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

►B

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 21. prosince 2007

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému

(oznámeno pod číslem C(2007) 6633)

(Text s významem pro EHP)

(2008/164/ES)

(Úř. věst. L 64, 7.3.2008, s. 72)

Opraveno:

►C1 Oprava, Úř. věst. L 345, 29.12.2011, s. 35 (2008/164/ES)

▼B

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 21. prosince 2007

o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému

(oznámeno pod číslem C(2007) 6633)

(Text s významem pro EHP)

(2008/164/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě konvenčního železničního systému ([1]), a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě vysokorychlostního železničního systému ([2]), a zejména na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/16/ES a čl. 5 odst. 1 směrnice 96/48/ES se na každý subsystém má vztahovat jedna TSI. Pokud je třeba, může se na subsystém vztahovat několik TSI a jedna TSI se může vztahovat na několik subsystémů. K rozhodnutí o vypracování a/nebo revizi TSI a ke stanovení její technické a zeměpisné oblasti působnosti je třeba pověření podle čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/16/ES a čl. 65 odst. 1 směrnice 96/48/ES.

(2) V příloze II směrnice 2001/16/ES se stanoví, že při vypracování TSI pro subsystém Infrastruktura (oddíl 2.1 uvedené směrnice) a pro subsystém Kolejová vozidla (oddíl 2.6 přílohy II směrnice 2001/16/ES) se mají zohlednit potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace. V tomto směru byla Evropská asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF), zřízená jako společný zastupující orgán, pověřena vypracováním předlohy TSI pro „dostupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ s ustanoveními, jež se použijí na infrastrukturu i kolejová vozidla.

(3) V roce 2001 byla AEIF pověřena revizí prvního souboru TSI pro vysokorychlostní železnice, které byly přijaty roku 2002 a týkaly se subsystémů kolejových vozidel, infrastruktury, řízení a zabezpečení a návěstění, energie, údržby a provozu. V rámci tohoto úkolu byla AEIF požádána, aby kromě jiných témat zvážila harmonizaci TSI s technickými specifikacemi pro interoperabilitu týkajícími se konvenčního železničního systému a dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Z tohoto důvodu se předloha TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace, kterou vypracovala AEIF, vztahovala na konvenční i vysokorychlostní železnice.

([1]) Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.
([2]) Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

▼B

(4) První TSI týkající se vysokorychlostních železnic, a sice subsystému kolejových vozidel, přijatá jako příloha rozhodnutí 2002/735/ES, vstoupila v platnost v roce 2002. Pro stávající smluvní závazky se dnes na nové subsystémy kolejových vozidel nebo prvky interoperability nebo jejich obnovu a modernizaci může vztahovat posouzení shody, na rozdíl od první TSI. Protože tato TSI v příloze tohoto rozhodnutí se vztahuje na všechna nová, obnovená a zmodernizovaná kolejová vozidla vysokorychlostního i konvenčního železničního systému, je třeba stanovit oblast působnosti první TSI týkající se kolejových vozidel vysokorychlostního železničního systému, která byla přijata jako příloha rozhodnutí 2002/735/ES. Členské státy oznámí taxativní seznam subsystémů a prvků interoperability, které se nacházejí v pokročilém stádiu vývoje a spadají do působnosti čl. 7 písm. a) směrnice 96/48/ES. Komisi se oznámí nejpozději šest měsíců po dni, k němuž se toto rozhodnutí stane použitelným.

(5) Návrh TSI byl prozkoumán výborem zřízeným směrnicí a Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému [1] a uvedeným ve článku 21 směrnice 2001/16/ES.

(6) Během vypracovávání předlohy TSI probíhaly konzultace s hlavními zainteresovanými stranami. Jejich připomínky a důrazy se pokaždé, kdy to bylo možné, braly v úvahu.

(7) Komise do svého návrhu nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě [2] zahrnula několik ustanovení, kterými se zajišťuje, aby se osobám s omezenou schopností pohybu a orientace ve vlacích i ve stanicích poskytovala pomoc a ony tak mohly plně využívat výhod cestování vlakem stejně jako kterýkoli jiný občan.

(8) Návrh nařízení o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě obsahuje také ustanovení, jimiž se železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury ukládá poskytnout všechny relevantní informace o dostupnosti vlaků a stanic pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a o podmínkách jejich dostupnosti.

(9) Hlavním účelem základních směrnic 2001/16/ES a 96/48/ES je interoperabilita. Cílem TSI je harmonizovat ustanovení, která se mají přijmout pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace jakožto cestující v konvenčním a vysokorychlostním železničním systému. Vlaky, stanice a relevantní součásti infrastruktury, které jsou v souladu s opatřeními popsanými v TSI, umožní interoperabilitu a poskytnou podobnou úroveň dostupnosti osobám s omezenou schopností pohybu a orientace po celé transevropské síti. TSI nebrání členským státům v zavádění doplňujících opatření pro zlepšení dostupnosti, pokud to neztěžuje interoperabilitu ani neuvaluje nepřiměřené náklady na železniční podniky. Zlepšení dostupnosti kolejových vozidel a stanic pro postižené a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace by potenciálně mohlo zvýšit počet cestujících, neboť výše uvedené osoby jsou nyní nuceny používat jiné druhy dopravy.

[1] Úř. věst. L 235, 17.9.1996. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES, (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).

[2] Nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční dopravě, KOM(2004)143 v konečném znění, 3.3.2004.

▼B

(10) Směrnice 2001/16/ES a 96/48/ES a TSI se vztahují na obnovu, avšak nikoli na výměny související s údržbou. Členské státy se však vyzývají, aby používaly TSI na výměny související s údržbou, pokud jsou s to tak činit a pokud je to odůvodněno rozsahem práce související s údržbou.

(11) Technická specifikace pro interoperabilitu ve své aktuální verzi se nezabývá v plném rozsahu všemi podstatnými požadavky. V souladu s článkem 17 směrnice 2001/16/ES a článkem 17 směrnice 96/48/ES, obou ve znění směrnice 2004/50/ES, se technické aspekty, na které se dotyčná ustanovení nevztahují, označují jako „otevřené body“ v příloze L této TSI.

(12) V souladu s článkem 17 směrnice 2001/16/ES a článkem 17 směrnice 96/48/ES, obou ve znění směrnice 2004/50/ES, mají jednotlivé členské státy informovat ostatní členské státy a Komisi o relevantních vnitrostátních technických předpisech, jimiž se provádějí podstatné požadavky v souvislosti s těmito „otevřenými body“, o orgánech, které ustanoví pro výkon postupu posouzení shody nebo vhodnosti pro použití, jakož i o kontrolním postupu při ověřování interoperability subsystémů ve smyslu čl. 16 odst. 2 směrnice 2001/16/ES a čl. 16 odst. 2 směrnice 96/48/ES. Pro tento účel by členské státy měly pokud možno maximálně používat zásady a kritéria stanovené ve směrnicích 2001/16/ES a 96/48/ES. Členské státy mají při každé příležitosti využívat služby orgánů oznámených podle článku 20 směrnice 2001/16/ES a článku 20 směrnice 96/48/ES. Komise by měla analyzovat informace postoupené členskými státy o vnitrostátních předpisech, postupech, orgánech pověřených prováděcími postupy a trvání těchto postupů a případně by měla s výborem projednat potřebu přijetí opatření.

(13) Je třeba, aby dotčená TSI nevyžadovala používání konkrétních technologií nebo technických řešení s výjimkou případů, kdy je to nezbytně nutné pro interoperabilitu transevropského konvenčního železničního systému.

(14) Technická specifikace pro interoperabilitu je založena na nejlepších odborných znalostech dostupných v době přípravy příslušného návrhu. Technický pokrok, provozní, bezpečnostní nebo sociální požadavky si mohou vyžádat změnu nebo doplnění této TSI. V případě potřeby by v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice 2001/16/ES nebo s čl. 6 odst. 3 směrnice 96/48/ES měl být zahájen postup revize nebo aktualizace. Tato revize by měla zahrnovat organizace zastupující zájmy osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

(15) V zájmu podpory inovací a zohlednění získaných zkušeností by měla být připojená TSI periodicky revidována v pravidelných intervalech.

(16) Pokud jsou navrhována inovativní řešení, výrobce nebo zadavatel uvedou odchylku od příslušné části TSI. Evropská železniční agentura dokončí vhodné funkční specifikace a specifikace rozhraní pro řešení a vytvoří způsoby posuzování.

(17) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 21 směrnice Rady 96/48/ES,

▼B

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Komise v souladu s čl. 6 odst. 1 směrnice 2001/16/ES a čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES přijímá technickou specifikaci pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) týkající se „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“.

Tato TSI je uvedena v příloze tohoto rozhodnutí.

TSI se v plném rozsahu vztahuje na transevropský konvenční železniční systém definovaný v článku 2 a příloze I směrnice 2001/16/ES a na transevropský vysokorychlostní železniční systém definovaný v článku 2 a příloze I směrnice 96/48/ES.

Článek 2

Členské státy mohou nadále používat rozhodnutí Komise 2002/735/ES u projektů spadajících do působnosti čl. 7 písm. a) směrnice 96/48/ES.

Komisi se musí nejpozději šest měsíců po dni, od kterého se toto rozhodnutí použije, oznámit taxativní seznam subsystémů a prvků interoperability, jichž se to týká.

Článek 3

1. S ohledem na otázky uvedené v příloze C specifikace TSI a klasifikované jako „otevřené body“, jsou podmínkami, které musí být splněny pro ověření interoperability podle čl. 16 odst. 2 směrnice 2001/16/ES a čl. 16 odst. 2 směrnice 96/48/ES, platné technické předpisy členského státu, kterými se povoluje uvedení subsystému popsaného v tomto rozhodnutí do provozu.

2. Každý členský stát oznámí do šesti měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí ostatním členským státům a Komisi:

(a) seznam použitelných technických předpisů podle odstavce 1,

(b) postupy posuzování shody a ověřování, které mají být použity při provádění těchto předpisů,

(c) subjekty, které jmenuje pro provádění těchto postupů posuzování shody a ověřování.

Článek 4

Toto rozhodnutí se použije ode dne 1. července 2008.

Článek 5

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

▼B

PŘÍLOHA

TRANSEVROPSKÝ KONVENČNÍ A VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Oblast působnosti: Subsystémy „Infrastruktura“ a „Kolejová vozidla“

Aspekt: Dostupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

1.	**ÚVOD**
1.1	**Technická oblast působnosti**
1.2	**Zeměpisná oblast působnosti**
1.3	**Obsah této TSI**
2.	**DEFINICE SUBSYSTÉMU/OBLASTI PŮSOBNOSTI**
2.1	**Definice subsystémů**
2.1.1	Infrastruktura:
2.1.2	Kolejová vozidla:
2.1.3	Využití telematiky v osobní dopravě
2.2	**Definice „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“**
3.	**ZÁKLADNÍ POŽADAVKY**
3.1	**Obecné**
3.2	**Základní požadavky se týkají:**
3.3	**Všeobecné požadavky**
3.3.1	Bezpečnost
3.3.2	Spolehlivost a dostupnost
3.3.3	Ochrana zdraví
3.3.4	Ochrana životního prostředí
3.3.5	Technická kompatibilita
3.4	**Požadavky specifické pro subsystém „Infrastruktura“**
3.4.1	Bezpečnost
3.5	**Požadavky specifické pro subsystém „Kolejová vozidla“**
3.5.1	Bezpečnost
3.5.2	Spolehlivost a dostupnost
3.5.3	Technická kompatibilita
3.6	**Požadavky specifické pro ostatní subsystémy, týkající se také subsystému „Infrastruktura“ a „Kolejová vozidla“**
3.6.1	Subsystém „Energie“
3.6.1.1	Bezpečnost
3.6.1.2	Ochrana životního prostředí
3.6.1.3	Technická kompatibilita
3.6.2	Řízení a zabezpečení
3.6.2.1	Bezpečnost
3.6.2.2	Technická kompatibilita
3.6.3	Údržba
3.6.3.1	Zdraví a bezpečnost
3.6.3.2	Ochrana životního prostředí
3.6.3.3	Technická kompatibilita

▼B

3.6.4	Provoz a řízení dopravy
3.6.4.1	Bezpečnost
3.6.4.2	Technická kompatibilita
3.6.5	Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě
3.6.5.1	Technická kompatibilita
3.6.5.2	Ochrana zdraví
3.7	**Prvky z oblasti TSI PRM týkající se základních požadavků**
4.	**POPIS SUBSYSTÉMŮ**
4.1	**Subsystém „Infrastruktura“**
4.1.1	Úvod
4.1.2	Funkční a technické specifikace
4.1.2.1	Obecné
4.1.2.2	Parkovací místa pro OOSPO
4.1.2.3	Bezbariérová přístupová cesta
4.1.2.3.1	Obecné
4.1.2.3.2	Značení přístupové cesty
4.1.2.4	Dveře a vchody
4.1.2.5	Povrchy podlah
4.1.2.6	Průhledné překážky
4.1.2.7	Toalety a zařízení pro přebalování dětí
4.1.2.7.1	Požadavky subsystému
4.1.2.7.2	Požadavky prvku interoperability
4.1.2.8	Nábytek a volně stojící zařízení
4.1.2.9	Místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům
4.1.2.9.1	Požadavky subsystému
4.1.2.9.2	Požadavky prvku interoperability
4.1.2.10	Osvětlení
4.1.2.11	Vizuální informace: rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace
4.1.2.11.1	Požadavky subsystému
4.1.2.11.2	Požadavky prvku interoperability
4.1.2.12	Mluvené informace
4.1.2.13	Nouzové východy, nouzové akustické výstrahy
4.1.2.14	Geometrie lávek a podchodů
4.1.2.15	Schodiště
4.1.2.16	Madla
4.1.2.17	Rampy, pohyblivé schody, výtahy, pohyblivé chodníky
4.1.2.18	Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje
4.1.2.18.1	Výška nástupiště
4.1.2.18.2	Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje
4.1.2.18.3	Uspořádání koleje u nástupišť
4.1.2.19	Šířka a hrana nástupiště
4.1.2.20	Konec nástupiště

