovednými za posudzovanie zhody a postupy overovania notifikované orgány uvedené v článku 17 smernice 2008/57/ES.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho 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 ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12).

(17) Smernica 2008/57/ES sa uplatňuje na celý systém železníc v Únii a rozsah pôsobnosti TSI sa rozširuje tak, aby sa vzťahoval aj na vozidlá a siete, ktoré nie sú zahrnuté do systému transeurópskych železníc. Príloha I by sa preto mala zjednodušiť tak, že sa odstránia špecifické odkazy na systém transeurópskych železníc.

(18) Funkčné a technické špecifikácie, ktoré majú subsystémy a ich rozhrania spĺňať, sa môžu líšiť podľa použitia subsystémov, napríklad podľa kategórií tratí a vozidiel.

(19) S cieľom zabezpečiť postupné zavádzanie interoperability železníc v celej Únii a postupne znižovať rôznorodosť pôvodných systémov by sa mali v TSI spresniť ustanovenia, ktoré sa majú uplatňovať v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov, a môžu sa stanoviť lehoty na dosiahnutie cieľového systému.

(20) Vzhľadom na postupný prístup k odstraňovaniu prekážok interoperability systému železníc a vzhľadom na čas následne potrebný na schválenie TSI by sa mali prijať opatrenia s cieľom zabrániť takej situácii, že členské štáty schvália nové vnútroštátne predpisy alebo realizujú projekty, ktoré zvýšia rôznorodosť súčasného systému.

(21) S cieľom odstrániť prekážky interoperability a na základe rozšírenia rozsahu pôsobnosti TSI na celý systém železníc v Únii by sa mal postupne znížiť počet vnútroštátnych predpisov. V rámci vnútroštátnych predpisov by sa malo rozlišovať medzi predpismi, ktoré sa striktne týkajú miestnych požiadaviek, a predpismi potrebnými na pokrytie otvorených bodov v TSI. Druhý typ predpisov by sa mal postupne odstrániť na základe uzatvorenia otvorených bodov v TSI.

(22) Schválenie postupného prístupu spĺňa osobitné potreby cieľa interoperability systému železníc, ktorý je charakterizovaný starou národnou infraštruktúrou a starými vozidlami, ktoré si vyžadujú veľké investície na prispôsobenie alebo obnovu, a malo by sa dbať najmä na to, aby železničná doprava nebola penalizovaná ekonomicky v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.

(23) Vzhľadom na rozsah a komplexnosť systému železníc sa ukázalo, že je z praktických dôvodov nevyhnutné rozdeliť ho na tieto subsystémy: infraštruktúra, traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie, vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie, energia, železničné koľajové vozidlá, prevádzka a riadenie dopravy, údržba a telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave. Pre každý z týchto subsystémov sa musia špecifikovať základné požiadavky a musia sa stanoviť technické špecifikácie, a to najmä pokiaľ ide o komponenty a rozhrania, tak aby bolo možné tieto základné požiadavky splniť. Jednotlivé systémy sú rozdelené na pevné a pohyblivé prvky zahŕňajúce na jednej strane sieť zloženú z tratí, staníc, terminálov a pevných zariadení každého druhu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnej a neprerušenej prevádzky systému, a na druhej strane všetky vozidlá pohybujúce sa na tejto sieti. Preto sa na účely tejto smernice vozidlo skladá z jedného subsystému (železničné koľajové vozidlá) a, keď je to vhodné, z iných subsystémov (najmä subsystému vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie). ***Hoci je systém rozdelený do niekoľkých prvkov, Európskej železničnej agentúre (ďalej len „agentúra“) by sa mal ponechať celkový prehľad nad systémom s cieľom zaručiť bezpečnosť a interoperabilitu.*** **[PN 6]**

(24) V Dohovore OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorého zmluvnou stranou je aj Únia, sa stanovuje prístupnosť ako jedna zo všeobecných zásad a od štátov, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru, sa vyžaduje, aby prijali vhodné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby osoby so zdravotným postihnutím mali rovnocenný prístup ako ostatné osoby, a to aj prostredníctvom vypracovania, vyhlásenia a monitorovania dodržiavania minimálnych noriem a usmernení týkajúcich sa prístupnosti. Prístupnosť ***pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou*** je preto dôležitou požiadavkou v oblasti interoperability systému železníc***, a to v súlade s právnymi predpismi Únie o cestujúcich s obmedzenou pohyblivosťou***. **[PN 7]**

(25) Vykonávanie ustanovení týkajúcich sa interoperability systému železníc by nemalo z hľadiska nákladov a prínosov vytvárať neoprávnené prekážky zachovania existujúcej železničnej siete každého členského štátu, ale ich úsilím by malo byť zachovanie cieľa interoperability.

(26) TSI majú vplyv aj na podmienky využívania železničnej dopravy zo strany používateľov a z tohto dôvodu je nevyhnutné uskutočniť s nimi konzultácie o aspektoch, ktoré sa ich týkajú***, a to aj s organizáciami osôb so zdravotným postihnutím***. **[PN 8]**

Streda 26. februára 2014

(27) Každý dotknutý členský štát by mal mať možnosť neuplatňovať určité TSI v obmedzenom počte riadne odôvodnených situácií. Tieto situácie a postupy, ktoré sa majú dodržiavať v prípade neuplatnenia TSI, by sa mali jasne vymedziť.

(28) Vypracovanie TSI a ich uplatňovanie na systém železníc by nemal brániť technickej inovácii, ktorá by mala byť zameraná na zlepšenie hospodárskej výkonnosti.

(29) S cieľom dosiahnuť súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa postupov obstarávania v železničnom sektore a najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES ([1]) by obstarávatelia mali zahrnúť technické špecifikácie do všeobecných dokumentov alebo do podmienok každej zmluvy. Na tento účel je nevyhnutné zostaviť súbor predpisov tak, aby mohli slúžiť ako odkazy na tieto technické špecifikácie.

(30) Medzinárodný systém normalizácie schopný vytvárať normy, ktoré skutočne používajú tí, ktorí sa zúčastňujú na medzinárodnom obchode, a ktoré spĺňajú požiadavky politiky Únie, je v záujme Únie. Európske organizácie pre normalizáciu by preto mali pokračovať vo svojej spolupráci s medzinárodnými orgánmi pre normalizáciu.

(31) Obstarávatelia by mali definovať ďalšie požiadavky nevyhnutné na vypracovanie európskych špecifikácií alebo iných noriem. Tieto špecifikácie by mali spĺňať základné požiadavky, ktoré boli harmonizované na úrovni Únie a ktoré musí spĺňať systém železníc.

(32) Postupy, ktorými sa riadi posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie jednotlivých komponentov, by mali byť založené na používaní modulov, ktoré pokrýva rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ ([2]). Pokiaľ je to možné a s cieľom podporovať priemyselný rozvoj, je vhodné vypracovať postupy, ktorých súčasťou bude systém zabezpečovania kvality.

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

(34) Výrobcovia sú však povinní prideliť označenie ES určitým komponentom s cieľom certifikovať ich súlad s ostatnými ustanoveniami Únie, ktoré sa ich týkajú.

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

(36) Subsystémy tvoriace systém železníc by mali podliehať postupu overovania. Toto overovanie by malo umožniť subjektom zodpovedným za ich uvedenie do prevádzky presvedčiť sa o tom, že v etape konštrukčného návrhu, výstavby a uvádzania do prevádzky sú výsledky v súlade s platnými predpismi a technickými a prevádzkovými ustanoveniami. Takisto by malo umožniť výrobcom, aby sa mohli spoliehať na rovnosť pri zaobchádzaní bez ohľadu na členský štát.

(37) Po uvedení subsystému do prevádzky je potrebné sa presvedčiť, či sa daný subsystém prevádzkuje a udržiava v súlade so základnými požiadavkami, ktoré sa naň vzťahujú. Zodpovednosť za dodržiavanie týchto požiadaviek nesie v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady …/…/EÚ [smernica o bezpečnosti železníc] ([3]) manažér infraštruktúry alebo železničný podnik, pričom každý zodpovedá za svoje príslušné subsystémy.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1).

([2]) Rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1).

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady …/…/EÚ z … (Ú. v. EÚ L …).

(38) Mal by sa objasniť postup uvádzania vozidiel a pevných zariadení do prevádzky, pričom sa zohľadnia zodpovednosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov.

(39) S cieľom uľahčiť uvedenie vozidiel do prevádzky a znížiť administratívne zaťaženie by sa mala zaviesť koncepcia povolenia na uvedenie vozidla na trh platného v celej Únii ako nevyhnutný predpoklad na umožnenie železničným podnikom uviesť vozidlo do prevádzky. Okrem toho je táto koncepcia viac v súlade s rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ([1]).

(39a) V záujme vytvorenia jednotného európskeho železničného priestoru, zníženia nákladov a skrátenia postupov vydávania povolení, ako aj zvýšenia bezpečnosti železníc je potrebné zjednodušiť postupy vydávania povolení a zosúladiť ich na úrovni Únie. Vyžaduje si to jasné rozdelenie úloh a zodpovednosti medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi počas prechodného obdobia.

***Agentúra by mala využívať hodnotné odborné znalosti, miestne poznatky a skúsenosti národných bezpečnostných orgánov. Mala by delegovať špecifické úlohy a zodpovednosti na národné bezpečnostné orgány na základe dohôd o spolupráci, ako je uvedené v článku 22a, ale mala by prijímať konečné rozhodnutie vo všetkých postupoch vydávania povolení.* [PN 9]**

(40) S cieľom zabezpečiť vysledovateľnosť vozidiel a ich histórie by sa mal spolu s ostatnými údajmi o vozidle zaznamenať aj odkaz na povolenie ~~na uvedenie vozidla na trh~~. **[PN 10]**

(41) V TSI by sa mali spresniť postupy na overovanie kompatibility vozidiel a siete ~~po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a~~ pred ~~prijatím rozhodnutia o uvedení do prevádzky~~ ***začatím novej prevádzky***. **[PN 11]**

(42) S cieľom pomôcť železničným podnikom rozhodnúť o uvedení vozidla do prevádzky a zabrániť nadbytočnému overovaniu a zbytočnému administratívnemu zaťaženiu by sa aj vnútroštátne predpisy mali klasifikovať tak, aby sa zabezpečila rovnocennosť medzi vnútroštátnymi predpismi rôznych členských štátov, ktoré sa týkajú tej istej témy.

(43) Notifikované orgány zodpovedné za preskúmavanie postupov posudzovania zhody a vhodnosti na použitie jednotlivých komponentov spolu s postupom posudzovania subsystémov by mali zabezpečovať čo najužšiu koordináciu svojich rozhodnutí, najmä ak neexistuje žiadna európska špecifikácia.

(44) Transparentnú akreditáciu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([2]), ktorá zabezpečuje nevyhnutnú mieru spoľahlivosti osvedčení o zhode, by národné verejné orgány na celom území Únie mali uprednostňovať ako prostriedok preukazovania technickej spôsobilosti notifikovaných orgánov a obdobne orgánov určených na overovanie súladu s vnútroštátnymi predpismi. Národné orgány sa však môžu domnievať, že majú k dispozícii vhodné prostriedky na to, aby toto hodnotenie uskutočnili samy. V takom prípade by mali v záujme zabezpečenia primeranej úrovne dôveryhodnosti hodnotení vykonaných inými národnými orgánmi poskytnúť Komisii a ostatným členským štátom potrebné doklady preukazujúce súlad hodnotených orgánov posudzovania zhody s príslušnými regulačnými požiadavkami.

(45) Táto smernica by sa mala obmedziť na stanovenie požiadaviek na interoperabilitu v prípade komponentov interoperability a subsystémov. S cieľom uľahčiť dosiahnutie súladu s uvedenými požiadavkami je potrebné stanoviť predpoklad zhody pre komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami prijatými v súlade s nariadením (EÚ) č. 1025/2012, na účely stanovenia podrobných technických špecifikácií týchto požiadaviek.

(46) TSI by sa mali revidovať v pravidelných intervaloch. Ak sa v TSI objavia nedostatky, je potrebné požiadať agentúru, aby vydala stanovisko, ktoré za určitých podmienok môžu zverejniť a používať všetky zainteresované strany (vrátane priemyslu a notifikovaných orgánov) ako prijateľné prostriedky preukázania zhody dovtedy, kým sa nevykoná revízia príslušných TSI.

([1]) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93 (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30).

Streda 26. februára 2014

(46a) Regulačné opatrenia by mali byť doplnené iniciatívami zameranými na poskytovanie finančnej podpory na inovačné a interoperabilné technológie v odvetví železničnej dopravy, akým je projekt Shift2Rail. **[PN 12]**

(47) Keďže cieľ tejto smernice, a to zaistiť interoperabilitu v rámci systému železníc na úrovni Únie, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, keďže žiaden jednotlivý členský štát nie je schopný vykonať opatrenia nevyhnutné na dosiahnutie takejto interoperability, a možno ho lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

(48) S cieľom zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prispôsobenie prílohy II technickému pokroku v súvislosti s rozdelením systému železníc na subsystémy a opis týchto subsystémov, obsah TSI a ich zmeny vrátane zmien potrebných na odstránenie nedostatkov TSI***, rozsah pôsobnosti a obsah vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti komponentov interoperability na použitie, postupy overovania subsystémov vrátane všeobecných zásad, obsahu, postupu a dokumentov súvisiacich s postupom overovania ES a s postupom overovania v prípade vnútroštátnych predpisov***. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade. **[PN 13]**

(49) S cieľom vyriešiť nedostatky zistené v TSI by Komisia mala prijať delegované akty, ktorými sa tieto TSI zmenia v rámci postupu pre naliehavé prípady.

(50) S cieľom zabezpečiť vykonávanie článku 6 ods. 1 tejto smernice v súvislosti s poverením agentúry na vypracovanie TSI a ich zmien a na predloženie príslušných odporúčaní Komisii by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci.

(51) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o: obsah súboru, ktorý sa pripája k žiadosti o neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí, podrobné údaje, formát a podmienky predloženia uvedeného súboru~~; rozsah pôsobnosti a obsah~~ ***formát a informácie zahrnuté do*** vyhlásenia ES o zhode a vhodnosti na použitie komponentov interoperability~~, jeho formát a podrobné informácie, ktoré sú v ňom zahrnuté~~; klasifikáciu oznámených vnútroštátnych predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť kontroly kompatibility medzi pevnými a mobilnými zariadeniami; ~~postupy overovania subsystémov vrátane všeobecných zásad, obsah, postup a dokumenty súvisiace s postupom overovania ES a s postupom overovania v prípade národných predpisov;~~ vzory vyhlásenia ES o overení a vyhlásenie o overení v prípade vnútroštátnych predpisov a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu o overení; všeobecné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov v registri infraštruktúry. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 ([1]). **[PN 14]**

(52) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.

([1]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

(53) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátneho práva by sa mala obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcou smernicou. Povinnosť transponovať ustanovenia, ktoré sa nezmenili, vyplýva z predchádzajúcej smernice.