▼B

4.1.2.21	Pomocná zařízení pro nastupování cestujících na vozících pro invalidy
4.1.2.21.1	Požadavky subsystému
4.1.2.21.2	Požadavky prvku interoperability
4.1.2.22	Úrovňové přechody kolejí ve stanicích
4.1.3	Funkční a technické specifikace rozhraní
4.1.4	Provozní pravidla
4.1.5	Pravidla údržby
4.1.6	Odborná kvalifikace
4.1.7	Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti
4.1.8	Registr infrastruktury
4.2	**Subsystém „Kolejová vozidla“**
4.2.1	Úvod
4.2.2	Funkční a technické specifikace
4.2.2.1	Obecné
4.2.2.2	Sedadla
4.2.2.2.1	Obecné
4.2.2.2.2	Vyhrazená sedadla
4.2.2.2.2.1	Obecné
4.2.2.2.2.2	Sedadla v uspořádání za sebou
4.2.2.2.2.3	Sedadla v uspořádání proti sobě
4.2.2.3	Místa pro vozíky pro invalidy
4.2.2.4	Dveře
4.2.2.4.1	Obecné
4.2.2.4.2	Vnější dveře
4.2.2.4.2.1	Požadavky subsystému
4.2.2.4.2.2	Požadavky prvku interoperability
4.2.2.4.3	Vnitřní dveře
4.2.2.4.3.1	Požadavky subsystému
4.2.2.4.3.2	Požadavky prvku interoperability
4.2.2.5	Osvětlení
4.2.2.6	Toalety
4.2.2.6.1	Obecné
4.2.2.6.2	Standardní toalety (požadavky prvku interoperability)
4.2.2.6.3	Univerzální toaleta
4.2.2.6.3.1	Požadavky prvku interoperability (univerzální toaleta)
4.2.2.6.3.2	Požadavky prvku interoperability (zařízení pro přebalování dětí)
4.2.2.7	Průchozí profily
4.2.2.8	Informace pro zákazníky
4.2.2.8.1	Obecné
4.2.2.8.2	Informace (nápisy, piktogramy, indukční smyčky a zařízení pro nouzová volání)
4.2.2.8.2.1	Požadavky subsystému
4.2.2.8.2.2	Požadavky prvku interoperability

▼B

4.2.2.8.3	Informace (popis trasy a rezervace míst)
4.2.2.8.4	Informace (požadavky prvku interoperability)
4.2.2.9	Změny výšky
4.2.2.10	Madla
4.2.2.11	Vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy
4.2.2.12	Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla
4.2.2.12.1	Všeobecné požadavky
4.2.2.12.2	Schůdky pro nastupování a vystupování
4.2.2.12.3	Pomocná zařízení pro nastupování
4.2.2.12.3.1	Obecné
4.2.2.12.3.2	Dostupnost pomocných zařízení pro nastupování uživatelům vozíků pro invalidy
4.2.2.12.3.3	Obecné požadavky kategorie A
4.2.2.12.3.4	Obecné požadavky kategorie B
4.2.2.12.3.5	Specifické požadavky na pohyblivé schůdky
4.2.2.12.3.6	Specifické požadavky na přenosné rampy
4.2.2.12.3.7	Specifické požadavky na poloautomatické rampy
4.2.2.12.3.8	Specifické požadavky na přemosťující plošiny
4.2.2.12.3.9	Specifické požadavky na vagónové zdvihací plošiny
4.2.3	Funkční a technické specifikace rozhraní
4.2.4	Provozní pravidla
4.2.5	Pravidla údržby
4.2.6	Odborná kvalifikace
4.2.7	Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti
4.2.8	Registr kolejových vozidel
4.3	**Definice termínů používaných v této TSI**
5.	**PRVKY INTEROPERABILITY**
5.1	**Definice**
5.2	**Novátorská řešení**
5.3	**Seznam prvků**
5.3.1	Infrastruktura
5.3.2	Kolejová vozidla
5.4	**Funkční charakteristiky a vlastnosti prvků**
5.4.1	Infrastruktura
5.4.2	Kolejová vozidla
6.	**POSUZOVÁNÍ SHODY A/NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ**
6.1	**Prvky interoperability**
6.1.1	Posuzování shody (obecné)
6.1.2	Postupy posuzování shody (moduly)
6.1.3	Novátorská řešení
6.1.4	Posouzení vhodnosti pro použití
6.2	**Subsystémy**
6.2.1	Posuzování shody (obecné)
6.2.2	Postupy posuzování shody (moduly)

▼B

6.2.3	Novátorská řešení
6.2.4	Posouzení údržby
6.2.5	Posouzení provozních pravidel
6.2.6	Posouzení jednotlivých vozidel
6.3	**Prvky interoperability bez Prohlášení ES**
6.3.1	Obecné
6.3.2	Přechodné období
6.3.3	Certifikace subsystémů obsahujících v přechodném období necertifikované prvky interoperability
6.3.3.1	Podmínky
6.3.3.2	Oznámení
6.3.3.3	Uplatňování doby životnosti
6.3.4	Monitorovací opatření
7.	**UPLATŇOVÁNÍ TSI PRM**
7.1	**Uplatnění této TSI na novou infrastrukturu / kolejová vozidla.**
7.1.1	Infrastruktura
7.1.2	Kolejová vozidla
7.1.2.1	Obecné
7.1.2.2	Nově vyrobená kolejová vozidla v novém provedení
7.1.2.2.1	Definice
7.1.2.2.2	Obecné
7.1.2.2.3	Fáze A
7.1.2.2.4	Fáze B
7.1.2.3	Kolejová vozidla ve stávajícím provedení
7.1.2.4	Přechodné období
7.2	**Revize TSI**
7.3	**Uplatnění této TSI na stávající infrastrukturu / kolejová vozidla**
7.3.1	Infrastruktura
7.3.1.1	Obecné
7.3.1.2	Bezbariérové přístupové cesty – Obecné (4.1.2.4.1)
7.3.1.3	Geometrie lávek, schodišť a podchodů (4.1.2.14 a 4.1.2.15)
7.3.1.4	Rampy, pohyblivé schody, výtahy a pohyblivé chodníky (4.1.2.17)
7.3.1.5	Šířka a hrana nástupiště (4.1.2.19)
7.3.1.6	Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje (4.1.2.18)
7.3.1.7	Historické budovy
7.3.2	Kolejová vozidla
7.3.2.1	Obecné
7.3.2.2	Sedadla
7.3.2.3	Místa pro vozíky pro invalidy
7.3.2.4	Vnější dveře
7.3.2.5	Vnitřní dveře
7.3.2.6	Osvětlení
7.3.2.7	Toalety

▼B

7.3.2.8	Průchozí profily
7.3.2.9	Informace
7.3.2.10	Změny výšky
7.3.2.11	Madla
7.3.2.12	Vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy
7.3.2.13	Polohy schůdků, schůdky a pomocná zařízení pro nastupování
7.4	**Specifické případy**
7.4.1	Obecné
7.4.1.1	Výška nástupiště
7.4.1.2	Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje
7.4.1.3	Schůdky pro nástup a výstup
7.4.1.3.1	Obecné
7.4.1.3.2	Specifický případ pro kolejová vozidla provozovaná ve Velké Británii „P“
7.4.1.3.3	Specifický případ pro kolejová vozidla provozovaná ve Finsku „P“
7.4.1.3.4	Specifický případ pro kolejová vozidla zamýšlená k provozování na stávající konvenční železniční síti v Portugalsku „P“
7.4.1.4	Průchozí profily
7.4.1.5	Zvuková signalizace dveří dle kapitoly 4.2.2.4.1 „P“
7.4.1.6	Vyhrazená sedadla „P“
7.4.1.7	Bezbariérové přístupové cesty „P“ (bod 4.1.2.3.1)
7.4.1.8	Počty cestujících
7.5	**Kolejová vozidla provozovaná na základě vnitrostátních, dvoustranných, vícestranných nebo mezinárodních dohod**
7.5.1	Stávající dohody
7.5.2	Budoucí dohody
7.6	**Uvedení infrastruktury a kolejových vozidel do provozu**

▼B

1. ÚVOD

1.1 Technická oblast působnosti

Tato TSI se zabývá subsystémy „Infrastruktura konvenčních a vysokorychlostních železničních systémů“ a „Osobní kolejová vozidla“, které jsou popsány v příloze I směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES pouze pro aspekt „Dostupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“. Zabývá se také některými prvky subsystému „Využití telematiky v osobní dopravě“, jako například vybavením pro výdej jízdenek.

Cílem této TSI je zvýšit dostupnost železniční dopravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Toto zahrnuje dostupnost veřejných prostor infrastruktury (včetně stanic) kontrolovaných železničním podnikem, provozovatelem infrastruktury nebo provozovatelem stanice. Zvláštní pozornost je třeba věnovat:

(i) problémům vzniklým v důsledku rozhraní nástupiště-vlak, které vyžadují komplexní přístup v rámci subsystémů Kolejová vozidla a Infrastruktura,

(ii) potřebám evakuace v případě nebezpečí.

Tato TSI nedefinuje provozní pravidla pro evakuaci, ale pouze technické požadavky a požadavky na odbornou kvalifikaci. Smyslem technických požadavků je usnadnit evakuaci všech osob.

Některá provozní pravidla, která se netýkají evakuace, jsou uvedena v odstavcích 4.1.4 a 4.2.4 této TSI.

Tato TSI se týká:

— subsystému „Infrastruktura konvenční železnice“ uvedeného v seznamu v bodě 1 přílohy II směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES;

— subsystému „Kolejová vozidla konvenční železnice“ uvedeného v seznamu v bodě 1 přílohy II směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES pouze, pokud mají být použita pro přepravu cestujících. Avšak historický vozový park je výslovně vyloučen z nutnosti splnění těchto požadavků prostřednictvím modernizace nebo obnovy;

— subsystému „Infrastruktura vysokorychlostní železnice“ uvedeného v seznamu v bodě 1 přílohy II směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES;

— subsystému „Kolejová vozidla vysokorychlostní železnice“ uvedeného v seznamu v bodě 1 přílohy II směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES;

— v menším rozsahu subsystémů „Využití telematiky v osobní dopravě“ u konvenční a vysokorychlostní železnice ve smyslu přílohy II směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES a ve smyslu přílohy II směrnice 2001/16/ES.

Další informace o těchto subsystémech jsou uvedeny v kapitole 2.

1.2 Zeměpisná oblast působnosti

Zeměpisnou oblastí působnosti této TSI je transevropský konvenční železniční systém, který je popsán příloze I směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES a transevropský vysokorychlostní železniční systém, popsaný v příloze I směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES.

▼B

Odkazuje se zejména na tratě konvenčních a vysokorychlostních železničních sítí uvedené v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, nebo na tratě zahrnuté v jakékoli aktualizaci tohoto rozhodnutí v důsledku revize stanovené v článku 21 rozhodnutí, zejména rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 884/2004/ES ze dne 29. dubna 2004.

1.3 **Obsah této TSI**

V souladu s čl. 5 odst. 3 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES a čl. 5 odst. 3 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES tato TSI:

(a) vymezuje svou zamýšlenou oblast působnosti (část sítě nebo kolejová vozidla uvedená v příloze I směrnice; subsystém nebo součást subsystému uvedenou v příloze II směrnice nebo dotčený aspekt) – (oddíl 2),

(b) stanovuje základní požadavky kladené na každý dotyčný subsystém a na jeho rozhraní s jinými subsystémy – (oddíl 3),

(c) stanovuje funkční a technické specifikace, které má subsystém splňovat, a jeho rozhraní s ostatními subsystémy (oddíl 4).

(d) určuje prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability transevropského konvenčního železničního systému (oddíl 5),

(e) v každém zvažovaném případě stanovuje postupy posuzování shody nebo vhodnosti pro použití. To zahrnuje zejména moduly definované v rozhodnutí 93/456/EHS nebo případně zvláštní postupy, které mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, jakož i při ES ověřování subsystémů (oddíl 6),

(f) uvádí strategii uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou (oddíl 7),

(g) uvádí pro dotčené zaměstnance odbornou kvalifikaci a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu subsystémů, jakož i pro uplatňování TSI – (oddíl 4).

Kromě toho lze v souladu s čl. 5 odst. 5 vypracovat ustanovení pro konkrétní případy pro každou TSI; ty jsou popsány v oddílu 7.

Tato TSI také obsahuje v oddíle 4 pravidla provozování a údržby příslušná pro oblast působnosti uvedenou v odstavcích 1.1 a 1.2 výše.

2. DEFINICE SUBSYSTÉMU/OBLASTI PŮSOBNOSTI

2.1 Definice subsystémů

2.1.1 Infrastruktura

Trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), související staniční infrastruktura (nástupiště, přístupové cesty včetně potřeb osob s omezenou schopností pohybu a orientace atd.), bezpečnostní a ochranná zařízení.