(54) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt uvedených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému železníc Únie spôsobom zlučiteľným s ustanoveniami smernice …/…/EÚ [smernica o bezpečnosti železníc]. Tieto podmienky sa vzťahujú na konštrukciu, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe. ***Sledovanie tohto cieľa si nutne vyžaduje stanovenie optimálnej úrovne technickej harmonizácie, ktorá bude prispievať k progresívnemu vytváraniu vnútorného trhu, pokiaľ ide o zariadenia a služby určené na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Únie.*** **[PN 15]**

2. V tejto smernici sa uvádzajú ustanovenia týkajúce sa komponentov interoperability, rozhraní a postupov pre každý subsystém, ako aj podmienok celkovej kompatibility systému železníc, ktorá je nevyhnutná na dosiahnutie interoperability tohto systému.

3. ***Členské štáty môžu*** z rozsahu pôsobnosti ***opatrení na vykonávanie*** tejto smernice ~~sú vylúčené~~ ***vylúčiť***: **[PN 16]**

a) metrá, električky***, prepojené električkové a železničné systémy*** a ľahké železničné systémy; **[PN 17]**

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

ba) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve a vozidlá, ktoré sa využívajú výlučne na tejto infraštruktúre, ak slúžia len pre potreby majiteľa na jeho vlastnú prevádzku nákladnej dopravy; *[PN 19]*

bb) infraštruktúru a vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely. *[PN 20]*

~~4. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými vykonávajú túto smernicu, vylúčiť:~~

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

~~b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely.~~ **[PN 21]**

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

(1) „systém železníc Únie“ znamená prvky ***konvenčných systémov železníc a systémov vysokorýchlostných železníc*** uvedené v ~~prílohe~~ ***bodoch 1 a 2 prílohy*** I; **[PN 22]**

Streda 26. februára 2014

(2) „interoperabilita“ znamená schopnosť systému železníc umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti pre tieto trate. ***Táto schopnosť závisí od všetkých regulačných, technických a prevádzkových podmienok, ktoré treba splniť, aby sa vyhovelo základným požiadavkám***; **[PN 23]**

(3) „vozidlo“ znamená železničné vozidlo spôsobilé na jazdu na ~~vlastných~~ kolesách na železničnej trati, s ~~trakciou~~ ***pohonom*** alebo bez ~~nej~~ ***neho, v pevnej alebo premenlivej zostave***. Vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych ~~a funkčných~~ subsystémov; **[PN 24]**

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

(5) „subsystémy“ znamenajú štrukturálne alebo funkčné časti systému železníc, ako sa uvádza v prílohe II;

(5a) „mobilný subsystém“ znamená subsystém železničné koľajové vozidlá, subsystém vlakové riadenie – zabezpečenie a návestenie a vozidlo, keď sa skladá z jedného subsystému; **[PN 25]**

(6) „komponenty interoperability“ znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc, vrátane hmotných aj nehmotných predmetov;

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

(8) „európska špecifikácia“ znamená spoločnú technickú špecifikáciu, európske technické osvedčenie, ako je definované v prílohe XXI k smernici 2004/17/ES, alebo európsku normu, ako je definované v článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;

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

(9a) „orgán posudzovania zhody“ znamená orgán, ktorý bol notifikovaný alebo určený ako orgán zodpovedný za posudzovanie zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a inšpekcie. Orgán posudzovania zhody je klasifikovaný ako „notifikovaný orgán“ potom, ako členský štát oznámi jeho existenciu. Orgán posudzovania zhody je klasifikovaný ako „vymenovaný orgán“ potom, ako ho vymenuje členský štát. **[PN 27]**

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

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

(12) „modernizácia“ znamená práce na ***významnej*** zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré vedú k zmene v súbore technickej dokumentácie pripojenom k vyhláseniu ES o overení, ak takýto súbor technickej dokumentácie existuje, a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému***. Ak sa má práca na zmene vykonať v súvislosti so subsystémom alebo vozidlom, musí sa pri príslušnej TSI určiť, či sa uvedená práca klasifikuje ako významná, a ak áno, uvedú sa dôvody pre túto klasifikáciu***; **[PN 28]**

(13) „obnova“ znamená práce na ***významnej*** výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému; ***Ak sa má práca na výmene vykonať v súvislosti so subsystémom alebo vozidlom, musí sa pri príslušnej TSI určiť, či sa uvedená práca klasifikuje ako významná, a ak áno, uvedú sa dôvody pre túto klasifikáciu;*** **[PN 29]**

(14) „existujúci systém železníc“ znamená štruktúru pozostávajúcu z tratí a pevných zariadení existujúceho systému železníc, ako aj vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré jazdia na tejto infraštruktúre;

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

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

(17) „obstarávateľ“ znamená verejný alebo súkromný subjekt, ktorý si objedná skonštruovanie a/alebo výstavbu alebo obnovu alebo modernizáciu subsystému. Týmto subjektom môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo držiteľ***, subjekt zodpovedný za údržbu*** alebo držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za realizáciu projektu; **[PN 30]**

(18) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorý je takto registrovaný v ~~národnom registri~~ ***registroch*** vozidiel ~~uvedenom~~ ***uvedených*** v článku 43 ***a článku 43a***; **[PN 31]**

(18a) „majiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý je vlastníkom vozidla a ktorý je takto registrovaný v registroch vozidiel uvedených v článku 43 a článku 43a; **[PN 32]**

(19) „projekt v pokročilom štádiu vývoja“ znamená každý projekt, ktorého etapa plánovania/výstavby je v takom štádiu, keď zmena technických špecifikácií môže ohroziť životaschopnosť projektu v plánovanej podobe;

(20) „harmonizovaná norma“ znamená európsku normu, ako sa uvádza v článku 2 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;

(21) „národný bezpečnostný orgán“ znamená bezpečnostný orgán definovaný v článku 3 smernice …/…/EÚ [smernica o bezpečnosti železníc];

(22) „typ“ znamená typ vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami vozidla, tak ako sú obsiahnuté v osvedčení o typovej skúške alebo osvedčení o preskúmaní konštrukčného návrhu opísaných v príslušnom module overovania;

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

(24) „subjekt zodpovedný za údržbu“ znamená subjekt zodpovedný za údržbu, ako sa vymedzuje v článku 3 smernice …/…/EÚ [smernica o bezpečnosti železníc];

(25) „ľahké železničné systémy“ znamenajú systémy mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s nižšou kapacitou a nižšou rýchlosťou než štandardné železničné systémy a metrá, ale s vyššou kapacitou a vyššou rýchlosťou než električkové systémy. Ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;

(26) „~~národné~~ ***vnútroštátne*** predpisy“ znamenajú všetky záväzné predpisy***, ktoré oznámil členský štát,*** obsahujúce požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky, ktoré sa ukladajú na úrovni členského štátu a sú uplatniteľné na železničné ~~podniky~~ ***subjekty*** bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá; **[PN 33]**

(27) „konštrukčný prevádzkový stav“ znamená bežnú prevádzku a predvídateľnú prevádzku za mimoriadnych podmienok (vrátane opotrebovania) v rozsahu a za podmienok používania špecifikovaných v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby;

(27a) „oblasť používania“ znamená sieť alebo siete v Únii, či už v rámci členského štátu alebo skupiny členských štátov, s ktorými je vozidlo podľa jeho technickej dokumentácie technicky kompatibilné; **[PN 34]**

(27b) „izolovaná železničná sieť“ znamená sieť členského štátu alebo jej časť, s rozchodom koľají 1 520 mm, ktorá je geograficky alebo technicky oddelená od európskej siete so štandardným menovitým rozchodom koľají (1 435 mm – ďalej len „štandardný rozchod“) a je dobre integrovaná so železničnou sieťou tretích krajín s rozchodom koľají 1 520 mm, ale izolovaná od štandardnej siete v Únii; **[PN 35]**

(28) „prijateľné prostriedky preukázania zhody“ znamená nezáväzné stanoviská, ktoré vydala agentúra na účely vymedzenia spôsobov plnenia základných požiadaviek ***s cieľom dočasne vykompenzovať nedostatky v TSI dovtedy, kým sa TSI nezmenia***; **[PN 36]**

Streda 26. februára 2014

(28a) „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody" znamená iné prostriedky preukázania zhody stanovené v členskom štáte, ktoré vedú k predpokladu o zhode s príslušnou časťou vnútroštátnych pravidiel; tieto prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody sa oznamujú agentúre; **[PN 37]**

(29) „uvedenie na trh" znamená prvé uvedenie komponentu interoperability, subsystému alebo vozidla pripraveného na prevádzku v jeho konštrukčnom prevádzkovom stave na trh Únie;

(30) „výrobca" znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá vyrába komponent interoperability alebo subsystém alebo si ho dáva skonštruovať alebo vyrobiť a uvádza ho na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou;

(31) „splnomocnený zástupca" znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu usadenú v Únii, ktorá dostala písomné poverenie od výrobcu ***alebo zmluvného subjektu*** konať v jeho mene pri konkrétnych úlohách; **[PN 38]**

(32) „technická špecifikácia" znamená dokument stanovujúci technické požiadavky, ktoré má splniť výrobok, ***subsystém,*** postup alebo služba; **[PN 39]**

(33) „akreditácia" znamená akreditáciu v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008;

(34) „vnútroštátny akreditačný orgán" znamená orgán v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008;

(35) „posudzovanie zhody" znamená postup preukázania, či boli splnené špecifické požiadavky týkajúce sa výrobku, postupu, služby, systému, osoby alebo orgánu;

(36) „orgán posudzovania zhody" znamená orgán vykonávajúci činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a inšpekcie;

(37) „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou" zahŕňa akúkoľvek osobu, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť jej plnému a účinnému využívaniu dopravy na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek***, a potrebuje preto osobitné služby***; **[PN 40]**

(38) „manažér infraštruktúry" znamená manažéra infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 smernice Európskeho parlamentu a Rady …/…/EÚ ([1]) [, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor];

(39) „železničný podnik" znamená železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 smernice …/…/EÚ [, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor], ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb v záujme zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik musí zabezpečovať trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu.

Článok 3

Základné požiadavky

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

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

2a. Nikto nesmie byť diskriminovaný na základe zdravotného postihnutia, a to priamo ani nepriamo. S cieľom zaistiť, aby všetci občania Únie mohli využívať výhody vyplývajúce z vytvorenia priestoru bez vnútorných hraníc, členské štáty zabezpečia bezbariérový železničný systém. **[PN 41]**

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady …/…/EÚ z … [, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor] (Ú. v. EÚ L …).

Streda 26. februára 2014

KAPITOLA II

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Článok 4

Obsah technických špecifikácií interoperability

1. Pre každý subsystém definovaný v prílohe II sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, na jeden subsystém sa môže vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov.

2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijímať delegované akty týkajúce sa prispôsobenia prílohy II technickému pokroku, pokiaľ ide o rozdelenie systému železníc na subsystémy a o opis týchto subsystémov.

3. ***Pevné*** subsystémy musia byť v zhode s platnými TSI v čase ~~ich uvedenia do prevádzky, modernizácie či obnovy, v súlade s touto smernicou; tento~~ ***prvého vymenovania notifikovaného orgánu, a najneskôr v čase udelenia stavebného povolenia. Vozidlá musia byť v súlade s TSI a v zhode s vnútroštátnymi predpismi platnými v čase prvého vymenovania notifikovaného orgánu. Takýto*** súlad ***a zhoda*** sa ~~musí~~ ***musia*** trvale zachovávať počas využívania každého subsystému. **[PN 42]**

4. V každej TSI sa:

a) uvádza jej plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo vozidlá uvedené v prílohe I; subsystém alebo časť subsystému, uvedené v prílohe II);

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

c) určujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí subsystém a jeho rozhrania v súvislosti s inými subsystémami spĺňať. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému;

d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v systéme železníc;. ***Patrí sem aj určenie železničných náhradných dielov, ktoré sa majú normalizovať v súlade s článkom 41 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. …/…*** [1]***. Zoznam náhradných dielov, ktoré sa majú normalizovať, vrátane existujúcich častí sa zahrnie do každej TSI.*** **[PN 43]**

e) v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovuje, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability na jednej strane, alebo na overovanie subsystémov ES na strane druhej. Tieto postupy sa zakladajú na moduloch definovaných v rozhodnutí 2010/713/EÚ;

f) určuje stratégia uplatňovania TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť s cieľom realizovať postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom súlad s TSI bude normou, vrátane prípadného stanovenia lehôt na dokončenie uvedených etáp***. Časový rámec jednotlivých etáp sa spojí s posúdením, v ktorom sa analyzujú odhadované náklady a prínosy jeho vykonávania a očakávaný vplyv na zainteresovaných prevádzkovateľov a hospodárske subjekty***; **[PN 44]**

g) pre príslušný personál určujú odborné kvalifikácie a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzku a údržbu uvedeného subsystému, ako aj na uplatňovanie TSI;

h) uvádzajú ustanovenia uplatniteľné na existujúce subsystémy a typy vozidiel, najmä v prípade obnovy a modernizácie s novým povolením alebo rozhodnutím o uvedení do prevádzky, ako aj bez neho;

([1]) ***Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. …/… z … o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L …).***

Streda 26. februára 2014

i) uvádzajú parametre, ktoré má overiť ~~železničný podnik, a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v záujme overenia týchto parametrov po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prijatím rozhodnutia o uvedení do prevádzky~~ s cieľom zabezpečiť kompatibilitu medzi vozidlami a traťami, na ktorých majú byť prevádzkované; **[PN 45]**

ia) uvádzajú osobitné parametre, ktoré sa majú overiť, a poskytujú opisy na obnovu, modernizáciu alebo výmenu náhradných dielov alebo komponentov interoperability, ktorým sa bude venovať pozornosť v súvislosti s článkom 21 ods. 3. *[PN 46]*

5. Každá TSI musí byť vypracovaná na základe preskúmania existujúceho subsystému a musí sa v nej uvádzať cieľový subsystém, ktorý sa bude dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu. Postupné schvaľovanie TSI a dosahovanie zhody s týmito TSI preto uľahčí postupne dosiahnuť v rámci tohto časového limitu interoperabilitu systému železníc.

6. TSI musia vhodným spôsobom zachovať kompatibilitu s existujúcim systémom železníc každého členského štátu. S týmto cieľom možno zaviesť ustanovenia pre špecifické prípady pre všetky TSI s ohľadom tak na sieť, ako aj na vozidlá, a najmä v prípade nakladacej miery, rozchodu koľají alebo osovej vzdialenosti koľají a vozidiel pochádzajúcich z tretích krajín alebo určených pre tretie krajiny. Pre každý špecifický prípad sa v TSI stanovujú vykonávacie predpisy pre prvky TSI stanovené v ods. 4 písm. c) až g).

7. Ak sa TSI nemôže výslovne zaoberať niektorými technickými aspektmi zodpovedajúcimi základným požiadavkám, tieto sa musia jednoznačne identifikovať v prílohe k TSI ako otvorené body.

8. TSI nesmú brániť členským štátom v rozhodovaní týkajúcom sa používania infraštruktúr na prevádzku vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú TSI.

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

Článok 5

Návrh, prijatie a revízia TSI

1. Komisia vypracovaním návrhu TSI a ich zmien a predložením príslušných odporúčaní Komisii poverí agentúru.

1a. Pri návrhu, prijímaní a revízii každej TSI vrátane základných parametrov sa berú do úvahy predpokladané náklady a prínosy všetkých zvažovaných technických riešení, spoločne so vzájomnými rozhraniami, aby sa stanovili a zaviedli najvýhodnejšie riešenia. **[PN 47]**

2. Každý návrh TSI sa vypracuje v týchto etapách.

a) Agentúra určí základné parametre TSI, ako aj rozhrania s inými subsystémami a iné špecifické prípady, ktoré môžu byť nevyhnutné. Pre každý z týchto parametrov a každé z týchto rozhraní sa predložia najpraktickejšie alternatívne riešenia spolu s technickým a ekonomickým zdôvodnením.

b) Na základe týchto základných parametrov vypracuje agentúra návrh TSI. Agentúra prípadne zohľadní technický pokrok, už vykonanú normalizačnú prácu, už fungujúce pracovné skupiny a uznané výskumné práce.