▼B

Zahrnuje to dostupnost veřejných prostor infrastruktury (včetně stanic) kontrolovaných železničním podnikem, provozovatelem infrastruktury nebo provozovatelem stanice.

Tato TSI platí pouze pro veřejné prostory stanic a jejich přístupové cesty, kontrolované železničním podnikem, provozovatelem infrastruktury nebo provozovatelem stanice.

2.1.2 Kolejová vozidla

Struktura, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující, včetně potřeb osob s omezenou schopností pohybu a orientace), pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku.

2.1.3 Využití telematiky v osobní dopravě

Využití pro služby cestujícím včetně systémů, jimiž se cestujícím poskytují informace před jízdou a během jízdy, rezervačních a platebních systémů, správy zavazadel a správy spojení mezi vlaky a spojení vlaků s ostatními druhy dopravy.

2.2 **Definice „osob s omezenou schopností pohybu a orientace“**

„Osobami s omezenou schopností pohybu a orientace“ (OOSPO) se rozumí všechny osoby, pro něž je obtížné používat vlaky nebo související infrastrukturu. Zahrnuje následující kategorie:

— Uživatelé vozíku pro invalidy (osoby, které v důsledku zdravotního stavu nebo invalidity používají pro svou pohyblivost vozík pro invalidy)

— Ostatní osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, včetně:

  — osob s poškozením končetin,

  — osob s ambulantními potížemi,

  — osob s dětmi,

  — osob s těžkými nebo neskladnými zavazadly,

  — osob vyššího věku,

  — těhotných žen,

— osob s poruchami zraku,

— nevidomých osob,

— osob s poruchami sluchu,

— hluchých osob,

— osob s poruchami komunikace (znamená osoby, pro které je obtížné komunikovat nebo porozumět psané nebo mluvené řeči, včetně cizinců bez znalosti místního jazyka, osob s komunikačními problémy, osob se smyslovými, psychologickými a intelektovými poruchami),

— osob malého vzrůstu (včetně dětí).

Poruchy mohou být dlouhodobé nebo dočasné a mohou být viditelné nebo skryté.

▼B

Avšak mezi OOSPO nepatří osoby závislé na alkoholu nebo drogách (lécích), není-li tato závislost dána léčbou.

Přeprava nadměrně velkých předmětů (například jízdních kol a neskladných zavazadel) nespadá do oblasti působnosti této TSI. Tyto jsou předmětem pravidel, bezpečnostních požadavků a obchodních rozhodnutí provozovatele infrastruktury, provozovatelem stanice nebo železničního podniku, ve smyslu přípustné velikosti, hmotnosti a bezpečnostních opatření.

3. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

3.1 Obecné

V rozsahu této TSI bude zajištěno splnění příslušných základních požadavků uvedených v oddílu 3 této TSI pomocí shody se specifikacemi uvedenými v:

— oddílu 4 pro subsystém,

— a v oddílu 5 pro prvky interoperability,

které bude prokázáno pozitivním výsledkem posouzení:

— shody a/nebo vhodnosti použití prvků interoperability

— a prověření subsystému.

jak je popsáno v oddílu 6.

Části základních požadavků jsou upraveny vnitrostátními předpisy z důvodu:

— nedostatku specifikací pro body uvedené v příloze L,

— odchylky podle článku 7 směrnice 2001/16/ES,

— specifických případů popsaných v odstavci 7.3 platné TSI.

Provede se odpovídající posouzení shody podle postupů definovaných členskými státy, které oznámily vnitrostátní předpisy nebo požádaly o výjimku či specifický případ.

Podle čl. 4 odst. 1 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES musí transevropský vysokorychlostní železniční systém, subsystémy a jejich prvky interoperability vyhovovat základním požadavkům obecně uvedeným v příloze III směrnice.

Ověřování shody subsystémů „Infrastruktura“ a „Kolejová vozidla“ a jejich prvků se základními požadavky se provádí v souladu s ustanoveními směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES a této TSI.

3.2 Základní požadavky se týkají:

— bezpečnosti,

— spolehlivosti a dostupnosti,

— ochrany zdraví,

— ochrany životního prostředí,

— technické kompatibility.

▼B

Tyto požadavky zahrnují obecné požadavky a požadavky specifické pro každý subsystém. V souladu se směrnicí 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES, přílohou II, jsou subsystémy „Infrastruktura“ a „Kolejová vozidla“ klasifikovány jako „strukturální oblasti“. Níže jsou uvedeny popisy příslušných subsystémů, kde se v obou případech výslovně odkazuje na potřeby OOSPO:

Infrastruktura:

„Trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), související staniční infrastruktura (nástupiště, přístupové cesty včetně potřeb osob s omezenou schopností pohybu a orientace atd.), bezpečnostní a ochranná zařízení.“

Kolejová vozidla:

„Struktura, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující, včetně potřeb osob s omezenou schopností pohybu a orientace), pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku.“

Níže uvedené základní požadavky vyplývají z přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES publikované později.

3.3 **Všeobecné požadavky**

3.3.1 Bezpečnost

Základní požadavek 1.1.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.2.4 (Infrastruktura – Dveře a vchody)

— 4.2.2.4 (Kolejová vozidla – Dveře)

— 4.2.2.4.2 (Kolejová vozidla – Vnější dveře)

— 4.2.2.4.3 (Kolejová vozidla – Vnitřní dveře)

— 4.2.2.9 (Kolejová vozidla – Změny výšky)

— 4.2.2.10 (Kolejová vozidla – Madla)

— 4.2.2.12 (Kolejová vozidla – Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla)

— 4.2.2.12.1 (Kolejová vozidla – Obecné požadavky)

— 4.2.2.12.2 (Kolejová vozidla – Schůdky pro nastupování a vystupování)

— 4.2.2.12.3 (Kolejová vozidla – Pomocná zařízení pro nastupování cestujících na vozících pro invalidy)

— 4.1.2.21 (Infrastruktura – Pomocná zařízení pro nastupování)

▼B

Základní požadavek 1.1.5 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.4 (Kolejová vozidla – Dveře)

— 4.2.2.4.2 (Kolejová vozidla – Vnější dveře)

— 4.2.2.4.3 (Kolejová vozidla – Vnitřní dveře)

3.3.2 Spolehlivost a dostupnost

Základní požadavek 1.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.4 (Kolejová vozidla – Dveře, vnější a vnitřní)

— 4.2.2.4.2 (Kolejová vozidla – Vnější dveře)

— 4.2.2.4.3 (Kolejová vozidla – Vnitřní dveře)

3.3.3 Ochrana zdraví

Základní požadavek 1.3.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.2 (Kolejová vozidla – Sedadla)

— 4.2.2.2.1 (Kolejová vozidla – Obecné)

— 4.2.2.2.2 (Kolejová vozidla – Vyhrazená sedadla)

— 4.2.2.7 (Kolejová vozidla – Průchozí profily)

3.3.4 Ochrana životního prostředí

Netýká se této TSI.

3.3.5 Technická kompatibilita

Základní požadavek 1.5 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

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

▼B

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.2.18 (Infrastruktura – Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje)

— 4.2.2.12 (Kolejová vozidla – Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla)

3.4 **Požadavky specifické pro subsystém „Infrastruktura“**

3.4.1 Bezpečnost

Základní požadavek 2.1.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.2.19 (Infrastruktura – Šířka a hrana nástupiště)

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.2.3 (Infrastruktura – Bezbariérové přístupové cesty)

— 4.1.2.3.1 (Infrastruktura – Obecné)

— 4.1.2.3.2 (Infrastruktura – Značení přístupové cesty)

— 4.1.2.4 (Infrastruktura – Dveře a vchody)

— 4.1.2.5 (Infrastruktura – Povrchy podlah)

— 4.1.2.6 (Infrastruktura – Průhledné překážky)

— 4.1.2.8 (Infrastruktura – Nábytek a volně stojící zařízení)

— 4.1.2.9 (Infrastruktura – Místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům)

— 4.1.2.10 (Infrastruktura – Osvětlení)

— 4.1.2.12 (Infrastruktura – Mluvené informace)

— 4.1.2.12 (Infrastruktura – Nouzové východy)

— 4.1.2.14 (Infrastruktura – Geometrie lávek a podchodů)

— 4.1.2.15 (Infrastruktura – Schodiště)

— 4.1.2.16 (Infrastruktura – Madla)

— 4.1.2.17 (Infrastruktura – Rampy, pohyblivé schody, výtahy a pohyblivé chodníky)

— 4.1.2.18 (Infrastruktura – Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje)

— 4.1.2.19 (Infrastruktura – Šířka a hrana nástupiště)

— 4.1.2.20 (Infrastruktura – Konec nástupiště)

— 4.1.2.21 (Infrastruktura – Pomocná zařízení pro nastupování)

— 4.1.2.22 (Infrastruktura – Úrovňové přechody kolejí ve stanicích)

▼B

3.5 **Požadavky specifické pro subsystém „Kolejová vozidla“**

3.5.1 Bezpečnost

Základní požadavek 2.4.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.3 (Kolejová vozidla – Místa pro vozíky pro invalidy)

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.3 (Kolejová vozidla – Místa pro vozíky pro invalidy)

— 4.2.2.6.3 (Kolejová vozidla – Univerzální toaleta)

— 4.2.2.11 (Kolejová vozidla – Vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy)

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.4.2 (Dveře – Vnější dveře)

„Musí být k dispozici nouzové východy a musí být označeny.“

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.4.2 (Kolejová vozidla – Vnější dveře)

— 4.2.2.8 (Kolejová vozidla – Informace pro zákazníky)

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.5 (Kolejová vozidla – Osvětlení)

„Vlaky musí být vybaveny vlakovým dorozumívacím systémem zajišťujícím komunikaci doprovodu vlaku a pracovníků řízení tratě s cestujícími.“

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.8 (Kolejová vozidla – Informace pro zákazníky)

— 4.2.2.8.2 (Kolejová vozidla – Informace (nápisy a piktogramy))

▼B

3.5.2 Spolehlivost a dostupnost

Základní požadavek 2.4.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.12.3 (Kolejová vozidla – Pomocná zařízení pro nastupování a vystupování cestujících na vozících pro invalidy)

— 4.2.2.12.3.5 (Kolejová vozidla – Pohyblivé schůdky)

3.5.3 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.4.3 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

„Vlastnosti kolejových vozidel musí umožnit jízdu na každé trati, na které se předpokládá jejich provoz.“

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.2.2.12 (Kolejová vozidla – Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla)

3.6 **Požadavky specifické pro ostatní subsystémy, týkající se také subsystému „Infrastruktura“ a „Kolejová vozidla“**

3.6.1 Subsystém „Energie“

3.6.1.1 Bezpečnost

Základní požadavek 2.2.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.1.2 Ochrana životního prostředí

Základní požadavek 2.2.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

„Činností systémů dodávky energie nesmí být narušeno životní prostředí mimo stanovené hranice.“

▼B

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.1.3 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.2.3 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

umožnit vlakům dosahovat určené úrovně výkonnosti,

— *v případě systémů dodávky elektrické energie,*

— *být kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlacích.*

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.2 Řízení a zabezpečení

3.6.2.1 Bezpečnost

Základní požadavek 2.3.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

„Řídicí a zabezpečovací zařízení a postupy používané transevropským vysokorychlostním železničním systémem musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro tuto síť. Systémy řízení a zabezpečení by měly i nadále umožňovat bezpečný provoz vlaků, jejichž další jízda za ztížených podmínek je povolena.“

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.2.2 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.3.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.3 Údržba

3.6.3.1 Zdraví a bezpečnost

Základní požadavek 2.5.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

▼B

3.6.3.2 Ochrana životního prostředí

Základní požadavek 2.5.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.3.3 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.5.3 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek není relevantní v oblasti působnosti této TSI.

3.6.4 Provoz a řízení dopravy

3.6.4.1 Bezpečnost

Základní požadavek 2.6.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.4 (Infrastruktura – Provozní pravidla)

— 4.1.6 (Infrastruktura – Odborná kvalifikace)

— 4.2.4 (Kolejová vozidla – Provozní pravidla)

— 4.2.6 (Kolejová vozidla – Odborná kvalifikace)

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.4 (Infrastruktura – Provozní pravidla)

— 4.1.6 (Infrastruktura – Odborná kvalifikace)

— 4.2.4 (Kolejová vozidla – Provozní pravidla)

— 4.2.6 (Kolejová vozidla – Odborná kvalifikace)

▼B

3.6.4.2 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.6.3 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.4 (Infrastruktura – Provozní pravidla)

— 4.1.6 (Infrastruktura – Odborná kvalifikace)

— 4.2.4 (Kolejová vozidla – Provozní pravidla)

— 4.2.6 (Kolejová vozidla – Odborná kvalifikace)

3.6.5 Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě

3.6.5.1 Technická kompatibilita

Základní požadavek 2.7.1 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

„Základní požadavky na využití telematiky zaručují minimální kvalitu služeb pro cestující a přepravce zboží, zejména ve smyslu technické kompatibility.