K návrhu TSI sa pripojí celkové posúdenie predpokladaných nákladov a prínosov uplatňovania TSI. V tomto posúdení sa uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych ~~účastníkov~~ ***aktérov a zohľadnia sa v ňom požiadavky smernice …/…/EÚ*** [***smernica o bezpečnosti železníc***]. ***Členský štát sa zúčastňuje na tomto posúdení tým, že v náležitých prípadoch poskytne požadované údaje***. **[PN 48]**

3. S cieľom zohľadniť vývoj v oblasti technológií alebo sociálnych požiadaviek vypracuje agentúra návrh TSI a ich zmeny na základe poverenia Komisie uvedeného v odseku 1 v súlade s článkami 4 a 15 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre] a tak, aby sa dodržali zásady otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa uvádza v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.

4. ~~Počas prác~~ ***Výbor uvedený v článku 48 je pravidelne informovaný o prácach*** na príprave TSI***. Počas týchto prác*** môže Komisia ***na žiadosť výboru*** formulovať akékoľvek podmienky alebo užitočné odporúčania týkajúce sa návrhu TSI a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä ***na žiadosť členského štátu*** požadovať, aby sa preskúmali alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu TSI. **[PN 49]**

5. Keď sa musia z dôvodov technickej kompatibility uviesť súčasne do prevádzky rôzne subsystémy, dátumy nadobudnutia účinnosti príslušných TSI musia byť rovnaké.

6. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská používateľov, pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy vplyv na podmienky, za ktorých používajú subsystémy. Na tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI uskutočňuje konzultácie so združeniami a orgánmi zastupujúcimi používateľov. Agentúra pripojí k návrhu TSI správu o výsledkoch týchto konzultácií.

7. V súlade s článkom 6 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre] agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje zoznam združení a orgánov používateľov, s ktorými sa majú uskutočniť konzultácie***. Tento zoznam nevyhnutne zahŕňa zastupujúce združenia a subjekty zo všetkých členských štátov a*** na žiadosť členského štátu alebo z iniciatívy Komisie sa ~~tento zoznam~~ môže znovu preskúmať a aktualizovať. **[PN 50]**

8. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská ***zastupujúcich*** sociálnych partnerov ***zo všetkých členských štátov***, pokiaľ ide o podmienky uvedené v článku 4 ods. 4 písm. g))***, ako aj pri všetkých ostatných TSI, ktoré majú priamy alebo nepriamy vplyv na zúčastnených zamestnancov***. Na tento účel agentúra vedie konzultácie so sociálnymi partnermi predtým, ako predloží Komisii odporúčania týkajúce sa TSI a ich zmien. So sociálnymi partnermi sa uskutočňujú konzultácie v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg zriadeného v súlade s rozhodnutím Komisie 98/500/ES ([1]). Sociálni partneri predložia svoje stanovisko do troch mesiacov. **[PN 51]**

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

10. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijímať delegované akty týkajúce sa TSI a ich zmien.

Ak sa to v prípade nedostatkov zistených v TSI v súlade s článkom 6 vyžaduje z vážnych a naliehavých dôvodov, na delegované akty prijaté podľa tohto článku sa uplatňuje postup stanovený v článku 47.

Článok 6

Nedostatky v TSI

1. Ak sa po prijatí TSI zdá, že má nedostatky, daná TSI sa zmení v súlade s článkom 5 ods.3.

2. Kým sa dokončí revízia TSI, Komisia môže požiadať o stanovisko agentúry. Komisia podrobí stanovisko agentúry analýze a informuje o svojich záveroch členské štáty.

3. Na žiadosť Komisie stanoviská agentúry uvedené v odseku 2 predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody na plnenie základných požiadaviek, a môžu sa preto použiť na posudzovanie projektov.

3a. Člen siete zastupiteľských subjektov môže vystupovať ako žiadateľ a prostredníctvom Komisie požadovať stanoviská o nedostatkoch v TSI. Agentúra je informovaná o prijatom rozhodnutí. Komisia náležite poskytne odôvodnenie v prípade každého odmietnutia. **[PN 52]**

([1]) Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

Streda 26. februára 2014

Článok 7

Neuplatňovanie TSI

1. Členské štáty majú možnosť neuplatňovať jednu alebo viacero TSI alebo ich časti v týchto prípadoch:

a) v prípade navrhovaného nového subsystému alebo jeho časti, v prípade obnovy alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti alebo v prípade akéhokoľvek prvku uvedeného v článku 1 ods. 1, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo ktorý je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania týchto TSI;

b) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI; v takom prípade sa neuplatňovanie TSI časovo obmedzí;

c) v prípade každej navrhovanej obnovy, rozšírenia alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti, keď by uplatňovanie týchto TSI ***vážne*** ohrozilo hospodársku životaschopnosť projektu. **[PN 53]**

2. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. a) každý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej TSI oznámi Komisii zoznam projektov, ktoré sa realizujú na jeho území a ktoré sú v pokročilom štádiu vývoja.

3. Vo všetkých prípadoch uvedených v odseku 1 príslušný členský štát predloží Komisii žiadosť o neuplatňovanie TSI, pričom spresní aj alternatívne ustanovenia, ktoré má členský štát v pláne uplatňovať namiesto TSI. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje obsah dokumentácie, ktorá sa pripája k žiadosti o neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí, podrobné údaje, formát a podmienky predloženia uvedenej dokumentácie. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3. Komisia overí túto dokumentáciu, podrobí analýze alternatívne ustanovenia, ktoré má členský štát v pláne uplatňovať namiesto TSI, rozhodne, či schváli žiadosť o neuplatňovanie TSI alebo nie, a informuje členský štát o svojom rozhodnutí.

4. Pred tým, než Komisia vydá rozhodnutie, môže členský štát bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v odseku 3.

5. Komisia vydá svoje rozhodnutie do štyroch mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za schválenú.

6. Všetky členské štáty sú informované o výsledkoch analýz a výsledku postupu stanoveného v odseku 3.

KAPITOLA III

KOMPONENTY INTEROPERABILITY

Článok 8

Uvádzanie komponentov interoperability na trh

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

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

b) sa budú používať v určenej oblasti používania ***v súlade s oblasťou používania, ako je vymedzená v článku 2 bode 27a,*** a budú vhodne inštalované a udržiavané. **[PN 54]**

Tieto ustanovenia nesmú brániť uvedeniu týchto komponentov na trh na iné účely použitia.

2. Členské štáty nesmú na svojom území a na základe tejto smernice zakázať, obmedzovať ani sťažovať uvádzanie komponentov interoperability určených na použitie v systéme železníc na trh, pokiaľ sú v súlade s touto smernicou. Nesmú najmä vyžadovať kontroly, ktoré už boli vykonané ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie.

Streda 26. februára 2014

Členský štát nesmie zakázať, obmedzovať ani sťažovať uvádzanie do prevádzky komponentov interoperability, ktoré sú uznané pre oblasť, pre ktorú sú plánované, ak sa táto oblasť nachádza na jeho území. **[PN 55]**

Komisia ~~prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje rozsah~~ ***je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijímať delegované akty týkajúce sa rozsahu*** pôsobnosti a obsah vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti ***komponentov interoperability*** na použitie ~~komponentov interoperability, jeho formát a podrobné informácie, ktoré sú v ňom zahrnuté. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3~~. **[PN 56]**

2a. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje formát a podrobnosti o informáciách zahrnutých do vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti komponentov interoperability na použitie. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3. **[PN 57]**

Článok 9

Zhoda alebo vhodnosť na použitie

1. Členské štáty a agentúra považujú za interoperabilné a spĺňajúce základné požiadavky tie komponenty interoperability, na ktoré sa vzťahuje vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie.

2. Všetky komponenty interoperability podliehajú postupu posudzovania zhody a vhodnosti na použitie uvedenému v príslušnej TSI a musí k nim byť pripojené zodpovedajúce osvedčenie.

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

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

5. V TSI sa môže stanoviť prechodné obdobie pre železničné produkty, ktoré uvedené TSI určujú ako komponenty interoperability, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti TSI už uvedené na trhu. Tieto komponenty musia spĺňať požiadavky v článku 8 ods. 1.

Článok 10

Postup týkajúci sa vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie

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

2. Ak si to vyžaduje príslušná TSI, posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability vykoná notifikovaný orgán posudzovania zhody, ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca usadený v Únii predložil žiadosť.

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

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

5. S cieľom vyhnúť sa tomu, aby sa komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky, uvádzali na trh a bez toho, aby bol dotknutý článok 11:

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

b) v prípadoch, keď nezhoda pretrváva, členský štát podnikne všetky príslušné opatrenia s cieľom obmedziť alebo zakázať uvedenie príslušného komponentu interoperability na trh alebo s cieľom zabezpečiť jeho stiahnutie z trhu v súlade s postupmi uvedenými v článku 11.

Článok 11

Komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že komponent interoperability, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie a ktorý je uvedený na trh, pri svojom určenom používaní pravdepodobne nespĺňa základné požiadavky, vykoná všetky nevyhnutné opatrenia zamerané na obmedzenie jeho oblasti použitia, zakázanie jeho použitia, stiahnutie z trhu alebo jeho spätné prevzatie. Tento členský štát bezodkladne informuje Komisiu a ostatné členské štáty o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä to, či je takéto nedodržanie zhody spôsobené:

a) nesplnením základných požiadaviek;

b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií v prípade, keď je uplatňovanie týchto špecifikácií nevyhnutné;

c) nevhodnosťou európskych špecifikácií.

2. ~~Komisia čo najskôr uskutočňuje konzultácie s príslušnými stranami. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je oprávnené, bezodkladne o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že~~ ***Agentúra na základe mandátu udeleného Komisiou začne bezodkladne a v každom prípade najneskôr do 20 dní postup konzultácie s príslušnými stranami. Agentúra po konzultáciách určí, či*** opatrenie je ~~neoprávnené,~~ ***oprávnené. Agentúra*** bezodkladne o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie ***v tejto súvislosti*** prijal, ako aj výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu usadeného v Únii. **[PN 58]**

3. Ak komponent interoperability, pre ktorý bolo vystavené vyhlásenie ES o zhode, nespĺňa požiadavky, príslušný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia voči ktorejkoľvek osobe, ktorá, vyhlásenie vypracovala, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

~~4. Komisia zabezpečí informovanosť členských štátov o priebehu a výsledkoch tohto postupu.~~ **[PN 59]**

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článok 12

Voľný pohyb subsystémov

Bez toho, aby bola dotknutá kapitola V, členské štáty nesmú na svojom území a z dôvodov, ktoré sa vzťahujú na túto smernicu, zakázať, obmedziť ani sťažovať výstavbu, uvádzanie do prevádzky a prevádzku štrukturálnych subsystémov, ktoré tvoria systém železníc a ktoré spĺňajú základné požiadavky. Predovšetkým nesmú požadovať kontroly, ktoré sa už vykonali:

a) buď ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o overení;

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

Streda 26. februára 2014

Článok 13

Zhoda s TSI a vnútroštátnymi predpismi

1. Členské štáty a agentúra považujú ***tie*** štrukturálne subsystémy tvoriace systém železníc, na ktoré sa vzťahuje ***náležité*** vyhlásenie ES o overení, za interoperabilné a spĺňajúce základné požiadavky, ***vypracované s odvolaním sa na TSI v súlade s článkom 15, alebo vyhlásenie o overení vypracované s odvolaním sa na oznámené vnútroštátne predpisy v súlade s článkom 15a, alebo oboje***. **[PN 60]**

~~2. Overenie interoperability štrukturálneho subsystému tvoriaceho systém železníc sa v súlade so základnými požiadavkami vykoná odkazom na TSI a na národné predpisy oznámené v súlade s odsekom 3.~~ **[PN 61]**

2a. Rozhodnutie o udelení povolenia musí byť založené na TSI a na oznámených vnútroštátnych predpisoch platných v čase podania žiadosti. **[PN 62]**

3. Členské štáty vypracujú zoznam vnútroštátnych predpisov používaných pri uplatňovaní základných požiadaviek ***a/alebo prijateľných vnútroštátnych prostriedkov preukázania zhody*** pre každý subsystém v týchto prípadoch: **[PN 63]**

a) keď TSI nepokrývajú v plnej miere určité aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám (otvorené body);

b) keď bolo oznámené neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí podľa článku 7;

c) keď si špecifický prípad vyžaduje uplatnenie technických predpisov, ktoré sa nenachádzajú v príslušnej TSI;

d) v prípade vnútroštátnych predpisov použitých na opísanie existujúcich systémov.

da) v prípade sietí a vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú TSI; *[PN 64]*

db) z bezpečnostných dôvodov príznačných pre jeden alebo viacero členských štátov za predpokladu, že boli podložené a že nebudú dotknuté výsady agentúry. *[PN 65]*

4. Členské štáty vymenujú orgány zodpovedné v prípade týchto technických predpisov za vypracovanie vyhlásenia ES o overení uvedeného v článku 15.

Článok 14

Vnútroštátne predpisy

1. Členské štáty oznámia Komisii ***a agentúre*** zoznam ~~národných~~ ***uplatňovaných vnútroštátnych*** predpisov uvedený v článku 13 ods. 3, ***v týchto prípadoch***: **[PN 66]**

(a) vždy, keď sa zoznam predpisov mení; ~~alebo~~ **[PN 67]**

(b) ~~po predložení žiadosti~~ ***keď bola predložená žiadosť*** v súlade s článkom 7 o neuplatňovanie TSI; ~~alebo~~ **[PN 68]**

(c) po uverejnení príslušnej TSI alebo jej revízie s cieľom vypustiť vnútroštátne predpisy, ktoré sa stali nadbytočné vzhľadom na uzavretie otvorených bodov v TSI;

ca) keď vnútroštátne predpisy ešte neboli oznámené do dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice. *[PN 69]*

1a. Členské štáty mesiac po nadobudnutí účinnosti tejto smernice oznámia Komisii všetky existujúce vnútroštátne predpisy, ktoré neboli oznámené do uvedeného dňa. **[PN 70]**

2. Členské štáty oznámia úplné znenie existujúcich vnútroštátnych predpisov ~~agentúre a Komisii~~ prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre]. **[PN 71]**

Streda 26. februára 2014

3. Členské štáty môžu stanoviť nové vnútroštátne predpisy iba v týchto prípadoch:

a) keď TSI nespĺňa v plnej miere základné požiadavky;

b) ako naliehavé preventívne opatrenie, najmä po nehode.

4. Ak členský štát zamýšľa zaviesť nový vnútroštátny predpis, ~~oznámi~~ ***predloží*** jeho návrh agentúre a Komisii ***na prerokovanie najmenej tri mesiace pred plánovaným vstupom nového navrhovaného predpisu do platnosti, pričom uvedie dôvod na jeho zavedenie, a to v súlade s článkom 21 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre]*** prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 23 uvedeného nariadenia. **[PN 72]**

4a. Keď členský štát oznamuje existujúci alebo nový vnútroštátny predpis, poskytne dôkaz o potrebe tohto predpisu na splnenie základnej požiadavky, na ktorú sa ešte nevzťahujú príslušné TSI. Členské štáty nesmú oznamovať žiadny vnútroštátny predpis bez riadneho zdôvodnenia jeho potreby.

Agentúra má dva mesiace na to, aby zvážila návrh predpisu a dala odporučenie Komisii. Komisia schváli, alebo zamietne návrh predpisu. Len v prípade núdzových preventívnych opatrení môžu členské štáty okamžite prijať a uplatňovať nový predpis, ktorý zostane v platnosti dva mesiace. Ak sa tento predpis týka viacerých členských štátov, Komisia v spolupráci s agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi harmonizuje predpis na úrovni Únie. **[PN 73]**

5. Členské štáty zabezpečujú, aby vnútroštátne predpisy vrátane predpisov, ktoré sa vzťahujú na rozhrania medzi vozidlami a sieťami, boli bezplatne dostupné v jazyku, ktorému všetky dotknuté strany rozumejú.

6. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V takých prípadoch členské štáty uvedú odkaz na tieto predpisy a obmedzenia v registroch infraštruktúry uvedených v článku 45.

7. Vnútroštátne predpisy oznámené v zmysle tohto článku nepodliehajú postupu notifikácie stanovenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES ([1]).

8. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje klasifikáciu oznámených vnútroštátnych predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť ***vzájomné schvaľovanie v rôznych členských štátoch a*** kontroly kompatibility medzi pevným a mobilným zariadením. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3. ***Agentúra klasifikuje v súlade s uvedenými vykonávacími aktmi vnútroštátne predpisy, ktoré boli oznámené v súlade s týmto článkom, a zverejní príslušný register. Register obsahuje aj zoznam všetkých prijateľných vnútroštátnych prostriedkov preukázania zhody.*** **[PN 74]**

Agentúra v súlade s vykonávacími aktmi uvedenými v prvom pododseku klasifikuje vnútroštátne predpisy, ktoré boli oznámené v súlade s týmto článkom.

9. Agentúra preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov a už platné vnútroštátne predpisy v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 21 a 22 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre].

Článok 15

Postup vypracovania vyhlásenia ES o overení

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o overení žiadateľ požiada notifikovaný orgán posudzovania zhody, ktorý bol na tieto účely vybraný, aby uplatňoval postup overovania ES. Žiadateľom môže byť obstarávateľ alebo výrobca alebo ich splnomocnený zástupca v Únii.

2. Úloha notifikovaného orgánu posudzovania zhody zodpovedného za overenie subsystému ES sa začína v etape konštrukčného návrhu a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu prijatia, pred uvedením subsystémov do prevádzky. ~~Môže zahŕňať~~ ***Zahŕňa*** aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch 44 a 45. **[PN 75]**

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov (Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37).

3. Notifikovaný orgán posudzovania zhody je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu ES o overení. Tento súbor technickej dokumentácie musí obsahovať všetky potrebné dokumenty o charakteristikách subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov interoperability. Musí obsahovať aj všetky položky týkajúce sa podmienok a obmedzení používania a pokynov týkajúcich sa servisu, priebežného alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby.

4. ~~Z akejkoľvek zmeny a doplnenia súboru technickej dokumentácie uvedeného v odseku 3, ktoré majú vplyv na vykonané overenia,~~ ***V dôsledku každej modernizácie*** vyplýva potreba vypracovať nové vyhlásenie ES o overení. **[PN 76]**

5. Notifikovaný orgán posudzovania zhody môže vydať prechodné vyhlásenia o overení, ktoré sa vzťahujú na určité etapy postupu overenia alebo na určité časti subsystému. V takom prípade sa uplatňujú postupy overovania stanovené v súlade s ods. 7 písm. a).

6. Ak to príslušné TSI umožňujú, notifikovaný orgán posudzovania zhody môže vydať osvedčenia o zhode, ktoré sa týkajú série subsystémov alebo určitých častí týchto subsystémov.

~~7. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje:~~

~~a) postupy overovania subsystémov vrátane všeobecných zásad, obsah, postup a dokumenty súvisiace s postupom overovania ES a s postupom overovania v prípade národných predpisov;~~

~~b) vzory vyhlásenia ES o overení a vyhlásenia o overení v prípade národných predpisov a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu o overení.~~

~~Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.~~ **[PN 78]**

7a. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijímať delegované akty týkajúce sa stanovenia postupov overovania subsystémov vrátane všeobecných zásad, obsahu, postupu a dokumentov súvisiacich s postupom overovania ES a s postupom overovania vnútroštátnych predpisov. **[PN 79]**

7b. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví vzory vyhlásenia ES o overení a vyhlásenia o overení vnútroštátnych predpisov, ako aj vzory dokumentov, ktoré má obsahovať technická dokumentácia, ktorá musí byť pripojená k vyhláseniu o overení.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3. **[PN 80]**

Článok 15a

Postup vypracovania vyhlásenia o overení v prípade vnútroštátnych predpisov

Postupy vypracovania vyhlásenia ES o overení uvedené v článku 15 sa uplatňujú v náležitých prípadoch aj pri vypracúvaní vyhlásenia o overení týkajúceho sa vnútroštátnych predpisov.

Členské štáty určia subjekty zodpovedné za vykonanie overenia vnútroštátnych predpisov v súlade s kapitolou VI. **[PN 77]**

Článok 16

Subsystémy, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

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

2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, bezodkladne informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie ich zdôvodnenie. Komisia uskutočňuje konzultácie so zainteresovanými stranami.

3. Členský štát podávajúci žiadosť uvedie, či nedosiahnutie úplného súladu s touto smernicou vyplýva:

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

b) z nevhodnosti TSI. V tom prípade sa uplatňuje postup na zmenu TSI uvedený v článku 6.

Článok 17

Predpoklad zhody

Predpokladá sa, že komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami alebo ich časťami, na ktoré sa uverejnili odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, sú v zhode so základnými požiadavkami, na ktoré sa tieto normy alebo ich časti vzťahujú a ktoré sú stanovené v prílohe III.

KAPITOLA V

UVÁDZANIE NA TRH A UVÁDZANIE DO PREVÁDZKY

Článok 18

Uvádzanie pevných zariadení do prevádzky

1. Subsystémy traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie, energia a infraštruktúra sa uvedú do prevádzky iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky stanovené v prílohe III, a ak dostali príslušné povolenie v súlade s odsekom 2.

2. Každý národný bezpečnostný orgán povoľuje uvádzanie do prevádzky tých subsystémov energia a infraštruktúra ***a traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie,*** ktoré ***nie*** sú umiestnené alebo prevádzkované ***prostredníctvom ERTMS*** na území jeho členského štátu. ***Národné bezpečnostné orgány zohľadnia stanovisko agentúry, ak sú zapojené koridory TEN-T alebo cezhraničné úseky.***

Agentúra povolí cezhraničné infraštruktúry s jediným manažérom infraštruktúry. **[PN 81]**

Agentúra ~~udeľuje povolenia na uvedenie do prevádzky tých subsystémov traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované v celej~~ ***povolí ERTMS v úzkej spolupráci s národnými bezpečnostnými orgánmi. Predtým ako agentúra povolí ERTMS, národný bezpečnostný orgán overí prevádzkovú kompatibilitu s vnútroštátnymi sieťami. Agentúra zabezpečí jednotné uplatňovanie ERTMS v*** Únii. **[PN 82]**

V prípade ERTMS konzultuje agentúra do jedného mesiaca od doručenia úplnej žiadosti s príslušným národným bezpečnostným orgánom, aby sa zabezpečil jednotný vývoj ERTMS v Únii. Národný bezpečnostný orgán predloží agentúre do dvoch mesiacov stanovisko k technickej a operačnej kompatibilite subsystému s vozidlami určenými na prevádzku na príslušnej časti siete. Agentúra v čo najväčšej možnej miere zohľadní toto stanovisko skôr, ako vydá povolenie, a v prípade zamietnutia informuje národný bezpečnostný orgán, pričom uvedie dôvody. Týmto článkom nie sú dotknuté povinnosti agentúry ako orgánu zodpovedného za systém podľa článku 6 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre].

Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým posudkom, ktoré vykonal niektorý národný bezpečnostný orgán, informuje o tom uvedený orgán alebo orgány, pričom uvedie dôvody nesúhlasu. Agentúra a národný bezpečnostný orgán spolupracujú, aby dosiahli vzájomne prijateľný posudok. Tento proces zahŕňa v prípade potreby a v súlade s rozhodnutím agentúry a národného bezpečnostného orgánu aj žiadateľa. Ak nemožno dospieť k vzájomne prijateľnému posudku do jedného mesiaca po tom, ako agentúra informovala národný bezpečnostný orgán o svojom nesúhlase, a ak národný bezpečnostný orgán nepostúpil túto záležitosť na rozhodnutie odvolacej rade zriadenej podľa článku 51 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre], agentúra prijme konečné rozhodnutie. Odvolacia rada do jedného mesiaca od žiadosti národného bezpečnostného orgánu alebo orgánov rozhodne, či potvrdí návrh rozhodnutia agentúry.

Agentúra riadne odôvodní každé rozhodnutie o zamietnutí žiadosti o povolenie uvedenia pevných zariadení do prevádzky. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia zamietavého rozhodnutia podať agentúre žiadosť o prehodnotenie tohto rozhodnutia. K žiadosti sa doloží odôvodnenie. Agentúra do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti o prehodnotenie svoje rozhodnutie potvrdí alebo zmení. Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie agentúry, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu zriadenú podľa článku 51 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre]. **[PN 83]**

Agentúra a národné bezpečnostné orgány poskytujú podrobné pokyny na získanie povolení uvedených v prvom a druhom pododseku. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa týchto povolení a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Agentúra a národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií.

3. S cieľom povoliť uvádzanie subsystémov uvedených v odseku 1 do prevádzky musí národný bezpečnostný orgán alebo agentúra podľa toho, ktorý z nich je kompetentným orgánom v zmysle odseku 2, získať dôkaz o:

a) vyhlásení ES o overení;

b) technickej kompatibilite týchto subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú, stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a registrov;

c) bezpečnej integrácii týchto subsystémov stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice …/…/EÚ [smernica o bezpečnosti železníc].

ca) vyhlásení o overení v prípade vnútroštátnych predpisov. *[PN 84]*

Do jedného mesiaca od doručenia žiadosti informuje agentúra alebo národný bezpečnostný orgán (podľa toho, kto je príslušným orgánom) žiadateľa, či je príslušná dokumentácia úplná, alebo ho požiada o ďalšie doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie. **[PN 85]**

4. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov posiela žiadateľ ***dokumentáciu s opisom projektu*** národnému bezpečnostnému orgánu (v prípade subsystémov energia a infraštruktúra ***a subsystémov traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie, ktoré nie sú ERTMS***) alebo agentúre (v prípade ~~subsystémov traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie) súbor dokumentácie s opisom~~ projektu ***ERTMS a cezhraničných infraštruktúr s jediným manažérom infraštruktúry)***. Národný bezpečnostný orgán alebo agentúra preskúmajú tento súbor dokumentácie a na základe kritérií stanovených v odseku 5 rozhodnú, či je potrebné nové povolenie na uvedenie do prevádzky. Národný bezpečnostný orgán a agentúra prijímajú svoje rozhodnutia v primeranej, vopred určenej lehote a v každom prípade do ~~štyroch~~ ***troch*** mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií. **[PN 86]**

5. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4. Okrem toho sa nové povolenie na uvedenie do prevádzky vyžaduje, keď:

a) plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému, alebo

b) si to vyžadujú príslušné TSI, alebo

c) si to vyžadujú národné realizačné plány vypracované členskými štátmi.

Článok 19

Uvádzanie mobilných subsystémov na trh

1. Žiadateľ uvedie ~~subsystém železničné koľajové vozidlá a subsystém vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie~~ ***mobilné subsystémy*** na trh iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky stanovené v prílohe III. **[PN 87]**

2. Žiadateľ zabezpečuje najmä predloženie vyhlásenia ES o overení.

3. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4.

Článok 20

Povolenie na uvedenie vozidla na trh

1. Vozidlo sa uvedie na trh až po získaní povolenia ~~na uvedenie~~ vozidla ~~na trh vydaného agentúrou~~ v súlade ~~s odsekom 5~~***s týmto článkom***. **[PN 88]**

Streda 26. februára 2014

Povolenie vozidla obsahuje:

a) oblasť používania;

b) hodnoty parametrov uvedené v TSI a v náležitých prípadoch vo vnútroštátnych predpisoch, ktoré sú dôležité na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a oblasťou používania;

c) súlad vozidla s príslušnými TSI a súbormi vnútroštátnych predpisov týkajúcimi sa parametrov uvedených v písm. b);

d) podmienky používania vozidla a iné obmedzenia. *[PN 89]*

2. ~~Rozhodnutia o udelení povolení na uvedenie vozidla na trh vydáva agentúra. Tieto povolenia potvrdzujú hodnoty parametrov dôležité na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a pevnými zariadeniami, ako sa uvádza v TSI.~~ Povolenie ~~na uvedenie~~ vozidla ~~na trh obsahuje aj informácie o súlade vozidla s príslušnými TSI a uvádzajú sa v ňom národné predpisy týkajúce sa týchto parametrov~~ ***sa vydá na základe dokumentácie týkajúcej sa vozidla alebo typu vozidla, ktorú predložil žiadateľ a ktorá obsahuje okrem iného tieto potvrdenia:***

— v súvislosti s mobilnými systémami tvoriacimi vozidlo:

a) náležité vyhlásenie o overení v súlade s článkom 19;

b) potvrdenie o technickej kompatibilite v rámci vozidla;

c) potvrdenie o bezpečnej integrácii v rámci vozidla;

— v súvislosti s vozidlom:

potvrdenie o technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti používania. **[PN 90]**

Technická kompatibilita sa určí na základe príslušných TSI a podľa potreby na základe vnútroštátnych predpisov a registrov. Ak je potrebné vykonať testy na potvrdenie technickej kompatibility, príslušné národné bezpečnostné orgány môžu vydať žiadateľovi dočasné povolenia, aby mohol vozidlo používať na praktické overovanie na sieti. Manažér infraštruktúry sa po konzultácii so žiadateľom snaží všemožne zabezpečiť, aby boli všetky testy vykonané do jedného mesiaca od doručenia žiadosti žiadateľa. Národný bezpečnostný orgán v prípade potreby prijme opatrenia na zabezpečenie skúšobnej prevádzky.

Bezpečná integrácia týchto subsystémov sa stanoví na základe príslušných TSI, spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice …/…/EÚ [smernica o bezpečnosti železníc] a v prípade potreby na základe vnútroštátnych predpisov. **[PN 91]**

3. ~~V povolení na uvedenie~~ ***Agentúra vydá povolenie*** vozidla ~~na trh sa môžu stanoviť podmienky používania vozidla a iné obmedzenia~~ ***potom, ako posúdi prvky uvedené v odseku*** 2 ***vo vopred určenej primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií od žiadateľa. Agentúra žiadateľovi do jedného mesiaca oznámi, či je dokumentácia úplná. Každé záporné rozhodnutie v súvislosti so žiadosťou sa náležite odôvodní.***

Povolenia sa uznávajú vo všetkých členských štátoch.