Je třeba přijmout opatření s cílem zajistit:

— *aby databáze, software a protokoly datové komunikace byly vyvinuty tak, aby umožňovaly maximální datovou výměnu mezi různými aplikacemi a operátory, s výjimkou důvěrných obchodních údajů,*

— *aby uživatelé měli snadný přístup k informacím.“*

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.2.9 (Infrastruktura – Místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům)

— 4.1.2.11 (Infrastruktura – Vizuální informace, rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace)

— 4.1.2.12 (Infrastruktura – Mluvené informace)

— 4.2.2.8 (Kolejová vozidla – Informace pro zákazníky)

3.6.5.2 Ochrana zdraví

Základní požadavek 2.7.3 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:

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

Tento základní požadavek je zajišťován funkčními a technickými specifikacemi v odstavcích:

— 4.1.2.9 (Infrastruktura – Místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům)

▼B

— 4.1.2.12 (Infrastruktura – Mluvené informace)

— 4.2.2.8 (Kolejová vozidla – Informace pro zákazníky)

3.7 **Prvky z oblasti TSI PRM týkající se základních požadavků**

Infrastruktura		Základní požadavek 2.4.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:					
		Příloha II	Základní požadavek v příloze III				
Prvek z oblasti TSI PRM	Odkaz na odstavec		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita
Obecné	4.1.2.1	2.1					
Parkovací místa pro OOSPO	4.1.2.2	2.1					
Bezbariérové přístupové cesty	4.1.2.3	2.1	2.1.1				
Obecné	4.1.2.3.1	2.1	2.1.1				
Značení přístupové cesty	4.1.2.3.2	2.1	2.1.1				
Dveře a vchody	4.1.2.4	2.1	1.1.1 2.1.1				
Povrchy podlah	4.1.2.5	2.1	2.1.1				
Průhledné překážky	4.1.2.6	2.1	2.1.1				
Toalety a zařízení pro přebalování dětí	4.1.2.7	2.1	1.1.5 2.1.1				
Nábytek a volně stojící zařízení	4.1.2.8	2.1	2.1.1				
Místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům	4.1.2.9	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Osvětlení	4.1.2.10	2.1	2.1.1				
Vizuální informace: rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace	4.1.2.11	2.1					2.7.1
Mluvené informace	4.1.2.12	2.1	2.1.1	2.7.3			2.7.1
Nouzové východy, nouzové akustické výstrahy	4.1.2.13	2.1	2.1.1				
Geometrie lávek a podchodů	4.1.2.14	2.1	2.1.1				
Schodiště	4.1.2.15	2.1	2.1.1				
Madla	4.1.2.16	2.1	2.1.1				
Rampy, pohyblivé schody, výtahy, pohyblivé chodníky	4.1.2.17	2.1	2.1.1				
Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje	4.1.2.18	2.1	2.1.1				1.5

▼B

Infrastruktura		Základní požadavek 2.4.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:					
		Příloha II	Základní požadavek v příloze III				
Prvek z oblasti TSI PRM	Odkaz na odstavec		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita
Výška nástupiště	4.1.2.18.1	2.1	2.1.1				1.5
Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje	4.1.2.18.2	2.1	2.1.1				1.5
Uspořádání koleje u nástupišť	4.1.2.18.3	2.1	2.1.1				1.5
Šířka a hrana nástupiště	4.1.2.19	2.1	2.1.1				
Konec nástupiště	4.1.2.20	2.1	2.1.1				
Pomocná zařízení pro nastupování cestujících na vozících pro invalidy	4.1.2.21	2.1	1.1.1				
Úrovňové přechody kolejí ve stanicích	4.1.2.22	2.1	2.1.1				

Kolejová vozidla		Základní požadavek 2.4.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:					
		Příloha II	Základní požadavek v příloze III				
Prvek z oblasti TSI PRM	Odkaz na odstavec		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita
Obecné	4.2.2.1	2.6					
Sedadla	4.2.2.2	2.6			1.3.1		
Obecné	4.2.2.2.1	2.6			1.3.1		
Vyhrazená sedadla	4.2.2.2.2	2.6			1.3.1		
Místa pro vozíky pro invalidy	4.2.2.3	2.6	2.4.1				
Dveře	4.2.2.4	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			
Vnější dveře	4.2.2.4.2	2.6	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2			
Vnitřní dveře	4.2.2.4.3	2.6	1.1.1 1.1.5	1.2			

▼B

Kolejová vozidla		Základní požadavek 2.4.2 přílohy III směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES:					
		Příloha II	Základní požadavek v příloze III				
Prvek z oblasti TSI PRM	Odkaz na odstavec		Bezpečnost	Spolehlivost a dostupnost	Ochrana zdraví	Ochrana životního prostředí	Technická kompatibilita
Osvětlení	4.2.2.5	2.6	2.4.1				
Toalety	4.2.2.6	2.6	2.4.1				
Obecné	4.2.2.6.1	2.6	2.4.1				
Standardní toaleta	4.2.2.6.2	2.6	2.4.1				
Univerzální toaleta	4.2.2.6.3	2.6	2.4.1				
Průchozí profily	4.2.2.7	2.6			1.3.1		
Informace pro zákazníky	4.2.2.8	2.6	2.4.1	2.7.3			2.7.1
Obecné	4.2.2.8.1	2.6					
Informace (nápisy a piktogramy)	4.2.2.8.2	2.6	2.4.1				
Informace (popis trasy a rezervace míst)	4.2.2.8.3	2.6					
Změny výšky	4.2.2.9	2.6	1.1.5				
Madla	4.2.2.10	2.6	1.1.5				
Vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy	4.2.2.11	2.6	2.4.1				
Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla	4.2.2.12	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Všeobecné požadavky	4.2.2.12.1	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Schůdky pro nastupování a vystupování	4.2.2.12.2	2.6	1.1.1				1.5 2.4.3
Pomocná zařízení pro nastupování	4.2.2.12.3	2.6	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3

4. **POPIS SUBSYSTÉMŮ**

4.1 **Subsystém „Infrastruktura“**

4.1.1 Úvod

Transevropský konvenční železniční systém, na který se vztahuje směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES, a jehož částí je tento subsystém, je integrovaný systém, jehož úplnost a shodnost musí být ověřena. Tato úplnost a shodnost musí být zkontrolována především s ohledem na specifikace každého subsystému, na jeho rozhraní se systémem, ve kterém je integrován, i na pravidla provozu a údržby.

▼B

Funkční a technické specifikace subsystému a jeho rozhraní, popsané v oddílu 4.1.2, nenařizují použití specifických technologií nebo technických řešení, kromě případů, kdy je to nezbytně nutné pro interoperabilitu transevropské konvenční železniční sítě. Avšak novátorská řešení pro zajištění interoperability mohou vyžadovat nové specifikace a/nebo nové způsoby vyhodnocování. Aby byla umožněna technologická inovace, musí být tyto specifikace a způsoby vyhodnocování vypracovány postupem popsaným v oddílech 6.1.4 a 6.2.4.

S ohledem na všechny platné základní požadavky, subsystém „Infrastruktura“ charakterizují:

4.1.2 Funkční a technické specifikace

4.1.2.1 Obecné

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou funkční a technické specifikace subsystému „Infrastruktura“, týkající se dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, tyto:

— Parkovací místa pro OOSPO

— Dveře a jednoduché vchody

— Přístupové cesty cestujících, hlavní pěší trasy

— Povrchy podlah

— Hmatové informace

— Naváděcí cesty

— Skleněné dveře a označení na zdech

— Toalety

— Nábytek

— Přepážky výdeje jízdenek nebo jízdenkové automaty / Informační přepážky

— Stroje na kontrolu jízdenek

— Osvětlení

— Vizuální informace: rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace

— Mluvené informace

— Nouzové východy, nouzové akustické výstrahy

— Geometrie lávek a podchodů

— Schodiště

— Madla

— Rampy, pohyblivé schody, výtahy, pohyblivé chodníky

— Výšky nástupiště a vzdálenosti hrany nástupiště od osy přilehlé koleje

— Šířky a hrany nástupišť

— Konce nástupišť

— Pomocná zařízení pro nastupování

— Úrovňové přechody kolejí ve stanicích

▼B

Předmět každého základního parametru je popsán obecným ustanovením.

V následujících ustanoveních jsou poté podrobně popsány podmínky, které mají být splněny pro splnění požadavků představených v obecném ustanovení.

4.1.2.2 Parkovací místa pro OOSPO

Pokud při nádraží existuje vyhrazené parkoviště, měla by zde být vyhrazena parkovací místa pro OOSPO, které jsou oprávněny využívat parkovací místa pro tělesně postižené, a měla by být umístěna v rámci parkoviště pokud možno co nejblíže k přístupnému vchodu.

Žádné další požadavky specifické pro železnici neexistují, neboť na parkovací místa se vztahují evropská nebo vnitrostátní pravidla (zde, mimo jiné, patří: – počet míst, přístup, umístění, rozměry, materiály, barvy, označení a osvětlení).

4.1.2.3 Bezbariérová přístupová cesta

4.1.2.3.1 Obecné

Bezbariérovou přístupovou cestou se rozumí přístupová cesta, kterou mohou bez problémů absolvovat všechny kategorie OOSPO. Může obsahovat rampy nebo výtahy, jsou-li zkonstruovány a provozovány v souladu s bodem 4.1.2.17.

Musí být zajištěna minimálně jedna bezbariérová přístupová cesta spojující následující body a služby, jsou-li poskytovány:

— Zastávky jiných druhů dopravy v okolí stanice (například taxi, autobus, tramvaj, metro, přívoz apod.)

— Parkoviště automobilů

— Dostupné vchody a východy

— Informační přepážky

— Jiné informační systémy

— Místa výdeje jízdenek

— Místa pomoci zákazníkům

— Čekárny

— Úschovny zavazadel

— Toalety

— Nástupiště

Bezbariérové přístupové cesty, schodiště, lávky a podchody musí mít průjezdnou šířku nejméně 1 600 mm a minimální světlou výšku 2 300 mm po celé šířce 1 600 mm. Požadavek na minimální šířku nezohledňuje dodatečnou šířku, která může být zapotřebí pro průchod cestujících. Tento požadavek neplatí pro pohyblivé schody, pohyblivé chodníky a výtahy.

Bezbariérové přístupové cesty musí být co nejkratší.

Povrch bezbariérových přístupových cest musí být neodrazivý.

Nové stanice s méně než 1 000 přepravených cestujících denně (součet nastupujících a vystupujících cestujících) nejsou povinny mít výtahy nebo rampy, které by jinak byly zapotřebí pro dosažení plného souladu s tímto bodem, pokud jiná stanice v okruhu 30 km na stejné trase poskytuje plně vyhovující bezbariérovou přístupovou cestu. V takových případech musí projekt nových stanic obsahovat opatření pro budoucí instalaci výtahu a/nebo ramp, aby byla stanice dostupná pro všechny kategorie OOSPO.

▼B

4.1.2.3.2 Značení přístupové cesty

Bezbariérové přístupové cesty musí být zřetelně označeny vizuálními informacemi, jak je podrobně popsáno v bodě 4.1.2.11.

Informace o bezbariérové přístupové cestě musí být poskytovány zrakově postiženým osobám minimálně jedním z následujících způsobů: např. hmatové cesty, zvukové, hmatové značky, hovořící značky, Braillovy mapy.

Pokud je instalována hmatová cesta, musí splňovat vnitrostátní pravidla a musí být zajištěna po celé délce bezbariérových přístupových cest(y).

Pokud jsou v dosahu podél bezbariérových přístupových cest k nástupišti madla nebo zdi, musí obsahovat stručnou informaci (například číslo nástupiště nebo informaci o směru) Braillovým a prizmatickým písmem nebo čísly na konci madel nebo na zdi ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm. Jedinými přípustnými hmatovými piktogramy jsou čísla a šipky.

4.1.2.4 Dveře a vchody

Tento bod se vztahuje na všechny dveře a vchody na bezbariérových přístupových cestách.

Musí být zajištěn minimálně jeden bezbariérový přístup na nástupiště.

Dveře a vchody musí mít minimální světlou šířku při otevření 800 mm a světlou výšku 2 100 mm.

Je přípustné používat ruční, poloautomatické nebo automatické dveře.

Zařízení pro otevírání dveří musí být dostupné ve výšce mezi 800 mm a 1 200 mm.

Ruční, neposuvné dveře musí být vybaveny horizontálními dveřními madly po celé šířce dveří, na obou stranách dveří.

Automatické a poloautomatické dveře musí obsahovat zařízení, které chrání cestující před zachycením při používání dveří.

Pokud pro obsluhu dveří slouží tlačítka nebo jiná dálková ovládací zařízení, musí každé tlačítko nebo ovládací prvek opticky kontrastovat se svým okolím a musí se dát obsluhovat silou nejvýše 15 newtonů.

Pokud jsou tlačítka pro otevření a zavření dveří nainstalována nad sebou, horní tlačítko musí vždy sloužit pro otevření.

Střed ovládacího zařízení musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvíce 1 200 mm nad úrovní podlahy.

Tyto ovládací prvky musí být identifikovatelné hmatem (například pomocí hmatových značek) a musí obsahovat informace o jejich funkci.

Síla potřebná pro otevření nebo zavření ručně obsluhovaných dveří, za bezvětří, nesmí přesahovat 25 newtonů.

Madla pro otevření nebo zavření ručně obsluhovaných dveří se musí dát použít dlaní ruky s vynaložením síly nanejvýš 20 newtonů.

▼B

Tam, kde se používají otáčivé dveře, musí být nainstalovány také další neotáčivé dveře, které jsou k volnému použití a sousedí s otáčivými dveřmi.

Prahy dveří a vstupů nesmí být vyšší než 25 mm. Jsou-li nainstalovány prahy, musí se svým bezprostředním okolím barevně kontrastovat.

4.1.2.5 Povrchy podlah

Veškeré povrchy podlah musí být protiskluzové, v souladu s vnitrostátními předpisy platnými pro veřejné stavby.

Uvnitř budov stanice nesmí být na plochách pro pěší nerovnosti vyšší než 5 mm, kromě hmatových naváděcích cest, drenážních kanálů a hmatových výstražných značek.

4.1.2.6 Průhledné překážky

Průhledné překážky na hlavních trasách používaných cestujícími nebo podél nich, tvořené skleněnými dveřmi nebo průhlednými stěnami, musí být označeny nejméně dvěma výraznými pruhy tvořenými značkami, logy, znaky nebo dekorativními prvky, a to jeden pruh ve výšce mezi 1 500 a 2 000 mm a druhý pruh ve výšce mezi 850 a 1 050 mm. Toto značení musí opticky kontrastovat s pozadím, proti němuž se na ně pohlíží. Toto značení musí být nejméně 100 mm vysoké.

Toto značení se nevyžaduje podél průhledných stěn, pokud jsou cestující proti nárazu chráněni jiným způsobem, například madly nebo spojenými lavicemi.

4.1.2.7 Toalety a zařízení pro přebalování dětí

4.1.2.7.1 Požadavky subsystému

Pokud jsou na stanici k dispozici toalety, musí být alespoň jedna kabina určená pro obě pohlaví dostupná pro osoby na vozíku pro invalidy.

Jsou-li na stanici toalety, musí být k dispozici zařízení pro přebalování dětí dostupné pro muže i ženy. Musí splňovat požadavky odstavce 4.1.2.7.2.

Aby mohli toalety používat i cestující s neskladnými zavazadly, musí mít všechny kabinky toalet rozměry 900 mm na šířku a 1 700 mm na délku, otevírají-li se dveře dovnitř, nebo 1 500 mm na délku, otevírají-li se dveře ven nebo jsou-li posuvné. Dveře a všechny vchody na toalety musí mít minimální světlou šířku 650 mm.

Pokud jde o rozměry a vybavení toalet pro uživatele vozíku pro invalidy, platí evropské a vnitrostátní předpisy.

4.1.2.7.2 Požadavky prvku interoperability

Zařízení pro přebalování dětí

V pracovní poloze musí být zařízení na přebalování ve výšce 800 mm až 1 000 mm nad úrovní podlahy. Musí být nejméně 500 mm široké a 700 mm dlouhé.

Musí být zkonstruováno tak, aby bránilo před nechtěným sklouznutím dítěte, nesmí mít ostré hrany a musí mít nosnost nejméně 80 kg.

Pokud stůl pro přebalování dětí vyčnívá do volného prostoru toalety, musí být možné jej sklopit silou nepřesahující 25 newtonů.

▼B

4.1.2.8 Nábytek a volně stojící zařízení

Veškerý nábytek a volně stojící zařízení stanice musí opticky kontrastovat se svým okolím a nesmí mít ostré hrany.

V okolí stanice musí být nábytek a volně stojící zařízení umístěny tak, aby nepřekážely nevidomým nebo zrakově postiženým osobám a jejich poloha musí být zjistitelná nevidomými osobami používajícími hůl.

Přečnívající předměty nainstalované ve výšce pod 2 100 mm, které vyčnívají o více než 150 mm, musí být označeny překážkou ve výšce maximálně 300 mm, kterou mohou zjistit nevidomé osoby používající hůl.

Ve výšce pod 2 100 mm nesmí viset žádné zavěšené předměty.

Na každém nástupišti, kde mohou cestující čekat na vlaky, a v každých prostorách určených pro čekání musí být alespoň jedna část chráněná před vlivy počasí, vybavená ergonomickými sedátky. Sedadla musí mít opěradla zad a alespoň jedna třetina musí mít opěrky rukou. Rovněž musí být nainstalován opěrný pult ke stání o délce alespoň 1 400 mm a zajištěno místo pro vozík pro invalidy.

4.1.2.9 Místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům

4.1.2.9.1 Požadavky subsystému

Vyskytují-li se podél bezbariérové přístupové cesty přepážky s osobním prodejem jízdenek, informační přepážky a místa pomoci zákazníkům, musí alespoň jedna přepážka mít spodní desku ve výšce nejméně 650 mm nad podlahou a pod přepážkou musí mít vybrání na kolena o hloubce nejméně 300 mm a šířce nejméně 600 mm. Horní deska nebo její část o šířce nejméně 300 mm a hloubce 200 mm musí být ve výšce mezi 700 mm a 800 mm. Tento prostor musí být dostupný uživatelům vozíků pro invalidy a pro ostatní OOSPO musí být zajištěno alternativní vybavení k sezení.

Existuje-li u přepážky s prodejem jízdenek mezi cestujícím a prodejcem skleněná přepážka, musí být buď odnímatelná nebo být vybavena komunikačním systémem. Jakákoli taková skleněná přepážka musí být vyrobena z čirého skla.

Alespoň jedna přepážka s prodejem jízdenek musí být vybavena potřebným zařízením, které umožňuje OOSPO se sluchovým postižením rozumět, co se říká, pomocí přepnutí jejich naslouchadla do polohy „T“.

Jsou-li nainstalována elektronická zařízení, která prodavači zobrazují cenu, musí být rovněž nainstalována zařízení, která zobrazují cenu osobě kupující jízdenku.

Jsou-li na bezbariérové přístupové cestě nainstalovány prodejní automaty jízdenek, musí alespoň jeden z nich splňovat požadavky uvedené v bodě 4.1.2.9.2.

Jsou-li nainstalována zařízení na kontrolu jízdenek, musí alespoň jedno zařízení mít volný průchod o šířce nejméně 800 mm a musí pojmout vozík pro invalidy o délce až 1 200 mm.

Používají-li se turnikety, musí být pro OOSPO kdykoli v provozní době dostupný přístupový bod bez turniketu.

▼B

4.1.2.9.2 Požadavky prvku interoperability

Prodejní automaty jízdenek, které mají být nainstalovány na bezbariérové přístupové cestě na stanici v souladu s bodem 4.1.2.9.1 musí mít oblast pro hmatový kontakt (včetně klávesnice, platebních a výdejových míst jízdenek) ve výšce mezi 700 mm a 1 200 mm. Nejméně jeden displej a klávesnice musí být viditelné pro osobu sedící na vozíku pro invalidy i pro osobu stojící před automatem. Pokud se pro zadávání informací používá displej, musí splňovat požadavky tohoto odstavce.

4.1.2.10 Osvětlení

Osvětlení prostor před budovou stanice musí být v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

Od přístupného vchodu do stanice do přístupového bodu na nástupišti musí být bezbariérová přístupová cesta osvětlena nejméně 100 luxy, měřeno na úrovni podlahy a to v okolí budovy stanice. Minimální požadovaná úroveň osvětlení hlavního vchodu, schodišť a na konci ramp musí být nejméně 100 luxů, měřeno na úrovni podlahy. Je-li pro dosažení těchto hodnot zapotřebí umělé osvětlení, musí mít požadovaná úroveň osvětlení nejméně 40 luxů nad úrovní okolního světla a musí mít chladnější barevnou teplotu.

Nástupiště a další venkovní prostory stanice pro cestující musí mít průměrnou úroveň osvětlení nejméně 20 luxů, měřeno na úrovni podlahy a minimální hodnotu 10 luxů.

Je-li nezbytné umělé osvětlení pro umožnění čitelnosti podrobných informací, musí být tyto oblasti osvětleny minimálně o 15 luxů více než sousední oblasti. Toto zesílené osvětlení musí mít také jinou barevnou teplotu než sousední oblasti.

Nouzové osvětlení musí být v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

4.1.2.11 Vizuální informace: rozmístění značek, piktogramy, dynamické informace

4.1.2.11.1 Požadavky subsystému

V rámci stanice musí být všechny informace konzistentní a v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

Pro všechny písemné informace by se mělo používat písmo Sans Serif s malými a velkými písmeny (tj. nejen velkými písmeny).

Neměly by se používat komprimovaná písmena se spodními dlouhými dotahy a písmena protažená nahoru.

Písmena se spodními dlouhými dotahy musí být jasně rozeznatelná a musí mít minimální poměr velikosti 20 % vzhledem k velkým písmenům.

Veškeré dostupné informace musí být v souladu s obecným trasovým a informačním systémem, zejména pokud jde o barvy a kontrast na nástupištích a u vchodů.

Vizuální informace musí být čitelné za všech světelných podmínek, kdy je stanice v provozu.

Vizuální informace musí kontrastovat se svým pozadím.

Jsou-li poskytovány dynamické vizuální informace, musí být v souladu s hlavními mluvenými informacemi, které jsou poskytovány.

▼B

Je třeba uvádět následující informace:

— Informace o bezpečnosti a bezpečnostní pokyny v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

— Tabule s výstrahami, zákazy a příkazy v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

— Informace týkající se odjezdu vlaků.

— Identifikace vybavení stanice, je-li poskytováno a přístupové cesty k tomuto vybavení.

Musí být poskytovány informace na všech místech, kde se cestující musí rozhodovat o směru cesty a na cestě v intervalech minimálně každých 100 m. Značení, symboly a piktogramy musí být používány jednotně po celé cestě.

Musí být zajištěna dostatečná míra informací potřebných pro rozhodování. Například na prvním rozhodovacím místě o směru cesty při vstupu do stanice může být vhodnější informace „K nástupištím“, než specifické tabule pro jednotlivá nástupiště.

Značení hmatovými informacemi musí být nainstalováno na:

— toaletách, pro funkční informace a nouzové volání, je-li to vhodné,

— výtazích, v souladu s normou EN 81-70:2003 příloha E.4.

Reklamy se nesmí kombinovat s trasovými a informačními systémy.

Poznámka: Obecné informace o veřejných přepravních službách se pro účel tohoto odstavce za reklamy nepovažují.

Musí být nainstalovány následující grafické symboly a piktogramy specifické pro určité OOSPO:

— Značka odpovídající mezinárodnímu symbolu pro „opatření pro postižené nebo invalidní osoby“, jak je popsána v příloze N odstavcích N.2 a N.4

— Směrové informace pro bezbariérovou přístupovou cestu a vybavení dostupné na vozíku pro invalidy

— Ukazatele univerzálních toalet

— Ukazatel místa nástupu osob na vozících pro invalidy, je-li na nástupišti uvedena informace o konfiguraci vlaků.

Symboly se mohou kombinovat s dalšími symboly (například: výtah, toaleta apod.).

Jsou-li nainstalovány indukční smyčky, musí být označeny znakem popsaným v příloze N odstavcích N.2 a N.5.

Poskytuje-li stanice tyto služby, grafický symbol musí označovat místo úschovy těžkých zavazadel a neskladných předmětů.

Existuje-li služba přivolání pomoci nebo volání na informační službu, musí být označeny znakem popsaným v příloze N odstavcích N.2 a N.6.

Existuje-li zařízení pro nouzové volání:

— musí mít vizuální a hmatové symboly,

— musí být označeno znakem popsaným v příloze N odstavcích N.2 a N.7

▼B

a musí mít:

— vizuální a zvukovou indikaci používání zařízení,

— dodatečné informace o obsluze, je-li to potřeba.

Na univerzálních toaletách a na toaletách dostupných osobám na vozících pro invalidy vybavených sklopnými madly musí být uveden grafický symbol zobrazující madlo ve vzpřímené i ve sklopené poloze.

Na jednom místě nesmí vedle sebe být více než pět piktogramů, společně se směrovou šipkou ukazující jeden směr.

4.1.2.11.2 Požadavky prvku interoperability

Displeje musí mít takovou velikost, aby zobrazovaly celé názvy jednotlivých stanic nebo slova hlášení. Každý název stanice nebo slova hlášení musí být zobrazeny po dobu nejméně 2 sekund. Používá-li se rolovací displej (buď horizontální nebo vertikální), každé úplné slovo se musí zobrazit po dobu nejméně 2 sekund a rychlost horizontálního posouvání nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu.

Minimální výška písmen se vypočítá podle následujícího vzorce: Čtecí vzdálenost v mm dělená 250 = velikost písma (například: 10 000 mm/250 = 40 mm).

Veškeré tabule s bezpečnostními informacemi, výstrahami, příkazy a zákazy musí obsahovat piktogramy a musí být provedeny v souladu s normou ISO 3864-1.

Maximální čtecí vzdálenost je charakteristikou prvku interoperability.

4.1.2.12 Mluvené informace

Mluvené informace musí mít ve všech oblastech minimální úroveň RASTI 0,5, v souladu s normou IEC 60268-16 část 16.

Jsou-li poskytovány mluvené informace, musí být v souladu s hlavními vizuálními informacemi, které jsou zobrazovány.

Nejsou-li mluvené informace poskytovány automaticky, musí být zajištěn systém pro zvukovou komunikaci, umožňující získat uživatelům informace na vyžádání.

4.1.2.13 Nouzové východy, nouzové akustické výstrahy

Nouzové východy a nouzové akustické výstrahy musí být v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

4.1.2.14 Geometrie lávek a podchodů

Pokud se v okolí stanice používají lávky a podchody jako součást normální pěší cesty pro cestující, musí mít po celé délce bezbariérový prostor o šířce nejméně 1 600 mm a minimální světlé výšce 2 300 mm. Požadavek na minimální šířku nezohledňuje dodatečnou šířku, která může být zapotřebí pro zvýšený průchod cestujících. Tato dodatečná šířka musí být v souladu s vnitrostátními předpisy.