Agentúra nesie plnú zodpovednosť sa povolenia, ktoré vydá. **[PN 92]**

3a. Počas prechodného obdobia uvedeného v článku 50a sa môže žiadateľ rozhodnúť, či predloží žiadosť o povolenie vozidla agentúre alebo príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu. **[PN 94]**

~~4. Povolenie na uvedenie vozidla na trh sa vydáva na základe súboru dokumentácie vozidla alebo typu vozidla, ktorý predloží žiadateľ, vrátane dokladu o:~~

~~a) uvedení mobilných subsystémov tvoriacich vozidlo podľa článku 19 na trh;~~

~~b) technickej kompatibilite subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a registrov;~~

~~c) bezpečnej integrácii subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice …/… [o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie].~~ **[PN 93]**

5. ***Každé rozhodnutie o zamietnutí povolenia vozidla sa náležite odôvodní. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia o zamietnutí požiadať podľa potreby agentúru alebo národný bezpečnostný orgán o preskúmanie rozhodnutia.*** Agentúra ~~prijíma rozhodnutia uvedené v odseku 2 v primeranej, vopred určenej lehote a v každom prípade do štyroch~~ ***alebo národný bezpečnostný úrad do dvoch*** mesiacov od ***dátumu*** doručenia ~~všetkých príslušných informácií. Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch~~ ***žiadosti preskúmajú svoje rozhodnutie, ktoré potvrdia alebo zmenia***. **[PN 95]**

Ak agentúra potvrdí zamietavé rozhodnutie, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu zriadenú podľa článku 51 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre]. **[PN 96]**

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie národného bezpečnostného orgánu, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán určený príslušným členským štátom podľa článku 17 ods. 3 smernice …/… [smernica o bezpečnosti železníc]. Členské štáty môžu vymenovať svoje regulačné orgány zriadené podľa článku 56 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([1]) ***na účely tohto odvolacieho konania.*** **[PN 97]**

Agentúra poskytuje podrobné pokyny na získanie povolenia na uvedenie vozidla na trh. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa povolení na uvedenie vozidla na trh a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií s agentúrou.

6. Agentúra môže ~~vydávať povolenia na uvedenie~~ ***zmeniť alebo zrušiť povolenie*** vozidla ~~na trh pre sériu vozidiel. Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch~~***, ak už nespĺňa podmienky, na základe ktorých bolo povolenie vydané, pričom agentúra uvedie dôvody svojho rozhodnutia***. ***Agentúra bezodkladne aktualizuje európsky register vozidiel vymedzený v článku 43a***.

Ak národný bezpečnostný orgán zistí, že povolené vozidlo nespĺňa základné požiadavky, bezodkladne o tom informuje agentúru a všetky ostatné príslušné národné bezpečnostné orgány. Agentúra rozhodne o potrebných opatreniach do jedného mesiaca. V prípadoch, ktoré si vyžadujú naliehavé preventívne opatrenia, môže agentúra pred prijatím rozhodnutia okamžite obmedziť alebo zrušiť povolenie. **[PN 98]**

7. ~~Žiadateľ sa môže odvolať na odvolaciu radu vytvorenú na základe článku 51 nariadenia (EÚ) č. …/… [ktorým sa zriaďuje Železničná agentúra Európskej únie] proti rozhodnutiam agentúry alebo proti jej nečinnosti v rámci lehôt uvedených v odseku 5.~~***Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijať najneskôr do šiestich mesiacov po prijatí tejto smernice delegované akty týkajúce sa vypracovania podrobných pravidiel vydávania povolení, ktorých súčasťou budú:***

a) podrobné usmernenia s opisom a vysvetlením požiadaviek, ktoré sa týkajú povolenia vozidla a požadovaných dokumentov;

b) procesné opatrenia na postup udeľovania povolenia, napríklad obsah a časový rámec každej etapy postupu;

c) kritériá posudzovania dokumentácie žiadateľa. *[PN 99]*

8. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré už majú povolenie na uvedenie vozidla na trh:

a) je potrebné nové vyhlásenie ES o overení, ako sa uvádza v článku 15 ods. 4, a

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

Streda 26. februára 2014

b) vyžaduje sa nové povolenie ~~na uvedenie~~ vozidla ~~na trh~~, ak sa vykonali akékoľvek ***významné*** zmeny v hodnotách parametrov obsiahnutých v už udelenom povolení vozidla. **[PN 100]**

~~9. Na žiadosť žiadateľa sa môže do povolenia na uvedenie vozidla na trh zahrnúť jasný údaj o sieťach alebo tratiach alebo skupinách sietí alebo tratí, na ktorých môže železničný podnik uviesť takéto vozidlo do prevádzky bez ďalších overení, kontrol alebo skúšok týkajúcich sa technickej kompatibility medzi vozidlom a týmito sieťami alebo traťami. V takom prípade žiadateľ začlení do svojej žiadosti dôkaz o technickej kompatibilite vozidla s príslušnými sieťami alebo traťami.~~

~~Tento údaj sa môže doplniť aj na žiadosť pôvodného alebo iného žiadateľa po vydaní príslušného povolenia na uvedenie na trh.~~ **[PN 101]**

9a. Povolenie pre vozidlá prevádzkované alebo určené na prevádzku na železničnej infraštruktúre izolovaných železničných sietí môžu tiež udeliť národné bezpečnostné orgány členských štátov, v ktorých sa daná sieť nachádza. V takých prípadoch sa môže žiadateľ rozhodnúť medzi podaním žiadosti agentúre alebo národnému bezpečnostnému orgánu týchto členských štátov.

Počas prechodného obdobia uvedeného v článku 50a stanovia národné bezpečnostné orgány členských štátov, v ktorých sa izolovaná železničná sieť nachádza, jednotný postup vydávania povolenia vozidiel a zabezpečia vzájomné uznávanie povolení vozidiel, ktoré vydajú. V prípade protichodných rozhodnutí národných bezpečnostných orgánov a pri neexistencii vzájomne prijateľného rozhodnutia agentúra prijme rozhodnutie v súlade s článkom 16 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre].

Ak do konca prechodného obdobia uvedeného v článku 50a národné bezpečnostné orgány nestanovia podmienky jednotného postupu vydávania povolení vozidiel a vzájomného uznávania povolení, povolenia uvedené v tomto článku vydáva len agentúra.

Ak sú podmienky jednotného postupu vydávania povolení a vzájomného uznávania povolení vozidiel stanovené, národné bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré majú izolované železničné siete, môžu naďalej vydávať povolenia vozidiel a žiadateľ sa po ukončení prechodného obdobia uvedeného v článku 50a môže rozhodnúť, či požiada o povolenie vozidla agentúru alebo príslušné národné bezpečnostné orgány.

Desať rokov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku dosiahnutom v oblasti interoperability na izolovaných železničných sieťach a v prípade potreby predloží vhodný legislatívny návrh. **[PN 102]**

Článok 20a

Registrácia povolených vozidiel

Pred prvým použitím sa vozidlo, ktorému bolo v súlade s článkom 20 udelené povolenie, zaregistruje na žiadosť držiteľa.

Keď povolenie udelila agentúra, vozidlo sa zaregistruje v európskom registri v súlade s článkom 43a.

Ak je oblasť používania tohto vozidla obmedzená na územie jedného členského štátu a povolenie udelil národný bezpečnostný orgán, zaregistruje sa v národnom registri vozidiel tohto členského štátu v súlade s článkom 43. **[PN 103]**

Článok 21

~~Uvádzanie~~ ***Používanie*** vozidiel ~~do prevádzky~~ **[PN 104]**

1. ~~Železničné podniky uvedú vozidlo do prevádzky iba po tom, ako sa po konzultácii s manažérom infraštruktúry skontroluje technická kompatibilita medzi vozidlom a traťou a bezpečná integrácia vozidla do systému, v ktorom sa má prevádzkovať, pričom táto kompatibilita a integrácia sa stanovujú na základe príslušných TSI, národných predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice.~~ ***Železničný podnik pred použitím vozidla v oblasti používania, ktorá je presne stanovená v povolení pre vozidlo, prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti skontroluje:*** **[PN 105]**

~~Na tieto účely sa vozidlám udeľuje najprv povolenie na uvedenie vozidla na~~ trh

a) či bolo toto vozidlo povolené v súlade s článkom 20 ***a či je riadne zaregistrované;*** **[PN 106]**

aa) technickú kompatibilitu medzi vozidlom a traťou na základe registra infraštruktúry, príslušných TSI a iných relevantných informácií, ktoré bezplatne a v primeranej lehote poskytne manažér infraštruktúry, ak register infraštruktúry neexistuje alebo je neúplný; a *[PN 107]*

ab) integráciu vozidla do zostavy vlaku, v ktorej sa má prevádzkovať, a to na základe systémov riadenia bezpečnosti podľa článku 9 smernice o bezpečnosti železníc a TSI o prevádzke a riadení dopravy. *[PN 108]*

1a. S cieľom pomôcť železničným podnikom kontrolovať technickú kompatibilitu a bezpečnú integráciu vozidiel a tratí poskytuje manažér infraštruktúry železničným podnikom na požiadanie dodatočné informácie o vlastnostiach tratí. **[PN 109]**

2. Železničné podniky oznamujú svoje rozhodnutia týkajúce sa ~~uvedenia~~ ***prevádzkovania*** vozidiel ~~do prevádzky~~ agentúre, manažérovi infraštruktúry a dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu. Tieto rozhodnutia sa zaznamenávajú v ~~národných registroch~~ ***národnom registri*** vozidiel ~~uvedených~~ ***uvedenom*** v článku 43 ***a v európskom registri uvedenom v článku 43a***. **[PN 110]**

~~3. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4. Okrem toho sa od železničného podniku vyžaduje nové rozhodnutie o uvedení týchto vozidiel do prevádzky v prípade, keď:~~

~~a) plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému alebo~~

~~b) si to vyžadujú príslušné TSI.~~ **[PN 111]**

Článok 22

Povolenie ~~na uvedenie typov vozidiel na trh~~ ***typu vozidiel*** **[PN 112]**

1. Agentúra ~~udeľuje~~ ***alebo národné bezpečnostné orgány udeľujú počas prechodného obdobia uvedeného v článku 50a*** povolenia ~~na uvedenie typov~~ ***typu*** vozidiel ~~na trh~~. **[PN 113]**

Agentúra ~~poskytuje~~ ***a národné bezpečnostné orgány poskytujú*** podrobné pokyny na získanie povolenia ~~na uvedenie typov~~ ***typu*** vozidiel ~~na trh~~. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa ~~povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh~~ ***povolení*** a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií s agentúrou. **[PN 114]**

2. Ak však agentúra ~~vydá~~ ***alebo národné bezpečnostné orgány vydajú*** povolenie ~~na uvedenie~~ vozidla ~~na trh~~, ***vydajú*** zároveň ~~vydá~~ povolenie ~~na uvedenie zodpovedajúceho~~ typu vozidla ~~na trh~~. **[PN 115]**

3. Vozidlo, ktoré je v zhode s typom vozidla, na ktoré už bolo vydané povolenie ~~na uvedenie zodpovedajúceho typu vozidla na trh~~, dostane bez ďalších kontrol povolenie ~~na uvedenie~~ vozidla ~~na trh~~ na základe vyhlásenia o zhode s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ. **[PN 116]**

4. V prípade zmien ktoréhokoľvek ~~príslušného~~ ***dôležitého*** ustanovenia TSI alebo ~~národných~~ ***vnútroštátnych*** predpisov, na základe ktorých bolo vydané povolenie ~~na uvedenie~~ typu vozidla ~~na trh~~, sa v TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch určí, či už udelené povolenie ~~na uvedenie~~ typu vozidla ~~na trh~~ zostáva platné alebo či ho treba obnoviť. Ak sa uvedené povolenie musí obnoviť, kontroly, ktoré má agentúra vykonať, sa môžu týkať iba zmenených predpisov. Obnovenie povolenia ~~na uvedenie~~ typu vozidla ~~na trh neovplyvňuje~~ ***nemá vplyv na*** povolenia ~~na uvedenie~~ vozidla ~~na trh~~ už vydané na základe predchádzajúceho povolenia ~~na uvedenie~~ uvedeného typu vozidla ~~na trh~~. **[PN 117]**

5. Vyhlásenie o zhode s typom sa stanovuje v súlade s rozhodnutím 2010/713/EÚ.

6. Vyhlásenie o zhode s typom sa stanovuje v súlade s:

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

b) postupmi posudzovania zhody definovanými v moduloch B+D a B+F rozhodnutia č. 768/2008/EHS v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI. V prípade potreby môže Komisia prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú moduly *ad hoc* na posudzovanie zhody. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

7. Povolenie na uvedenie typov vozidiel na trh sa zaregistrujú v Európskom registri povolení na uvedenie typov vozidiel na trh uvedenom v článku 44.

Článok 22a

Spolupráca medzi agentúrou a národnými bezpečnostnými orgánmi

Agentúra môže na účely článkov 18, 20 a 22 uzavrieť dohody o spolupráci s národnými bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkom 69 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre].

Tieto dohody môžu byť osobitnými alebo rámcovými dohodami a môžu zahŕňať jeden alebo viacero národných bezpečnostných orgánov. Obsahujú podrobný opis úloh a podmienok plnenia dohody, stanovujú harmonogramy plnenia a podrobné informácie o rozdelení poplatkov, ktoré zaplatí žiadateľ.

Môžu tiež zahŕňať osobitné podmienky spolupráce v prípade sietí, ktoré si vyžadujú osobitnú odbornosť v dôsledku geografického alebo pokročilého ERTMS rozmiestnenia, rozdielneho rozchodu koľajníc alebo z historických dôvodov, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady žiadateľa. Tieto dohody sa uzavrú predtým, ako bude agentúra oprávnená prijímať žiadosti v súlade s touto smernicou, a v každom prípade najneskôr do šiestich mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto smernice.

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijímať delegované akty týkajúce sa týchto dohôd o spolupráci. Uvedené delegované akty sa prijmú najneskôr do šiestich mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Päť rokov po uzavretí prvej dohody o spolupráci a potom každé tri roky predloží Komisia Európskemu parlamentu a Rade správu o hodnotení dohôd o spolupráci, ktoré uzavrela agentúra. **[PN 118]**

KAPITOLA VI

NOTIFIKÁCIA ORGÁNOV POSUDZOVANIA ZHODY

Článok 23

Notifikácia

Členské štáty notifikujú Komisii a ostatným členským štátom orgány, ktoré sú poverené vykonávaním úloh posudzovania zhody podľa tejto smernice ako tretie strany.

Článok 24

Notifikujúce orgány

1. Členské štáty určia notifikujúci orgán, ktorý je zodpovedný za stanovenie a vykonávanie nevyhnutných postupov na posudzovanie a notifikáciu orgánov posudzovania zhody a na monitorovanie notifikovaných orgánov posudzovania zhody vrátane monitorovania súladu s ustanoveniami článkov 27 až 29.

2. Členské štáty môžu rozhodnúť o tom, že posudzovanie a monitorovanie uvedené v odseku 1 bude vykonávať vnútroštátny akreditačný orgán v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s ním.