4.1.2.15 Schodiště

Schodiště musí splňovat evropské nebo vnitrostátní předpisy.

Schodiště na hlavní trase musí mít bezbariérovou šířku nejméně 1 600 mm, měřeno mezi madly. Požadavek na minimální šířku nezohledňuje dodatečnou šířku, která může být zapotřebí pro průchod cestujících.

▼B

Povrch všech schodů musí být protiskluzový.

Před prvním vzestupným schodem a před prvním sestupným schodem musí být hmatový pás po celé šířce schodu. Tento pás musí mít šířku nejméně 400 mm, musí kontrastovat s povrchem podlahy a musí být k němu připevněn. Tento pás se musí lišit od pásů použitých pro hmatové naváděcí cesty, pokud se používají.

Otevřené prostory pod schody musí být chráněny, aby bránily cestujícím před nechtěnou kolizí s konstrukčními podporami a místy se sníženou světlou výškou.

4.1.2.16 Madla

Schody a rampy musí být vybaveny madly na obou stranách a ve dvou úrovních. Vyšší madlo musí být ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm nad úrovní podlahy a nižší musí být ve výšce mezi 500 mm a 750 mm nad úrovní podlahy.

Mezi madlem a dalšími částmi konstrukce (kromě upevňovacích dílů) musí být mezera nejméně 40 mm.

Madlo musí být souvislé. Pokud je nainstalováno na schodech, musí přesahovat nejméně 300 mm před horní a spodní schod (toto přesahující madlo může být zakřiveno, aby nepředstavovalo překážku).

Madlo musí mít kruhový průřez o ekvivalentním průměru 30 mm až 50 mm.

Madla musí být kontrastní oproti barvě okolních stěn.

4.1.2.17 Rampy, pohyblivé schody, výtahy, pohyblivé chodníky

Pokud není k dispozici výtah, musí být pro OOSPO, které nemohou používat schody, nainstalovány rampy.

Rampy musí být v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

Jsou-li nainstalovány pohyblivé schody, jejich rychlost nesmí přesáhnout 0,65 m/s a musí být provedeny v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

Nejsou-li k dispozici rampy, musí být nainstalovány výtahy provedené v souladu s normou EN 81-70:2003, odstavec 5.3.2.1 tabulka 1.

Jsou-li nainstalovány pohyblivé chodníky, jejich rychlost nesmí přesáhnout 0,75 m/s, sklon nesmí být větší než 12 stupňů (21,3 %) a musí být provedeny v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

4.1.2.18 Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje

4.1.2.18.1 Výška nástupiště

U nástupišť konvenční železniční sítě jsou přípustné dvě jmenovité hodnoty výšky nástupiště: 550 mm a 760 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů. Tolerance těchto rozměrů je v rozmezí – 35 mm / + 0 mm.

▼B

U nástupišť v konvenční železniční síti, kde mají zastavovat také tramvaje (např. Stadtbahn nebo Tram-Train) je přípustná nominální výška nástupiště mezi 300 mm a 380 mm. Tolerance těchto rozměrů je v rozmezí +/– 20 mm.

V obloucích o poloměru menším než 500 m je přípustné, aby výška nástupiště byla vyšší nebo nižší než uvedené hodnoty, za předpokladu, že první použitelný schůdek vozidla je v souladu s obrázkem 11 v odstavci 4.2.2.12.1.

4.1.2.18.2 Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje

Poznámka, která má být odstraněna z CR PRM TSI na konci procesu: Požadavky pro nástupiště ve vysokorychlostní železniční síti stanovuje TSI pro vysokorychlostní infrastrukturu.

U nástupišť v konvenční železniční síti musí hrany nástupišť umístěné v nominálních výškách 550 mm a 760 mm splňovat požadavek na minimální průjezdný průřez stanovený v EN (jde o otevřený bod, pro minimální průjezdný průřez platí vnitrostátní předpisy až do revize TSI po zveřejnění normy EN15273-3:2006) a konvenční hodnota vzdálenosti b_{q0} od osy koleje rovnoběžně s jízdní plochou se musí vypočíst ze vzorce, který nezohledňuje vliv

— rozšíření rozchodu kolejí v obloucích,

— převýšení koleje,

— výhybek a křižovatek,

— kvazistatického náklonu,

— stavební tolerance a tolerance při údržbě,

kde $$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R}$$

R je poloměr oblouku koleje v metrech,

Vypočtená hodnota b_{qlim} je specifikována v pr EN15273-3:2006 a zohledňuje všechny ostatní hodnoty, které nejsou zahrnuty do vzorce $b_{q0.}$ Skutečná hodnota b_q pro umístění hrany nástupiště vzhledem k ose koleje rovnoběžně s jízdní plochou umožňuje odchylku z důvodu tolerance T_q pro umístění hran nástupišť nebo jejich údržby: $b_{qlim} \leq b_q \leq b_{qlim} + T_{q.}$

Tolerance T_q musí být $0 \leq T_q \leq 50$ mm.

Vliv převýšení koleje by měl být kompenzován vně oblouku pro část přesahující 25 mm nadvýšením hrany nástupiště nad vybrání potřebné ke kvazistatickému náklonu průjezdného průřezu kolmo k jízdní ploše.

V důsledku toho může být skutečná mezera větší než běžná mezera.

4.1.2.18.3 Uspořádání koleje u nástupišť

Poznámka, která má být odstraněna z CR PRM TSI na konci procesu: Nástupiště u tratí kategorie I vysokorychlostní železniční sítě musí splňovat požadavky TSI pro vysokorychlostní infrastrukturu.

▼B

Poznámka, která má být zahrnuta do TSI pro vysokorychlostní infrastrukturu: Nástupiště u tratí kategorie II a III vysokorychlostní železniční sítě musí splňovat požadavky odstavce 4.1.2.18.3 CR PRM TSI.

U nástupišť v konvenční železniční síti by měla být kolej podél nástupišť pokud možno v přímé, avšak nikde nesmí mít menší poloměr než 300 m.

4.1.2.19 Šířka a hrana nástupiště

Je přípustné, aby šířka nástupiště byla proměnlivá po celé jeho délce. Minimální šířka nástupiště bez překážek musí být větší než:

— šířka nebezpečné oblasti plus šířka dvou průchodů po obou stranách o šířce 800 mm (1 600 mm) nebo

u jednostranného nástupiště 2 500 mm nebo u ostrovního nástupiště 3 300 mm (tento rozměr se může zúžit na 2 500 mm u konců nástupiště).

Požadavek na minimální šířku nezohledňuje dodatečnou šířku, která může být zapotřebí pro průchod cestujících.

Je přípustné, aby se v rámci tohoto volného průchodu o šířce 1 600 mm nacházely malé překážky o délce menší než 1 000 mm (například: stožáry, sloupy, přístřešky, sedadla). Vzdálenost od hrany nástupiště k překážce musí být nejméně 1 600 mm a od okraje překážky k nebezpečné oblasti musí být volný průchod o šířce nejméně 800 mm.

Je-li vzdálenost mezi jakýmikoli dvěma překážkami menší než 2 400 mm, považují se za jednu velkou překážku.

Vzdálenost mezi okrajem překážek, jako jsou stěny, místa k sezení, výtahy a schodiště, které jsou delší než 1 000 mm avšak kratší než 10 000 mm, a okrajem nebezpečné oblasti nesmí být menší než 1 200 mm. Vzdálenost mezi hranou nástupiště a okrajem této překážky nesmí být menší než 2 000 mm.

Vzdálenost mezi okrajem překážek, jako jsou stěny, místa k sezení, pohyblivé chodníky a schodiště, které jsou delší než 10 000 mm, a okrajem nebezpečné oblasti nesmí být menší než 1 600 mm. Vzdálenost mezi hranou nástupiště a okrajem této překážky nesmí být menší než 2 400 mm.

Pokud jsou na palubě vlaků nebo na nástupištích doplňková zařízení, která umožňují osobám na vozíku pro invalidy nastoupit do vlaku nebo vystoupit z vlaku, musí být v místě, kde se toto zařízení pravděpodobně bude používat, mezi okrajem zařízení, kde se vozík pro invalidy nakládá nebo vykládá, na úrovni nástupiště a nejbližší překážkou na nástupišti nebo protější nebezpečnou oblastí zajištěn volný prostor nejméně 1 500 mm. Nové stanice musí tento požadavek splňovat pro všechny vlaky, které budou zastavovat u nástupiště.

Nebezpečná oblast nástupiště začíná hranou nástupiště přilehlou ke koleji a je definována jako oblast, kde mohou být cestující vystaveni nebezpečným silám z důvodu aerodynamického efektu projíždějících vlaků, v závislosti na jejich rychlosti. U konvenčního železničního systému musí být tato nebezpečná oblast v souladu s vnitrostátními předpisy.

▼B

Hranice nebezpečné oblasti, nejvzdálenější od hrany nástupiště přilehlé ke koleji, musí být označena vizuálními i hmatovými výstrahami. Hmatové značení musí být v souladu s vnitrostátními předpisy.

Vizuální výstrahou musí být barevně kontrastní, protiskluzový, výstražný pruh o šířce nejméně 100 mm.

Barva materiálu na hraně okraje nástupiště přilehlé ke kolejím musí opticky kontrastovat s tmavým kolejovým prostorem. Tento materiál musí být protiskluzový.

4.1.2.20 Konec nástupiště

Konec nástupiště musí mít jak vizuální, tak i hmatové značení.

4.1.2.21 Pomocná zařízení pro nastupování cestujících na vozících pro invalidy

4.1.2.21.1 Požadavky subsystému

Má-li nástupiště na stanici, která má bezbariérové přístupové cesty, přijímat vlaky zastavující za běžného provozu vybavené dveřmi kompatibilními s vozíkem pro invalidy, musí být zajištěno pomocné zařízení pro nastupování, které se bude používat mezi těmito dveřmi a nástupištěm a umožní cestujícím na vozíku pro invalidy nastupování nebo vystupování,

— ledaže by se prokázalo, že mezera mezi okrajem prahu těchto dveří a hranou nástupiště není větší než 75 mm měřeno horizontálně a 50 mm měřeno vertikálně

a

— ledaže by se v okolí 30 km na trase nacházela stanice nebo zastávka, která by byla vybavena pomocným zařízením pro nastupování.

Odpovědný provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice, jsou-li odpovědnými subjekty) a železniční podnik se dohodnou na správě pomocného zařízení pro nastupování v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční přepravě ([1]) a určí, která strana je odpovědná za zajištění pomocného zařízení pro nastupování. Provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice) a železniční podnik zajistí, že rozdělení odpovědností, na kterém se dohodnou, je nejvíce celkově životaschopným řešením.

Tato dohoda by měla definovat:

— nástupiště, kde by měl pomocné zařízení pro nastupování zajistit provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice, a kolejová vozidla, se kterými se bude používat,

— nástupiště, kde by měl pomocné zařízení pro nastupování zajistit železniční podnik, a kolejová vozidla, se kterými se bude používat,

— kolejová vozidla, k nimž má železniční podnik zajistit pomocné zařízení pro nastupování, a nástupiště, kde se bude používat,

— specifická pravidla pro zastavování vlaků, aby bylo splněno ustanovení odstavce 4.1.2.19 (místo pro pomocné zařízení pro nastupování uživatelů vozíků pro invalidy).

([1]) Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 14.

▼B

Ve svém systému řízení bezpečnosti musí železniční podnik uvést, jaké jsou jeho závazky plynoucí z těchto dohod a jakým způsobem je zamýšlí splnit.

Ve svém systému řízení bezpečnosti musí provozovatel infrastruktury uvést, jaké jsou jeho závazky plynoucí z těchto dohod a jakým způsobem je zamýšlí splnit.

Ve výše uvedených odstavcích se provozovatel stanice provozující nástupiště považuje za provozovatele infrastruktury v souladu se směrnicí 91/440/ES, článek 3: definice infrastruktury a nařízením (EHS) č. 2598/70.

Pokud je výsledkem výše popsaných jednání to, že všechny druhy kolejových vozidel zastavujících ve stanici budou vybaveny pomocným zařízením pro nastupování kompatibilním s nástupištěm, je přípustné, aby nástupiště tímto pomocným zařízením nebylo vybaveno.

Pomocné zařízení pro nastupování musí splňovat požadavky odstavce 4.1.2.21.2. Pokud je místo nakládání vozíku pro invalidy předem definováno, může být místo (místa) dveří s dostupností pro vozíky pro invalidy na nástupišti označeno mezinárodním symbolem pro „opatření pro postižené nebo invalidní osoby“. Tyto značky musí být v souladu s přílohou N odstavci N.2 a N.4.

Rampy

Musí být zpřístupněna ruční nebo poloautomatická přístupová rampa, kterou obsluhuje zaměstnanec, ať už uložená na nástupišti stanice nebo na palubě vlaku.

Rampa musí splňovat požadavky odstavce 4.1.2.21.2.

Mobilní zdvihací plošiny

Používá-li se mobilní zdvihací plošina, musí splňovat požadavky odstavce 4.1.2.21.2.

4.1.2.21.2 Požadavky prvku interoperability

Nacházejí-li se na stanici pomocná zařízení pro nastupování, musí pojmout vozík pro invalidy s parametry popsanými v příloze M:

Pomocné zařízení pro nastupování musí mít nosnost nejméně 300 kg ve středu zařízení a rozloženou na plochu 660 mm × 660 mm.

Je-li pomocné zařízení obsluhováno elektricky, musí umožňovat nouzový způsob ruční obsluhy pro případ výpadku proudu.