3. Ak notifikujúci orgán udelí právomoc vykonávať posudzovanie, notifikáciu alebo monitorovanie uvedené v odseku 1 orgánu, ktorý nie je orgánom štátnej správy, alebo ho vykonávaním týchto úloh inak poverí, tento orgán musí byť právnickou osobou a musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 25. Tento orgán zavedie opatrenia na krytie záväzkov, ktoré vyplývajú z jeho činností.

4. Notifikujúci orgán nesie plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané orgánom uvedeným v odseku 3.

Článok 25

Požiadavky týkajúce sa notifikujúcich orgánov

1. Notifikujúci orgán sa zriaďuje tak, aby nedochádzalo k žiadnym konfliktom záujmov s orgánmi posudzovania zhody.

2. Notifikujúci orgán má takú organizačnú štruktúru a funguje tak, aby bola zabezpečená objektivita a nestrannosť jeho činností.

3. Notifikujúci orgán má takú organizačnú štruktúru, aby každé rozhodnutie týkajúce sa notifikácie orgánu posudzovania zhody prijímali spôsobilé osoby, ktoré sú iné ako osoby, ktoré vykonali posudzovanie.

4. Notifikujúci orgán nesmie ponúkať ani poskytovať žiadne činnosti, ktoré vykonávajú orgány posudzovania zhody, ani poradenské služby na komerčnom či konkurenčnom základe.

5. Notifikujúci orgán zachováva dôvernosť získaných informácií.

6. Notifikujúci orgán má k dispozícii dostatočný počet spôsobilých pracovníkov na riadne plnenie svojich úloh.

Článok 26

Informačná povinnosť notifikujúcich orgánov

Členské štáty informujú Komisiu o svojich postupoch posudzovania a notifikácie orgánov posudzovania zhody a monitorovania notifikovaných orgánov a o všetkých zmenách týchto postupov.

Komisia tieto informácie zverejňuje.

Článok 27

Požiadavky týkajúce sa orgánov posudzovania zhody

1. Na účely notifikácie musí orgán posudzovania zhody spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 7 a v článkoch 28 a 29. Tieto požiadavky sa uplatňujú aj na orgány určené členskými štátmi podľa článku 13 ods. 4.

2. Orgán posudzovania zhody sa zriaďuje podľa vnútroštátneho práva a má právnu subjektivitu.

3. Orgán posudzovania zhody je schopný vykonávať všetky úlohy posudzovania zhody, ktoré mu boli pridelené na základe príslušnej TSI a v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, či už ide o úlohy vykonávané samotným orgánom posudzovania zhody, alebo v jeho mene a na jeho zodpovednosť.

Orgán posudzovania zhody má vždy a pre každý postup posudzovania zhody a pre každý typ alebo kategóriu výrobkov, v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, k dispozícii:

a) potrebných pracovníkov s odbornými znalosťami a dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonávanie úloh posudzovania zhody;

b) potrebný opis postupov, v súlade s ktorými sa vykonáva posudzovanie zhody s cieľom zaručiť transparentnosť a reprodukovateľnosť týchto postupov. Uplatňuje príslušné politiky a postupy, ktoré rozlišujú medzi úlohami, ktoré vykonáva ako notifikovaný orgán posudzovania zhody, a inými činnosťami;

c) náležité postupy na vykonávanie činností riadne zohľadňujúce veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnej technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Má prostriedky nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s činnosťami posudzovania zhody a má prístup ku všetkým potrebným zariadeniam alebo vybaveniu.

4. Orgány posudzovania zhody uzavrú poistenie zodpovednosti za škodu, ak túto zodpovednosť nenesie štát v súlade s vnútroštátnym právom alebo ak za posudzovanie zhody nie je priamo zodpovedný samotný členský štát.

5. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody dodržiavajú služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní ich úloh podľa príslušnej TSI alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré tento predpis uvádzajú do účinnosti, nie však vo vzťahu k príslušným orgánom členského štátu, v ktorom daný orgán vykonáva svoju činnosť. Vlastnícke práva sú chránené.

6. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú na príslušných normalizačných činnostiach a činnostiach koordinačnej skupiny notifikovaných orgánov posudzovania zhody zriadenej podľa príslušných právnych predpisov Únie alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní, a ako všeobecné usmernenie uplatňujú administratívne rozhodnutia a dokumenty, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny.

7. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú na činnostiach ad hoc pracovnej skupiny pre ERTMS ustanovenej v článku 25 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre] alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní. Riadia sa usmerneniami, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny. V prípade, že usúdia, že je neprimerané alebo nemožné ich uplatňovať, dotknuté orgány posudzovania zhody predložia svoje pripomienky na diskusiu s ad hoc pracovnou skupinou pre ERTMS, aby sa zabezpečilo neustále zlepšovanie usmernení.

Článok 28

Nestrannosť orgánov posudzovania zhody

1. Orgán posudzovania zhody je treťou stranou nezávislou od organizácie alebo výrobcu výrobku, ktorý posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že sa preukáže jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať orgán, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijného zväzu, ktoré zastupujú podniky zapojené do konštruovania, výroby, dodávky, montáže, používania alebo údržby výrobkov, ktoré posudzuje.

2. Musí sa zaručiť nestrannosť orgánov posudzovania zhody, ich vrcholového manažmentu a pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie.

3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť konštruktéri, výrobcovia, dodávatelia, subjekty vykonávajúce inštaláciu, nákupcovia, vlastníci, používatelia alebo subjekty vykonávajúce údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, ani splnomocnení zástupcovia žiadnej z týchto strán. To nevylučuje možnosť použitia posudzovaných výrobkov, ktoré sú potrebné na vykonávanie činností orgánu posudzovania zhody, ani ich použitia na osobné účely.

4. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť priamo zapojení do konštruovania, výroby alebo montáže, uvádzania na trh, inštalácie, používania alebo údržby týchto výrobkov, ani zastupovať osoby zapojené do týchto činností. Nesmú vykonávať žiadnu činnosť, ktorá by mohla ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k činnostiam posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými boli notifikované. Vzťahuje sa to najmä na poradenské služby.

5. Orgány posudzovania zhody zabezpečujú, aby činnosti ich dcérskych spoločností alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosť, objektivitu ani nestrannosť ich činností posudzovania zhody.

6. Orgány posudzovania zhody a ich pracovníci vykonávajú činnosti posudzovania zhody na najvyššej úrovni profesionálnej integrity a požadovanej odbornej spôsobilosti v danej oblasti a nesmú byť vystavení žiadnym tlakom a stimulom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich činností posudzovania zhody, najmä pokiaľ ide o osoby alebo skupiny osôb, ktoré majú záujem na výsledku týchto činností.

Článok 29

Pracovníci orgánov posudzovania zhody

1. Pracovníci zodpovední za vykonávanie činností posudzovania zhody majú tieto znalosti a zručnosti:

a) dôkladné technické a odborné školenia vzťahujúce sa na všetky činnosti posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými bol orgán posudzovania zhody notifikovaný***, ako aj školenie o otázkach prístupnosti***; **[PN 119]**

b) dostatočné znalosti požiadaviek na posudzovanie, ktoré vykonávajú, a primeranú právomoc vykonávať toto posudzovanie;

c) primerané znalosti a pochopenie základných požiadaviek, uplatniteľných harmonizovaných noriem a príslušných ustanovení právnych predpisov Únie a ich vykonávacích predpisov;

d) schopnosti potrebné na vypracovanie osvedčení, záznamov a správ preukazujúcich, že sa vykonalo posúdenie.

2. Odmeňovanie vrcholového manažmentu orgánu posudzovania zhody a jeho pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie, nesmie závisieť od počtu vykonaných posúdení, ani od výsledkov týchto posúdení.

Článok 30

Predpoklad zhody orgánu posudzovania zhody

Keď orgán posudzovania zhody preukáže svoju zhodu s kritériami stanovenými v príslušných harmonizovaných normách alebo ich častiach, na ktoré boli uverejnené odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, predpokladá sa, že spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29, pokiaľ sa uplatniteľné harmonizované normy vzťahujú na tieto požiadavky.

Článok 31

Dcérske spoločnosti a subdodávatelia orgánov posudzovania zhody

1. Ak notifikovaný orgán posudzovania zhody zadáva osobitné úlohy spojené s posudzovaním zhody subdodávateľovi alebo na tieto účely využíva dcérsku spoločnosť, zabezpečuje, aby subdodávateľ alebo dcérska spoločnosť spĺňali požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29, a informuje o tom notifikujúci orgán.

2. Notifikované orgány nesú plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané subdodávateľmi alebo dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde sú usadené.

3. Činnosti notifikovaných orgánov možno zadať subdodávateľom alebo ich môže vykonávať dcérska spoločnosť iba v prípade, že s tým klient súhlasí.

4. Notifikované orgány majú pre notifikujúce orgány k dispozícii príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa posúdenia kvalifikácií subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a práce vykonanej subdodávateľom alebo dcérskou spoločnosťou podľa príslušnej TSI.

Článok 32

Akreditované vnútropodnikové orgány

1. Podnik podávajúci žiadosť môže na vykonávanie činností posudzovania zhody využívať akreditovaný vnútropodnikový orgán na účely vykonávania postupov stanovených v moduloch A1, A2, C1 alebo C2 definovaných v prílohe II k rozhodnutiu č. 768/2008/ES a moduloch CA1 a CA2 definovaných v prílohe I k rozhodnutiu 2010/713/ES. Takýto orgán tvorí samostatnú a odlíšenú časť podniku podávajúceho žiadosť a nesmie sa podieľať sa na konštrukciu, výrobe, dodávke, inštalácii, používaní ani údržbe výrobkov, ktoré posudzuje.

2. Akreditovaný vnútropodnikový orgán spĺňa tieto požiadavky:

a) je akreditovaný v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008;

b) orgán a jeho pracovníci sú v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, organizačne identifikovateľní a majú metódy podávania správ, ktorými sa zabezpečí a preukáže ich nestrannosť dotknutému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu;

c) orgán ani jeho pracovníci nesmú byť zodpovední za konštrukciu, výrobu, dodávku, inštaláciu, prevádzku alebo údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, a nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k ich činnostiam posudzovania;

d) orgán poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.

3. Akreditovaný vnútropodnikový orgán sa členským štátom ani Komisii nenotifikuje, ale informácie o jeho akreditácii poskytuje notifikujúcemu orgánu na jeho žiadosť podnik, ktorého je tento orgán súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

Článok 33

Žiadosť o notifikáciu

1. Orgán posudzovania zhody predkladá žiadosť o notifikáciu notifikujúcemu orgánu členského štátu, v ktorom je usadený.

2. Súčasťou žiadosti je opis činností posudzovania zhody, modulu alebo modulov posudzovania zhody a výrobku alebo výrobkov, v súvislosti s ktorými orgán tvrdí, že je spôsobilý, ako aj osvedčenie o akreditácii, ak existuje, vydané vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že orgán posudzovania zhody spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29.

3. Ak dotknutý orgán posudzovania zhody nemôže poskytnúť osvedčenie o akreditácii, notifikujúcemu orgánu poskytuje všetky písomné doklady potrebné na overenie, uznanie a pravidelné monitorovanie jeho súladu s požiadavkami stanovenými v článkoch 27 až 29.

Článok 34

Postup notifikácie

1. Notifikujúce orgány môžu notifikovať iba orgány posudzovania zhody, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29.

2. Komisiu a ostatné členské štáty notifikujú prostredníctvom elektronického nástroja na notifikáciu vyvinutého a spravovaného Komisiou.

3. V notifikácii sú zahrnuté všetky podrobné informácie o činnostiach posudzovania zhody, module alebo moduloch posudzovania zhody a o príslušnom(-ých) výrobku(-koch), ako aj príslušné potvrdenie spôsobilosti.

4. Keď sa notifikácia nezakladá na osvedčení o akreditácii uvedenom v článku 33 ods. 2, notifikujúci orgán Komisii a ostatným členským štátom poskytuje písomné doklady potvrdzujúce spôsobilosť orgánu posudzovania zhody a zavedené opatrenia, ktorými sa zabezpečí, že tento orgán bude podliehať pravidelnému monitorovaniu a že bude aj naďalej spĺňať požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29.

5. Dotknutý orgán môže vykonávať činnosti notifikovaného orgánu posudzovania zhody iba v prípade, že Komisia alebo ostatné členské štáty nevzniesli žiadne námietky do dvoch týždňov od notifikácie, ak sa používa osvedčenie o akreditácii, alebo do dvoch mesiacov od notifikácie, ak sa akreditácia nepoužíva.

6. Komisii a ostatným členským štátom sa notifikujú všetky následné relevantné zmeny týkajúce sa notifikácie.

Článok 35

Identifikačné čísla a zoznamy notifikovaných orgánov posudzovania zhody

1. Komisia prideľuje notifikovanému orgánu posudzovania zhody identifikačné číslo.

Notifikovanému orgánu posudzovania zhody sa prideľuje jediné identifikačné číslo, a to aj vtedy, ak je notifikovaný podľa viacerých aktov Únie.

2. Komisia zverejňuje zoznam orgánov notifikovaných podľa tejto smernice vrátane identifikačných čísiel, ktoré im boli pridelené, a činností, v súvislosti s ktorými boli notifikované.

Komisia zabezpečuje aktualizáciu tohto zoznamu.

Článok 36

Zmeny notifikácií

1. Ak notifikujúci orgán zistil alebo bol informovaný o tom, že notifikovaný orgán posudzovania zhody už nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29 alebo že si neplní svoje povinnosti, notifikujúci orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne notifikáciu podľa závažnosti nesplnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia týchto povinností. Bezodkladne o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.

2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo stiahnutia notifikácie alebo v prípade, že notifikovaný orgán posudzovania zhody prestal vykonávať svoju činnosť, notifikujúci členský štát prijme primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby súbory dokumentácie tohto orgánu spracoval iný notifikovaný orgán posudzovania zhody alebo aby boli na požiadanie k dispozícii dotknutým notifikujúcim orgánom a orgánom dohľadu nad trhom.

Článok 37

Spochybnenie spôsobilosti notifikovaných orgánov

1. Komisia vyšetruje všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť notifikovaného orgánu posudzovania zhody alebo o jeho schopnosť aj naďalej plniť požiadavky a povinnosti, ktoré sa naň vzťahujú.

2. Notifikujúci členský štát poskytuje Komisii na jej žiadosť všetky informácie v súvislosti s podkladmi pre notifikáciu alebo so zachovaním spôsobilosti dotknutého orgánu.

3. Komisia zabezpečuje dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej vyšetrovaní.

4. Ak Komisia zistí, že notifikovaný orgán nespĺňa alebo už nespĺňa požiadavky na svoju notifikáciu, informuje o tom notifikujúci členský štát a požiada ho, aby prijal potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadného stiahnutia notifikácie.

Článok 38

Povinnosti notifikovaných orgánov, pokiaľ ide o výkon ich činnosti

1. Notifikované orgány vykonávajú posudzovanie zhody v súlade s postupmi posudzovania zhody stanovenými v príslušnej TSI.

2. Posudzovanie zhody sa vykonáva primeraným spôsobom tak, aby sa zabránilo zbytočnej záťaži hospodárskych subjektov. Orgány posudzovania zhody pri vykonávaní svojej činnosti náležite zohľadňujú veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnej technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Pri tejto práci však konajú s cieľom posúdiť súlad výrobku s ustanoveniami tejto smernice.

3. Ak notifikovaný orgán posudzovania zhody zistí, že výrobca nespĺňa požiadavky stanovené v príslušnej TSI alebo zodpovedajúcich harmonizovaných normách alebo technických špecifikáciách, požiada tohto výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a nevydá osvedčenie o zhode.

4. Ak po vydaní osvedčenia notifikovaný orgán posudzovania zhody v rámci monitorovania zhody zistí, že výrobok už nie je v súlade s príslušnou TSI alebo zodpovedajúcimi harmonizovanými normami alebo technickými špecifikáciami, požiada výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a prípadne pozastaví alebo stiahne osvedčenie.

5. Ak sa neprijmú nápravné opatrenia alebo ak nemajú požadovaný účinok, notifikovaný orgán posudzovania zhody podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne všetky osvedčenia.

Článok 39

Informačná povinnosť notifikovaných orgánov

1. Notifikované orgány informujú notifikujúci orgán:

a) o každom zamietnutí, obmedzení, pozastavení alebo stiahnutí osvedčenia;

b) o akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah a podmienky notifikácie;

c) o každej žiadosti o informácie o činnostiach posudzovania zhody, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom;

d) na jeho žiadosť o činnostiach posudzovania zhody vykonaných v rámci rozsahu ich notifikácie a o akejkoľvek inej vykonanej činnosti vrátane cezhraničných činností a zadávania zákaziek subdodávateľom.

2. Notifikované orgány poskytujú iným orgánom notifikovaným podľa tejto smernice, ktoré vykonávajú podobné činnosti posudzovania zhody vzťahujúce sa na rovnaké výrobky, relevantné informácie o otázkach týkajúcich sa negatívnych a na požiadanie i pozitívnych výsledkov posudzovania zhody.

3. Notifikované orgány poskytujú agentúre osvedčenia ES o overení subsystémov, osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability a osvedčenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability.

Článok 40

Výmena skúseností

Komisia organizačne zabezpečuje výmenu skúseností medzi vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, ktoré sú zodpovedné za politiku notifikácie.

Článok 41

Koordinácia notifikovaných orgánov

Komisia zabezpečuje zavedenie a riadne fungovanie primeranej koordinácie a spolupráce medzi orgánmi notifikovanými podľa tejto smernice vo forme sektorovej skupiny notifikovaných orgánov. Agentúra podporuje činnosti notifikovaných orgánov v súlade s článkom 20 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre].

Členské štáty zabezpečujú, aby sa orgány, ktoré notifikovali, priamo alebo prostredníctvom určených zástupcov zúčastňovali na práci tejto skupiny.

KAPITOLA VII

REGISTRE

Článok 42

Systém číslovania vozidiel

1. Všetky vozidlá uvedené do prevádzky v systéme železníc Únie sú označené európskym číslom vozidla (EČV) ~~prideleným národným bezpečnostným orgánom kompetentným pre dotknuté územie pred prvým uvedením vozidla do prevádzky)~~***, ktoré pridelila agentúra pri vydaní povolenia***. **[PN 120]**

2. Železničný podnik, ktorý prevádzkuje vozidlo, zabezpečuje, aby bolo toto vozidlo označené prideleným EČV***, a je zodpovedný za riadnu registráciu vozidla***. **[PN 121]**

3. EČV sa bližšie určuje v rozhodnutí Komisie 2007/756/ES ([1]).

4. Vozidlu sa prideľuje EČV len raz, ak sa v rozhodnutí 2007/756/ES nestanovuje inak.

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

Článok 43

Národné registre vozidiel

1. Každý členský štát vedie register vozidiel, ktoré sú uvedené do prevádzky na jeho území. Register spĺňa tieto kritériá:

a) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 2;

b) aktualizuje ho orgán nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku;

c) je ***verejne*** prístupný ~~národným bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom určeným v článkoch 16 a 21 smernice […/…o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie]; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom určeným v článkoch 55 a 56 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor ([2]), agentúre, železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, ako aj osobám alebo organizáciám, ktoré vozidlá registrujú alebo sú určené v registri.~~ **[PN 122]**

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o národné registre vozidiel. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

2a. Pri každom vozidle register obsahuje minimálne tieto informácie:

a) európske číslo vozidla (EČV);

b) odkazy na vyhlásenie o overení a vydávajúci orgán;

([1]) Rozhodnutie Komisie 2007/756/ES z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (Ú. v. EÚ L 305, 23.11.2007, s. 30).

~~([2]) Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.~~

Streda 26. februára 2014

c) identifikácia držiteľa a majiteľa vozidla;

d) obmedzenia týkajúce sa používania vozidla;

e) subjekt zodpovedný za údržbu. *[PN 123]*

3. Držiteľ registrácie bezodkladne nahlási akúkoľvek zmenu údajov zapísaných do národného registra vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu vozidla národnému bezpečnostnému orgánu členského štátu, v ktorom bolo vozidlo ~~uvedené do prevádzky~~ ***používané***. **[PN 124]**

4. ~~Pokiaľ nie sú národné registre vozidiel členských štátov prepojené,~~ Každý členský štát aktualizuje svoj register, pokiaľ ide o zmeny, ***ktoré sa ho týkajú a*** ktoré vykonal iný členský štát vo vlastnom registri~~, v súvislosti s údajmi, ktoré sa ho týkajú~~. **[PN 125]**

5. V prípade vozidiel, ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz v tretej krajine a ktoré ~~boli~~ ***sa*** následne ~~uvedené do prevádzky~~ ***používali*** v členskom štáte, uvedený členský štát zabezpečí, aby sa údaje o vozidle dali získať prostredníctvom národného registra vozidiel ~~alebo prostredníctvom ustanovení medzinárodnej dohody~~. **[PN 126]**

5a. Po skončení prechodného obdobia uvedeného v článku 50a budú národné registre vozidiel zahrnuté do európskeho registra vozidiel s výnimkou prípadov uvedených v článku 20 ods. 9a a za podmienok stanovených v uvedenom článku. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví formát vzorového dokumentu. Uvedené vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3. **[PN 127]**

Článok 43a

Európsky register vozidiel

1. Agentúra vedie register vozidiel, ktoré sú uvedené do prevádzky v Únii. Register spĺňa tieto kritériá:

a) spĺňa spoločné špecifikácie vymedzené v odseku 2;

b) aktualizuje ho agentúra;

c) je verejný.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o národné registre vozidiel. Tieto vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

3. Držiteľ registrácie bezodkladne nahlási agentúre každú zmenu údajov zaznamenaných v národnom registri vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie vozidlo ďalej neregistrovať.

4. Pri každom vozidle register obsahuje minimálne tieto informácie:

a) EČV;

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

c) odkazy na Európsky register povolených typov vozidiel uvedený v článku 44;

d) identifikáciu držiteľa a majiteľa vozidla;

e) obmedzenia týkajúce sa používania vozidla;

f) subjekt zodpovedný za údržbu.

Keď agentúra vydáva, obnovuje, mení, pozastavuje alebo ruší povolenie vozidla, bezodkladne aktualizuje register.

5. V prípade vozidiel, ktoré sa používajú po prvý raz v tretej krajine a následne sa používajú v členskom štáte, uvedený členský štát zabezpečí, aby sa údaje o vozidle, a to prinajmenšom údaje o držiteľovi vozidla, subjekte zodpovednom za údržbu a o obmedzeniach týkajúcich sa používania vozidla dali získať prostredníctvom európskeho registra vozidiel alebo prostredníctvom ustanovení medzinárodnej dohody. *[PN 128]*

Článok 44

Európsky register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh

1. Agentúra zriadi a vedie register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh vydaných v súlade s článkom 22. Register spĺňa tieto kritériá:

a) je verejný a prístupný v elektronickej forme;

b) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 3.

~~c) je prepojený so všetkými národnými registrami vozidiel.~~ **[PN 129]**

2. Komisia na základe návrhov vypracovaných agentúrou prijme prostredníctvom vykonávacích aktov spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

2a. Register obsahuje pri každom type vozidla minimálne tieto údaje:

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

b) názov výrobcu;

c) dátumy a údaje o následných povoleniach pre tento typ vozidla vrátane všetkých obmedzení alebo stiahnutí;

d) konštrukčné prvky určené pre osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím;

e) identifikácia majiteľa a držiteľa vozidla.

Keď agentúra vydáva, obnovuje, mení, pozastavuje alebo ruší povolenie na uvedenie typov vozidiel do prevádzky, bezodkladne aktualizuje register. **[PN 130]**

Článok 45

Register infraštruktúry

1. Každý členský štát ~~uverejňuje~~ ***zabezpečí, aby bol*** register infraštruktúry~~, pričom uvádza hodnoty~~ ***zverejnený s uvedením hodnôt*** sieťových parametrov každého príslušného subsystému alebo jeho časti. **[PN 131]**

2. Hodnoty parametrov zaznamenané v registri infraštruktúry sa používajú v kombinácii s hodnotami parametrov zaznamenanými v povolení na uvedenie vozidla na trh s cieľom skontrolovať technickú kompatibilitu medzi vozidlom a sieťou.

3. V registri infraštruktúry sa môžu stanoviť podmienky používania pevných zariadení a iné obmedzenia ***vrátane dočasných obmedzení, ktoré sa majú uplatňovať dlhšie ako 6 mesiacov***. **[PN 132]**

4. Každý členský štát ~~aktualizuje register~~ ***zabezpečí aktualizáciu registra*** infraštruktúry v súlade s vykonávacím rozhodnutím Komisie 2011/633/EÚ ([1]). **[PN 133]**

([1]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/633/EÚ z 15. septembra 2011 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 256, 1.10.2011, s. 1).

Streda 26. februára 2014

5. Ostatné registre, ako napríklad register prístupnosti ***pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou,*** sa takisto ~~môžu začleniť~~ ***začleňujú*** do registra infraštruktúry. **[PN 134]**

6. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o register infraštruktúry. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

KAPITOLA VIII

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 46

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 4 ods. 2 ~~a~~, článku 5 ods. 10***, článku 8 ods. 2, článku 15 ods. 7a, článku 20 ods. 7 a článku 22a ods. 4*** sa Komisii udeľuje na ~~dobu neurčitú~~ ***päť rokov*** od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomocí najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím päťročného obdobia. Delegovanie právomocí sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia. **[PN 135]**

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 2, článku 5 ods. 10, ***článku 8 ods. 2, článku 15 ods. 7a, článku 20 ods. 7 a článku 22a ods. 4*** môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 2, článku 5 ods. 10, ***článku 8 ods. 2, článku 15 ods. 7a, článku 20 ods. 7 a článku 22a ods. 4*** nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 47

Postup pre naliehavé prípady

1. Delegované akty prijaté podľa tohto článku nadobúdajú účinnosť okamžite a uplatňujú sa, pokiaľ voči nim nie je v súlade s odsekom 2 vznesená námietka. V oznámení delegovaného aktu Európskemu parlamentu a Rade sa uvedú dôvody použitia postupu pre naliehavé prípady.

2. Európsky parlament alebo Rada môžu vzniesť voči delegovanému aktu námietku v súlade s postupom uvedeným v článku 46 ods. 5. V takom prípade Komisia bez odkladu po oznámení rozhodnutia Európskeho parlamentu alebo Rady vzniesť námietku, akt zruší.

Článok 48

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený na základe článku 21 smernice Rady 96/48/ES ([1]). Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 49

Odôvodnenie

V každom rozhodnutí prijatom na základe tejto smernice a týkajúcom sa posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability, kontroly subsystémov tvoriacich systém železníc alebo v každom rozhodnutí prijatom na základe článkov 6, 11 a 16 sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k danému rozhodnutiu. Toto rozhodnutie sa čo najskôr oznámi príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii podľa práva platného v príslušnom členskom štáte, a s uvedením lehoty vymedzenej na vykonanie týchto opravných prostriedkov.

Článok 49a

Sankcie

Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijímať delegované akty s cieľom stanoviť pravidlá o uložení sankcií, ak agentúra nedodrží lehoty na prijatie rozhodnutí uvedených v nariadení. Stanovuje tiež systém náhrad pre prípady, keď odvolacia rada ustanovená v nariadení (EÚ) č. …/… [***nariadenie o agentúre***] ***rozhodne v prospech adresáta, ktorému je určené rozhodnutie agentúry. Systém sankcií a náhrad musí byť účinný, primeraný, nediskriminačný a odrádzajúci.*** **[PN 136]**

Článok 50

Správy a informácie

1. Raz za tri roky a prvýkrát ~~tri~~ ***dva*** roky po uverejnení tejto smernice Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability systému železníc. Súčasťou tejto správy je aj analýza prípadov uvedených v článku 7 a uplatňovania kapitoly V. ***V závislosti od výsledkov správy Komisia navrhne zlepšenia a opatrenia na posilnenie úlohy agentúry pri zavádzaní interoperability.*** **[PN 137]**

1a. Dva roky po zverejnení tejto smernice a po konzultácii s rozličnými zainteresovanými stranami Komisia podá Európskemu parlamentu a Rade správu o fungovaní agentúry a o pokroku vo vykonávaní jej nových úloh. **[PN 138]**

2. Agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje nástroj schopný poskytnúť na žiadosť členského štátu***, Európskeho parlamentu*** alebo Komisie prehľad úrovne interoperability systému železníc. Tento nástroj využíva informácie obsiahnuté v registroch stanovených v kapitole VII. **[PN 139]**

([1]) Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6).

Streda 26. februára 2014

Článok 50a

Prechodný režim

Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 ods. 9a, po štyroch rokoch od nadobudnutia účinnosti tejto smernice vydáva povolenia vozidiel uvedené v článkoch 20 a 22 agentúra. Počas tohto prechodného obdobia povolenie vozidla môže vydať agentúra alebo národný bezpečnostný orgán, podľa voľby žiadateľa.

Agentúra má potrebné organizačné kapacity a odbornosť, aby mohla najneskôr štyri roky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice vykonávať všetky úlohy podľa článkov 18, 20 a 22.

Aby mohla agentúra plniť svoje povinnosti, môže uzatvárať dohody o spolupráci s národnými bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkom 22a. **[PN 140]**

Článok 51

Prechodný režim uvádzania vozidiel do prevádzky

1. Členské štáty môžu naďalej uplatňovať ustanovenia uvedené v kapitole V smernice 2008/57/ES do [~~dva roky~~ ***jedného roka*** po dátume nadobudnutia účinnosti]. **[PN 141]**

2. Povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky, ktoré sa udelili podľa odseku 1, vrátane povolení vydaných podľa medzinárodných dohôd, najmä RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, za ktorých boli udelené.

3. Vozidlá, ktoré získali povolenie na uvedenie do prevádzky podľa odsekov 1 a 2, musia získať povolenie na uvedenie vozidla na trh s cieľom umožniť ich prevádzku na jednej alebo viacerých sieťach, na ktoré sa ich povolenie nevzťahuje. Uvedenie do prevádzky na týchto dodatočných sieťach podlieha ustanoveniam článku 21.

Článok 52

Iné prechodné ustanovenia

Prílohy IV, V, VI, VII a IX k smernici 2008/57/ES sa uplatňujú do dátumu uplatňovania zodpovedajúcich ~~vykonávacích aktov~~ ***delegovaných aktov*** uvedených v článku 8 ods. 2, ***a článku 15 ods. 7a, ako aj vykonávacích aktov uvedených v*** článku 14 ods. 8, článku 15 ods. 7 a článku 7 ods. 3 tejto smernice. **[PN 142]**

Článok 53

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 15 nariadenia (EÚ) č. …/… [nariadenie o agentúre] na účely uplatňovania tejto smernice. Tieto odporúčania a stanoviská budú slúžiť ako základ pre akékoľvek opatrenie Únie prijaté podľa tejto smernice.