Rampy

Povrch rampy musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku nejméně 760 mm.

Rampy musí mít zvednuté okraje na obou stranách pro ochranu před sklouznutím koleček vozíku pro invalidy.

Obruby na obou koncích rampy musí být zkosené a nesmí být vyšší než 20 mm. Musí být opatřeny výstražnými kontrastními páskami.

Sklon rampy nesmí být větší než 10,2 stupňů (18 %).

Když se rampa používá pro nastupování a vystupování, musí být při používání zajištěna, aby nedošlo při nakládání a vykládání k posunutí.

▼B

Musí být zajištěn bezpečný způsob skladování ramp, včetně přenosných, aby nepřekážely cestujícím.

Mobilní zdvihací plošiny

Používá-li se mobilní zdvihací plošina, musí splňovat následující požadavky:

Povrch plošiny musí být protiskluzový. Na úrovni povrchu musí mít plošina světlou šířku nejméně 720 mm.

Provedení plošiny musí zajišťovat, že se vozidlo nemůže uvést do pohybu, dokud není plošina složena.

Tam, kde je plošina k dispozici, musí každý ovládací prvek pro rozložení, spuštění na úroveň země, zdvižení a složení vyžadovat souvislý ruční tlak obsluhy a nesmí umožňovat nesprávné pořadí kroků zdvíhání, když je plošina obsazena.

Plošina musí umožňovat nouzový způsob rozložení, spuštění na úroveň země, zdvižení a složení prázdné plošiny, pokud dojde k výpadku proudu do plošiny.

Žádná část plošiny se nesmí pohybovat rychlostí přesahující 150 mm/s během spouštění a zdvíhání osoby a nesmí přesahovat rychlost 300 mm/s při rozkládání nebo skládání (kromě případů ručního rozkládání nebo skládání). Maximální horizontální a vertikální přetížení obsazené plošiny je 0,3 G.

Plošina musí být vybavena zábranami zabraňujícími sjetí kteréhokoli kolečka vozíku pro invalidy z plošiny při jeho používání.

Pohyblivá zábrana nebo zabudovaný prvek musí bránit vozíku pro invalidy před sjetím z okraje plošiny nejbližšího vozidlu, dokud je plošina v plně zdvižené poloze.

Každá strana plošiny, která ve zdvižené poloze přečnívá přes vozidlo musí mít zábranu nejméně 25 mm vysokou. Tyto zábrany nesmí překážet manévrování při pohybu na ostrůvek nebo z něj.

Zábrana na nakládacím okraji (vnější zábrana), která funguje jako nakládací rampa, když je plošina na úrovni země, musí být dostatečně vysoká, když je zvednutá nebo uzavřená, nebo musí být zajištěn doplňkový systém, který by zabránil elektrickému vozíku v přejetí zábrany.

Plošina musí dovolovat polohu vozíku pro invalidy otočenou směrem k vlaku i od vlaku.

Musí být zajištěn bezpečný úložný systém, aby nedošlo k nárazu složené plošiny do vozíku pro invalidy nebo do zdravotních pomůcek a nepředstavoval žádné riziko pro cestující.

4.1.2.22 Úrovňové přechody kolejí ve stanicích

Pokud je podle vnitrostátních předpisů pro cestující přípustné použití úrovňových přechodů kolejí ve stanicích a je vyžadováno zajištění bezbariérové přístupové cesty, musí být tyto cesty dostupné pro všechny kategorie OOSPO.

Musí být navrženy tak, aby nejmenší kolečko vozíku pro invalidy, definované v příloze M, nebylo zachyceno mezi plochou přechodu a kolejí.

Hranice plochy přechodu musí být označeny vizuálními a hmatovými značkami.

▼B

4.1.3 Funkční a technické specifikace rozhraní

Vzhledem k tomu, že TSI pro konvenční železnici v současnosti neexistují pro subsystémy „Osobní kolejová vozidla“ a „Infrastruktura“, zůstává tento odstavec otevřeným bodem.

Neexistuje rozhraní se subsystémem „Řízení a zabezpečení“.

Rozhraní se subsystémem provozu jsou popsána v odstavci 4.1.4 „Provozní pravidla“.

4.1.4 Provozní pravidla

Následující provozní pravidla nepředstavují žádnou část hodnocení subsystému „Infrastruktura“.

Tato TSI nedefinuje provozní pravidla pro evakuaci v případě nouzových situací, ale pouze příslušné technické požadavky. Smyslem technických požadavků na subsystém „Infrastruktura“ je usnadnit evakuaci všech osob, včetně OOSPO.

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou provozní pravidla specifická pro subsystém „Infrastruktura“ v souladu s technickou oblastí působnosti definovanou v odstavci 1.1., jichž se týká tato TSI, následující:

— *Obecné*

Provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice musí mít vypracovány písemné zásady pro zajištění, že všechny kategorie OOSPO mohou mít přístup k infrastruktuře pro cestující po celou provozní dobu v souladu s technickými požadavky této TSI. Zásady navíc musí být kompatibilní se zásadami železničního podniku, který může mít zájem zařízení případně využívat (viz odstavec 4.2.4). Zásady musí být uplatňovány prostřednictvím poskytnutí dostatečných informací personálu, vypracováním postupu a pomocí školení. Zásady pro infrastrukturu musí mimo jiné zahrnovat provozní pravidla pro následující situace:

— *Bezbariérové přístupové cesty*

Pokud nové, obnovované nebo modernizované stanice, **které mají denní průchod 1 000 nebo méně cestujících, vypočtený jako průměr za posledních 12 měsíců ze součtu nastupujících a vystupujících cestujících**, nesplňují požadavky týkající se aspektů výtahu a/nebo rampy z požadavků na bezbariérovou přístupovou cestu, podle odstavce 4.1.2.3.1, uplatní se vnitrostátní předpisy pro organizaci a přepravu osob na vozících pro invalidy dopravními prostředky dostupnými pro tělesně postižené mezi touto nedostupnou stanicí a další dostupnou stanicí na stejné trase.

— *Dostupnost stanice*

Musí být vypracovány provozní předpisy zajišťující, aby informace týkající se míry dostupnosti všech stanic byly volně k dispozici.

— *Stanice bez personálu – Výdej jízdenek cestujícím se zrakovým postižením*

Provozní pravidla musí být vypracována a zavedena s ohledem na stanice bez personálu, kde se výdej jízdenek zajišťuje prostřednictvím automatů (viz odstavec 4.1.2.9). V těchto situacích musí být vždy k dispozici alternativní způsob výdeje jízdenek dostupný pro zrakově postižené cestující (například dovolující nákup buď ve vlaku nebo v místě určení).

▼B

— *Kontrola jízdenek – Turnikety*

Tam, kde se pro kontrolu jízdenek používají turnikety, musí být zavedena taková provozní pravidla, kdy OOSPO mají k dispozici paralelní přístup těmito kontrolními body. Tento přístup pro OOSPO musí dovolovat vstup osob na vozících pro invalidy, kočárků, rozměrných zavazadel atd. a jejich kontrolu zaměstnanci nebo automaty.

— *Vizuální a mluvené informace – Zajištění úplnosti a shodnosti*

Musí být zavedena provozní pravidla pro zajištění souladu mezi hlavními vizuálními a mluvenými a informacemi (viz oddíl 4.1.2.12). Pracovníci zajišťující oznamování musí dodržovat standardní postupy pro dosažení plného souladu základních informací.

— *Informační systém pro cestující na požádání*

V situacích, kdy základní mluvené informace nejsou poskytovány prostřednictvím ohlašovacího systému na stanici (viz odstavec 4.1.2.12), musí být zavedena provozní pravidla zajišťující poskytnutí alternativního informačního systému, kdy jsou cestující schopni získat stejné informace ve zvukové podobě na stanici (např. telefonní informační služba s obsluhou nebo automatická).

— *Nástupiště – Zóna pro manipulaci s pomocným zařízením pro nastupování s vozíkem pro invalidy*

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice společně určí místo na nástupišti, kde se bude toto zařízení pravděpodobně používat a prověří jeho použitelnost. Toto místo musí být kompatibilní se stávajícími nástupišti, kde bude vlak pravděpodobně zastavovat.

Důsledkem výše popsaného opatření je, že místo zastavení vlaku musí být v určitých případech upraveno, aby byl tento požadavek splněn.

Provozní pravidla musí být zavedena tak, aby zohledňovala variace řazení vlaku (viz odstavec 4.1.2.19), aby mohla být určena místa zastavení vlaku s ohledem na místa obsluhy pomocných zařízení pro nastupování.

Na nástupišti musí být pro každé pomocné zařízení pro nastupování vyhrazen volný prostor 1 500 mm od hrany nástupiště (viz odstavec 4.1.2.19).

— *Bezpečnost pomocných zařízení pro nastupování s ručním a elektrickým vozíkem pro invalidy*

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se obsluhy pomocného zařízení pro nastupování personálem stanice (viz oddíl 4.1.2.12).

Musí být zavedeno provozní pravidlo týkající se použití pohyblivé bezpečnostní zábrany na výtazích pro vozíky pro invalidy ze strany pracovníků stanice (viz odstavec 4.1.2.21.2).

Musí být zavedena provozní pravidla, aby bylo zajištěno, že personál dokáže bezpečně obsluhovat rampy pro nastupování, pokud jde o jejich rozkládání, zajištění, zdvíhání, spouštění a skládání (viz odstavec 4.1.2.21.2).

▼B

— *Pomoc osobám na vozíku pro invalidy*

Musí být zavedena provozní pravidla pro zajištění, že personál ví, že osoby na vozíku pro invalidy mohou vyžadovat pomoc při nastupování nebo vystupování z vlaku, a že musí tuto pomoc v případě potřeby poskytnout.

Po osobách na vozíku pro invalidy se může vyžadovat zamluvení této pomoci předem, aby byla zajištěna dostupnost školeného personálu.

— *Úrovňové přechody kolejí s dozorem*

Pokud vnitrostátní předpisy povolují úrovňové přechody kolejí s dozorem, musí být zavedena provozní pravidla zajišťující, aby personál na úrovňovém přechodu kolejí s dozorem poskytnul OOSPO příslušnou pomoc, včetně signalizace, kdy je bezpečné kolej přejít.

4.1.5 Pravidla údržby

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou pravidla údržby specifická pro „subsystém Infrastruktura“ v souladu s technickou oblastí působnosti definovanou v odstavci 1.1., jichž se týká tato TSI, následující:

Provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice musí mít zavedeny postupy, které zahrnují poskytnutí alternativní pomoci OOSPO během údržby, výměny nebo opravy zařízení, která OOSPO používají.

4.1.6 Odborná kvalifikace

Odborná kvalifikace personálu potřebného pro obsluhu subsystému „Infrastruktura“ v souladu s technickou oblastí působnosti definovanou v odstavci 1.1. a v souladu s odstavcem 4.1.4, uvádějícím seznam provozních pravidel, jichž se týká tato TSI, je následující:

Odborné školení personálu provádějícího doprovod vlaku, poskytujícího služby a pomoc cestujícím na stanici a prodávajících jízdenky musí zahrnovat téma informovanosti o postižených osobách a jejich rovnoprávnosti, včetně specifických potřeb každé kategorie OOSPO.

Odborné školení techniků a vedoucích pracovníků odpovědných za údržbu a provoz infrastruktury musí zahrnovat téma informovanosti o postižených osobách a jejich rovnoprávnosti, včetně specifických potřeb každé kategorie OOSPO.

4.1.7 Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti

Neexistují žádné specifické požadavky v oblasti působnosti této TSI, týkající se podmínek ochrany zdraví a bezpečnosti personálu potřebných pro provozování subsystému „Infrastruktura“, ani pro implementaci této TSI.

4.1.8 Registr infrastruktury

Požadavky na registr infrastruktury s ohledem na tuto TSI jsou následující:

— zeměpisná oblast působnosti, jak je definována v odstavci 1.2,

— v rámci definované zeměpisné oblasti působnosti musí být uvedeny stanice, na které se vztahuje tato TSI,

▼B

— pro každou uvedenou stanici musí být uvedena nástupiště na této stanici, která spadají do oblasti působnosti této TSI.

Pro každou uvedenou stanici, včetně všech nástupišť, která spadají do oblasti působnosti této TSI, musí být uvedeny a popsány následující prvky s ohledem na příslušné odstavce v této TSI, následovně:

— parkovací místa v souladu s odstavcem 4.1.2.2,

— bezbariérové přístupové cesty v souladu s odstavcem 4.1.2.3,

— hmatové naváděcí cesty, jsou-li zajištěny, v souladu s odstavcem 4.1.2.3.2,

— toalety, včetně toalet dostupných pro osoby na vozících pro invalidy, v souladu s odstavcem 4.1.2.7,

— místa výdeje jízdenek, informačních přepážek a pomoci zákazníkům v souladu s odstavcem 4.1.2.9,

— vizuální informační systémy v souladu s odstavcem 4.1.2.11,

— rampy, pohyblivé schody nebo pohyblivé chodníky nainstalované v souladu s odstavcem 4.1.2.17,

— výška, šířka a délka každého nástupiště a vzdálenost hrany každého nástupiště od osy přilehlé koleje v souladu s odstavci 4.1.2.18 a 4.1.2.19,

— pomocná zařízení pro nastupování a jejich popis, jsou-li zajištěna, v souladu s odstavcem 4.1.2.21,

— úrovňové přechody kolejí ve stanicích, kde jsou dostupné pro použití OOSPO v souladu s odstavcem 4.1.2.22.