Článok 54

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkom 1, článkom 2, článkom 7 ods. 1 až 4, článkom 11 ods. 1, článkom 13, článkom 14 ods. 1 až 7, článkom 15 ods. 1 až 6, článkami 17 až 21, článkom 22 ods. 3 až 7, článkami 23 až 36, článkom 37 ods. 2, článkom 38, článkom 39, článkami 41 až 43, článkom 45 ods. 1 až 5, článkom 51 a s prílohami I až III najneskôr do [~~dva roky~~ ***jedného roka*** po dátume nadobudnutia účinnosti]. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou. Tabuľky zhody sú potrebné, aby umožnili všetkým dotknutým subjektom jasne identifikovať príslušné ustanovenia uplatniteľné na vnútroštátnej úrovni na vykonávanie tejto smernice. **[PN 143]**

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

3. Povinnosti transpozície a vykonávania článku 13, článku 14 ods. 1 až 7, článku 15ods. 1 až 6, článkov 17 až 21, článku 42, článku 43, článku 45 ods. 1 až 5 a článku 51 tejto smernice sa nebudú vzťahovať na Cyperskú republiku a Maltskú republiku dovtedy, kým na ich území nebude vytvorený systém železníc.

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

Článok 55

Zrušenie

Smernica 2008/57/ES zmenená smernicami uvedenými v časti A prílohy IV sa zrušuje s účinnosťou od [~~dva roky~~ ***jeden rok*** po dátume nadobudnutia účinnosti] bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt uvedených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva. **[PN 144]**

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody v prílohe V.

Článok 56

Nadobudnutie účinnosti

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

Články 3 až 10, článok 11 ods. 2, 3 a 4, článok 12 a článok 16 sa uplatňujú od [dva roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

Článok 57

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V

Za Európsky parlament	*Za Radu*
predseda	*predseda*

Streda 26. februára 2014

PRÍLOHA I

Prvky systému železníc Únie

1. Sieť

Na účely tejto smernice sieť Únie zahŕňa ***nasledujúce prvky vysokorýchlostných sietí, ktoré sú vymedzené v písmenách a), b) a c), a konvenčných sietí, ktoré sú vymedzené v písmenách d) až i)***:

a) špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosť, ktorá sa rovná ***250 km/h*** alebo je vyššia ako 250 km/h***, pričom za vhodných podmienok umožňujú dosiahnutie rýchlosti vyššej ako 300 km/h***,

b) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosti rádovo od 200 km/h,

c) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôsobovať. Do tejto kategórie patria spojovacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých jazdia „vysokorýchlostné“ železničné koľajové vozidlá konvenčnou rýchlosťou,

d) konvenčné trate určené na osobnú dopravu,

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

f) konvenčné trate určené na nákladnú dopravu,

g) uzly osobnej dopravy,

h) uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov,

i) spojovacie trate medzi uvedenými prvkami. **[PN 145]**

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

2. Vozidlá

Na účely tejto smernice vozidlá Únie zahŕňajú všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé jazdiť na celej sieti Únie alebo jej časti vrátane:

— rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov, osobných vozňov;

— vozidiel určených na jazdu pri rýchlosti najmenej 250 km/h na tratiach špeciálne vybudovaných pre vysoké rýchlosti, pričom za vhodných podmienok umožňujú dosiahnutie rýchlosti vyššej ako 300 km/h;

— vozidiel určených na jazdu pri rýchlosti rádovo 200 km/h na vysokorýchlostných tratiach alebo na špeciálne vybudovaných, alebo špeciálne modernizovaných tratiach pre vysoké rýchlosti, ak sú kompatibilné s možnosťami, ktoré poskytujú tieto trate.

Vozidlá určené na prevádzku pri maximálnej rýchlosti nižšej ako 200 km/h, ktoré sú spôsobilé jazdiť na celej transeurópskej vysokorýchlostnej sieti alebo jej časti, ak sú kompatibilné s výkonnostnými úrovňami tejto siete, musia okrem toho spĺňať požiadavky zaisťujúce bezpečnú prevádzku na tejto sieti. TSI pre konvenčné vozidlá spresňujú na tento účel aj požiadavky na bezpečnú prevádzku konvenčných vozidiel na vysokorýchlostných sieťach. **[PN 146]**

— nákladných vozňov vrátane ***nízkopodlahových vozidiel určených pre celú sieť a*** vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov; **[PN 147]**

— špeciálnych vozidiel, ako napr. traťových zariadení.

Každá z uvedených kategórií sa môže ďalej členiť na:

— vozidlá na medzinárodnú dopravu;

— vozidlá na vnútroštátnu dopravu.

V TSI sa spresňujú požiadavky s cieľom zabezpečiť bezpečnú prevádzku týchto vozidiel na rôznych kategóriách trate.

Streda 26. februára 2014

PRÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. Zoznam subsystémov

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

a) štrukturálne oblasti:

— infraštruktúra,

— energia,

— traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie,

— vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie,

— železničné koľajové vozidlá;

b) funkčné oblasti:

— prevádzka a riadenie dopravy,

— údržba,

— telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave.

2. Opis subsystémov

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

2.1. Infraštruktúra

Trať, výhybky, inžinierske stavby (mosty, tunely atď.), komponenty stanice súvisiace so železnicou (vrátane vchodov, nástupíšť, prístupových zón, služobných priestorov, toaliet a informačných systémov, ako aj ich prvkov súvisiacich s prístupnosťou pre osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím), bezpečnostné a ochranné zariadenia.

2.2. Energia

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

2.3. Traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a zabezpečenie a riadenie pohybu vlakov povolených na jazdu na sieti.

2.4. Vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie

Všetky vlakové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a zabezpečenie a riadenie pohybu vlakov povolených na jazdu na sieti.

2.5. Prevádzka a riadenie dopravy

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

Na vykonávanie akéhokoľvek typu služby železničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

2.6. Telematické aplikácie

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

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

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

2.7. Železničné koľajové vozidlá

Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, zberače prúdu, hnacie jednotky a jednotky na premenu energie, vlakové zariadenia na meranie spotreby elektrickej energie, brzdové zariadenia, spriahadlové a pojazdové mechanizmy (podvozky, nápravy atď.) a záves, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, vlakový personál a cestujúci vrátane prvkov týkajúcich sa prístupnosti pre osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.8. Údržba

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

Streda 26. februára 2014

PRÍLOHA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. všeobecné požiadavky

1.1. Bezpečnosť

1.1.1. Konštrukcia, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie komponentov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, a najmä komponentov, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, musia zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre podmienky mimoriadnej prevádzky.

1.1.2. Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktoré sú potrebné na zaručenie bezpečnej jazdy pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového zariadenia musia zaručovať, že je možné zastaviť v danej brzdnej dráhe pri maximálnej povolenej rýchlosti.

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

1.1.4. Konštrukcia pevných zariadení a železničných koľajových vozidiel a výber použitých materiálov musí obmedzovať vznik, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.

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

1.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Monitorovanie a údržba pevných alebo pohyblivých komponentov, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok neustále prevádzkyschopné.

1.3. Zdravie

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

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

1.4. Ochrana životného prostredia

1.4.1. Environmentálny vplyv zariadení a prevádzkovania systému železníc sa musí posúdiť a zohľadniť už v štádiu konštrukčného návrhu tohto systému v súlade s platnými ustanoveniami Únie.

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

1.4.3. Železničné koľajové vozidlá a systémy napájania elektrickou energiou sa musia konštruovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli kompatibilné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

1.4.4. Prevádzka systému železníc musí rešpektovať existujúcu povolenú hranicu hluku.

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

1.5. Technická kompatibilita

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

Ak sa dodržiavanie týchto charakteristík na určitých úsekoch siete ukáže problematické, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia kompatibilitu v budúcnosti.

2. požiadavky špecifické pre každý subsystém

2.1. Infraštruktúra

2.1.1. Bezpečnosť

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

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

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

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

2.2. Energia

2.2.1. Bezpečnosť

Prevádzka systémov napájania elektrickou energiou nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov ani osôb (používateľov, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti trate a tretích strán).

2.2.2. Ochrana životného prostredia

Prevádzkovanie systémov napájania elektrickou alebo tepelnou energiou nesmie narúšať životné prostredie nad rámec určených limitov.

2.2.3. Technická kompatibilita

Používané systémy napájania elektrickou/tepelnou energiou musia:

— umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,

— v prípade systémov napájania elektrickou energiou musia byť tieto systémy kompatibilné so zberačmi nainštalovanými na vlakoch.

2.3. Riadenie-zabezpečenie a návestenie

2.3.1. Bezpečnosť

Používané zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestné zariadenia a súvisiace postupy musia umožňovať vlakom jazdiť pri takej úrovni bezpečnosti, ktorá zodpovedá cieľom vytýčeným pre sieť. Systémy riadenia-zabezpečenia a návestenia by mali naďalej zaisťovať bezpečnú jazdu vlakov povolených v podmienkach mimoriadnej prevádzky.

2.3.2. Technická kompatibilita

Všetka nová infraštruktúra a všetky nové železničné koľajové vozidlá vyrobené alebo vyvinuté po prijatí kompatibilných systémov riadenia-zabezpečenia a návestenia musia byť prispôsobené používaniu týchto systémov.

Zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestné zariadenia inštalované v kabíne rušňovodičov musia umožniť bežnú prevádzku za určených podmienok v celom systéme železníc.

Streda 26. februára 2014

2.4. Železničné koľajové vozidlá

2.4.1. Bezpečnosť

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

Elektrické zariadenie nesmie narúšať bezpečnosť a činnosť zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté napätie musia byť kompatibiliné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a systémami návestenia.

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

V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim informovať rušňovodiča ***a/alebo sprievodcu*** a ~~umožniť sprievodnému~~ ***žiadať od sprievodného*** personálu ~~kontakt s rušňovodičom~~***, aby ho/ich kontaktovali***. **[PN 148]**

~~Súčasťou vstupných dverí musí byť~~ ***Nastupovanie do vlaku aj vystupovanie z neho musí byť bezpečné.*** Otvárací a zatvárací ~~systém, ktorý~~ ***mechanizmus dverí, šírka medzery nástupišťa a opatrenia zabezpečujúce pripravenosť vlakov na odchod musia*** cestujúcim ~~zaručuje~~ ***zaručiť*** bezpečnosť. ***Vlaky musia byť navrhnuté tak, aby cestujúcich nemohli zachytiť.*** **[PN 149]**

Je nutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

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

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

Vo vlakoch musí byť vlakový ~~rozhlasový~~ ***oznamovací*** systém, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany vlakového personálu ***a/alebo rušňovodičov***. **[PN 150]**

Cestujúcim sa musia poskytovať ľahko zrozumiteľné a komplexné informácie o pravidlách, ktoré sa uplatňujú na staniciach a vo vlakoch (miesta so zakázaným vstupom, príchod a východ, pokyny týkajúce sa správania, prístup pre osoby so zníženou pohyblivosťou, význam značiek, rizikové oblasti atď.). **[PN 151]**

2.4.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Rozhodujúce zariadenia, pojazdové, hnacie a brzdové zariadenia, ako aj systém riadenia-zabezpečenia sa musia konštruovať tak, aby v špecifických mimoriadnych podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

2.4.3. Technická kompatibilita

Elektrické zariadenie musí byť kompatibilné s prevádzkou zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

V prípade elektrickej trakcie musia byť charakteristiky zberačov také, aby umožnili vlakom jazdiť s využitím systémov napájania elektrickou energiou systému železníc.

Charakteristiky železničných koľajových vozidiel musia umožňovať jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka pri zohľadnení daných klimatických ***a terénnych*** podmienok. **[PN 152]**

2.4.4. Kontroly

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

2.5. Údržba

2.5.1. Zdravie a bezpečnosť

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

2.5.2. Ochrana životného prostredia

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

2.5.3. Technická kompatibilita

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

2.6. Prevádzka a riadenie dopravy

2.6.1. Bezpečnosť

Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov ***inšpektorov železničných koľajových vozidiel, dispečerov posunu*** a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu. ***Je potrebné zabezpečiť vysokú úroveň odbornej prípravy s vyššou kvalifikáciou v rámci celej Únie.*** **[PN 153]**

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

2.6.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

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

2.6.3. Technická kompatibilita

Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov, vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila efektívnosť prevádzky systému železníc, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

2.7. Telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu

2.7.1. Technická kompatibilita

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

Musia sa prijať opatrenia, ktoré zabezpečia:

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

— jednoduchý prístup používateľov k informáciám.

2.7.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

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

2.7.3. Zdravie

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

2.7.4. Bezpečnosť

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

PRÍLOHA IV

ČASŤ A

Zrušené smernice

so zoznamom ich neskorších zmien

(uvedené v článku 55)

smernica 2008/57/ES	(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.)
smernica 2009/131/ES	(Ú. v. EÚ L 273, 17.10.2009, s. 12.)
smernica 2011/18/EÚ	(Ú. v. EÚ L 57, 2.3.2011, s. 21.)

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(uvedené v článku 55)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2008/57/ES	19. júla 2010
2009/131/ES	19. júla 2010
2011/18/EÚ	31. decembra 2011

Streda 26. februára 2014

PRÍLOHA V

TABUĽKA ZHODY

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2 písm. a) až z)	článok 2 ods. 1 až 24
———	článok 2 ods. 25 až 41
článok 3	———
článok 4	článok 3
článok 5 ods. 1 až 3 písm. g)	článok 4 ods. 1 až 3 písm. g)
———	článok 4 ods. 3 písm. h) a i)
článok 5 ods. 4 až 8	článok 4 ods. 4 až 8
článok 6	článok 5
článok 7	článok 6
článok 8	———
článok 9	článok 7
článok 10	článok 8
článok 11	článok 9
článok 12	———
článok 13	článok 10
článok 14	článok 11
článok 15 ods. 1	článok 18 ods. 3 a článok 19 ods. 2
článok 15 ods. 2 a 3	———
článok 16	článok 12
článok 17	články 13 a 14
článok 18	článok 15
článok 19	článok 16
———	článok 17

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
———	článok 18 (okrem článku 18 ods. 3)
———	články 19 a 20
článok 20	———
článok 21	článok 21
články 22 až 25	———
článok 26	článok 22
článok 27	článok 14 ods. 8
článok 28 a príloha VIII	články 23 až 41
článok 29	článok 48
články 30 a 31	———
článok 32	článok 42
článok 33	článok 43
článok 34	článok 44
článok 35	článok 45
článok 36	———
———	články 46 a 47
článok 37	článok 49
článok 38	článok 54
článok 39	článok 50
———	články 51 a 52
———	článok 53
článok 40	článok 55
článok 41	článok 56
článok 42	článok 57
prílohy I až III	prílohy I až III
príloha IV	článok 8 ods. 2
prílohy V a VI	článok 15 ods. 7

Streda 26. februára 2014

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
príloha VII	článok 14 ods. 8
príloha VIII	články 27, 28 a 29
príloha IX	článok 7 ods. 3
príloha X	príloha IV
príloha XI	príloha V