Pokud byly pro zajištění souladu s touto TSI uplatněny vnitrostátní předpisy, musí být u odpovídající položky v registru uvedeny příslušné předpisy a odstavce.

4.2 Subsystém „Kolejová vozidla“

4.2.1 Úvod

Transevropský konvenční železniční systém, na který se vztahuje směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES, a jehož částí je tento subsystém, je integrovaný systém, jehož úplnost a shoda musí být ověřeny. Tato úplnost a shoda musí být zkontrolována především s ohledem na specifikace každého subsystému, na jeho rozhraní se systémem, ve kterém je integrován, i na pravidla provozu a údržby.

Funkční a technické specifikace subsystému a jeho rozhraní, popsané v odstavci 4.1.2, nenařizují použití specifických technologií nebo technických řešení, kromě případů, kdy je to nezbytně nutné pro interoperabilitu transevropské konvenční železniční sítě. Avšak novátorská řešení pro zajištění interoperability mohou vyžadovat nové specifikace a/nebo nové způsoby vyhodnocování. Aby byla umožněna technologická inovace, musí být tyto specifikace a způsoby vyhodnocování vypracovány postupem popsaným v oddílech 6.1.4 a 6.2.4.

▼B

S ohledem na všechny platné základní požadavky, subsystém „Kolejová vozidla“ charakterizují:

4.2.2 Funkční a technické specifikace

4.2.2.1 Obecné

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou funkční a technické specifikace subsystému „Kolejová vozidla“, týkající se dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, tyto:

— Sedadla

— Místa pro vozíky pro invalidy

— Dveře

— Osvětlení

— Toalety

— Průchozí profily

— Informace pro zákazníky

— Změny výšky

— Madla

— Vybavení na spaní dostupná pro vozíky pro invalidy

— Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla

U každého základního parametru obecné ustanovení popisuje následující ustanovení.

V následujících ustanoveních jsou podrobně popsány podmínky, které mají být splněny pro splnění požadavků představených v obecném ustanovení.

4.2.2.2 Sedadla

4.2.2.2.1 Obecné

Držadla nebo svislá madla či jiné prvky, které lze použít pro osobní stabilitu při používání uličky, musí být nainstalovány na opěradlech všech sedadel na straně uličky, pokud se sedadlo nedotýká zadní strany jiného sedadla obráceného do opačného směru vybaveného držadlem, nebo pokud se nedotýká příčky.

Držadla nebo jiné prvky, které se dají používat pro osobní stabilitu, musí být umístěny ve výšce mezi 800 mm a 1 200 mm nad podlahou, nesmí vyčnívat do průchozího profilu a musí opticky kontrastovat se sedadlem.

V místech k sezení vybavených pevnými podélnými sedadly lze pro osobní stabilitu využívat madla. Tato madla musí být umístěna ve vzdálenosti nejvýše 2 000 mm od sebe a musí být ve výšce mezi 800 mm a 120 mm nad podlahou a musí opticky kontrastovat s okolním interiérem vozidla.

Držadla a jiné prvky nesmějí mít ostré hrany.

▼B

4.2.2.2.2 Vyhrazená sedadla

4.2.2.2.2.1 Obecné

Jako vyhrazená sedadla pro OOSPO musí být v rámci fixní vlakové soupravy nebo v rámci jednotlivého vozidla či jednotlivé třídy vyhrazeno nejméně 10 procent sedadel.

Vyhrazená sedadla a vozidla, která je obsahují, musí být označena značkami v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.8 a musí zde být uvedeno, že ostatní cestující musí tato sedadla uvolnit osobám oprávněným je používat.

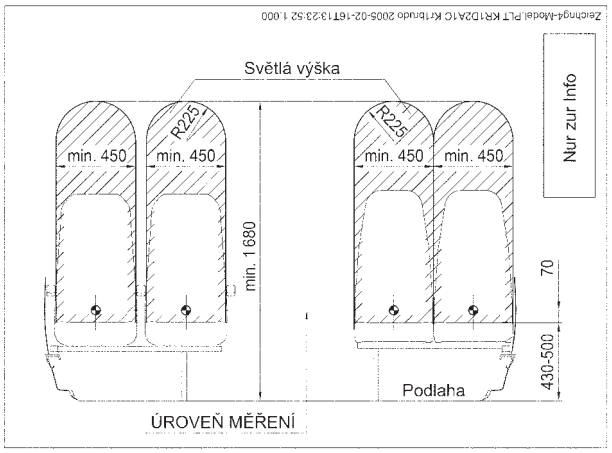
Vyhrazená sedadla se musí nacházet v osobním salonním voze a v blízkosti vnějších dveří.

Jsou-li sedadla vybavena opěrkami rukou, vyhrazená sedadla musí být vybavena pohyblivými opěrkami rukou, netýká se to opěrek rukou podél skříně vozidla. Pohyblivé opěrky rukou se musí sklápět do polohy rovnoběžné s opěradlem sedadla, aby byl umožněn volný přístup k sedadlu nebo jakýmkoli sousedícím vyhrazeným sedadlům.

Jako vyhrazená sedadla nesmí sloužit pomocná sklápěcí sedadla.

Každé vyhrazené sedadlo a prostor dostupný pro jeho uživatele musí splňovat požadavky schémat uvedených na obrázcích 1 až 4.

Celá užitečná sedací plocha vyhrazeného sedadla musí být nejméně 450 mm široká (viz obrázek 1).

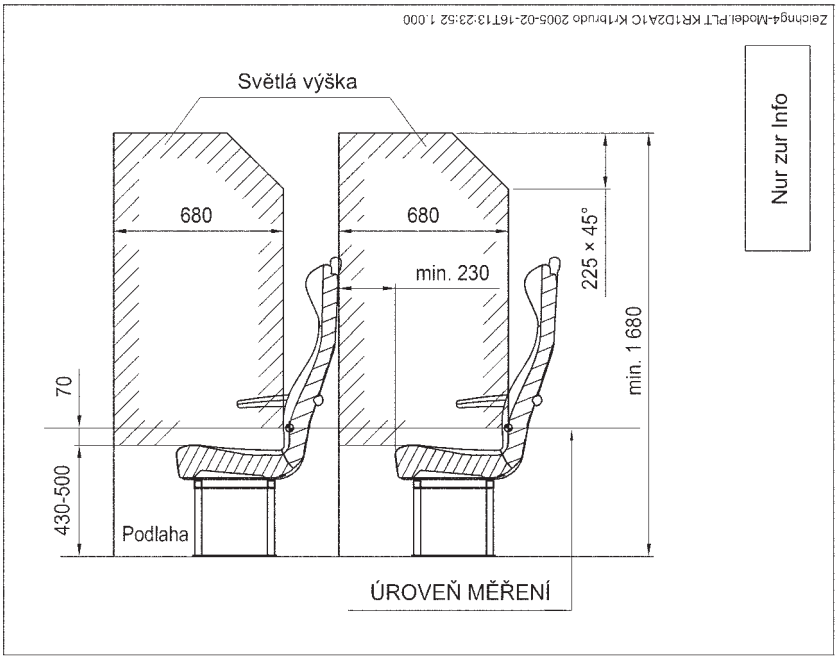


OBRÁZEK 1

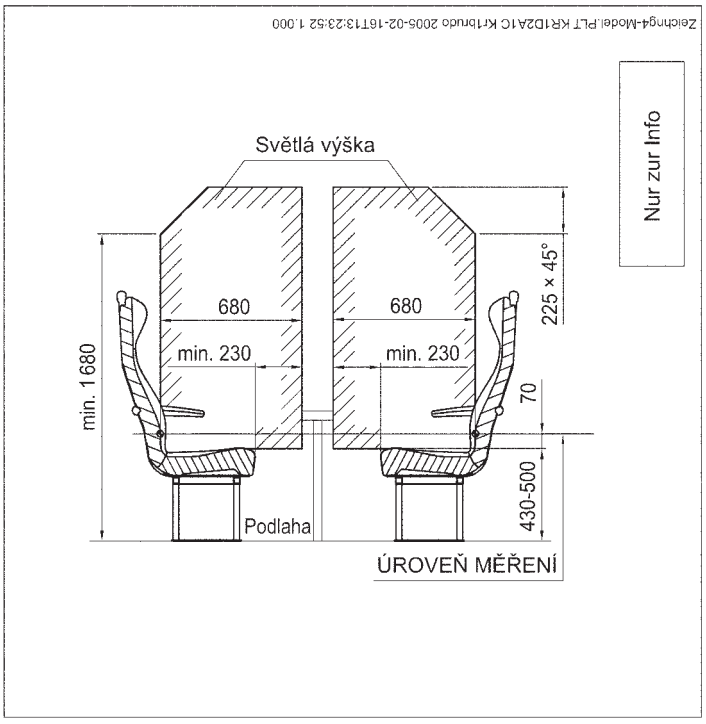
Svršek čalounění každého vyhrazeného sedadla musí být na předním okraji sedadla mezi 430 mm a 500 mm nad úrovní podlahy. Světlá výška nad každým sedadlem musí být nejméně 1 680 mm od úrovně podlahy (viz obrázek 2), kromě dvoupodlažních vlaků, u nichž jsou nad sedadly nainstalovány police na zavazadla. V takovém případě je přípustná snížená světlá výška 1 520 mm pod zavazadlovými policemi, za předpokladu, že nejméně 50 % vyhrazených sedadel má zachovanou světlou výšku 1 680 mm.

▼B

Poznámka: Na následujících obrázcích č. 2 až 4 jsou zobrazeny průřezy středovou osou sedadla.

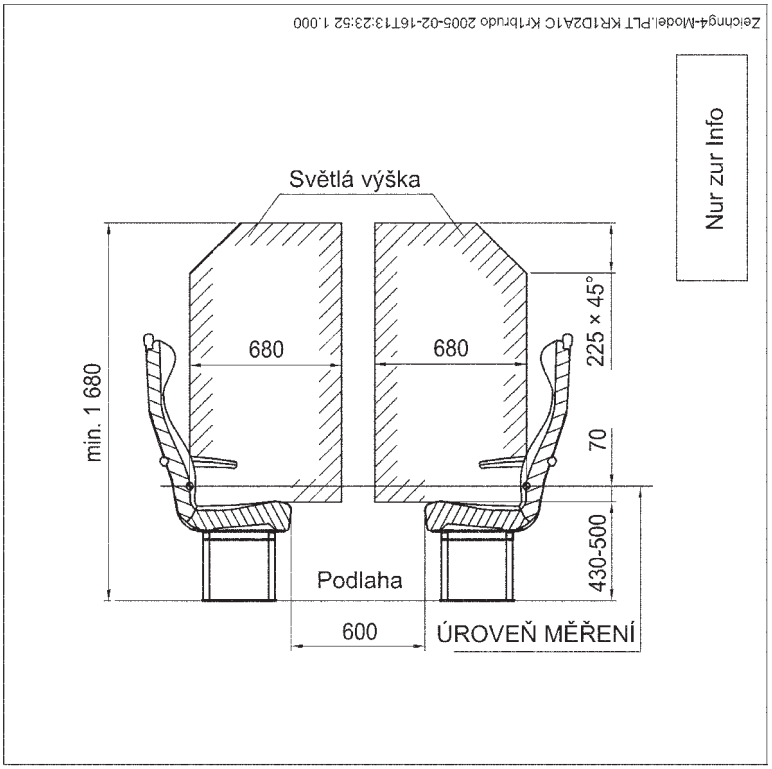


OBRÁZEK 2



OBRÁZEK 3

▼B



OBRÁZEK 4

Jsou-li nainstalována sklápěcí sedadla, musí se rozměry měřit při sedadlech v plně vzpřímené poloze.

4.2.2.2.2.2 Sedadla v uspořádání za sebou

Jsou-li jako vyhrazená sedadla určena sedadla v uspořádání za sebou, musí mezera před každým sedadlem splňovat požadavek na obrázku 2.

Jak je uvedeno na obrázcích 1 až 4, vzdálenost mezi předním povrchem opěradla sedadla a vertikální plochou na úrovni nejzadnější části sedadla vpředu musí být nejméně 680 mm, s tím, že požadovaný sklon sedadla musí být měřen od středu sedadla 70 mm nad místem, kde čalounění navazuje na opěradlo zad. Rovněž musí být volný prostor mezi předním okrajem čalounění sedadla a stejnou vertikální plochou pro sedadlo vpředu nejméně 230 mm.

4.2.2.2.2.3 Sedadla v uspořádání proti sobě

Jsou-li jako vyhrazená sedadla určena sedadla v uspořádání proti sobě, musí být vzdálenost mezi předními okraji čalounění každého sedadla nejméně 600 mm (viz obrázek 4).

Jsou-li vyhrazená sedadla uspořádaná proti sobě vybavena stolkem, musí být horizontální vzdálenost mezi předním okrajem čalounění sedadla a okrajem stolku nejméně 230 mm (viz obrázek 3).

▼B

4.2.2.3 Místa pro vozíky pro invalidy

Podle délky vlaku, bez lokomotivy nebo tažného vozu, musí být ve vlaku počet míst pro vozíky pro invalidy nejméně takový jako počet uvedený v následující tabulce:

Délka vlaku	Počet míst pro vozíky pro invalidy ve vlaku
Do 205 metrů	2 místa pro vozíky pro invalidy
205 až 300 metrů	3 místa pro vozíky pro invalidy
Více než 300 metrů	4 místa pro vozíky pro invalidy

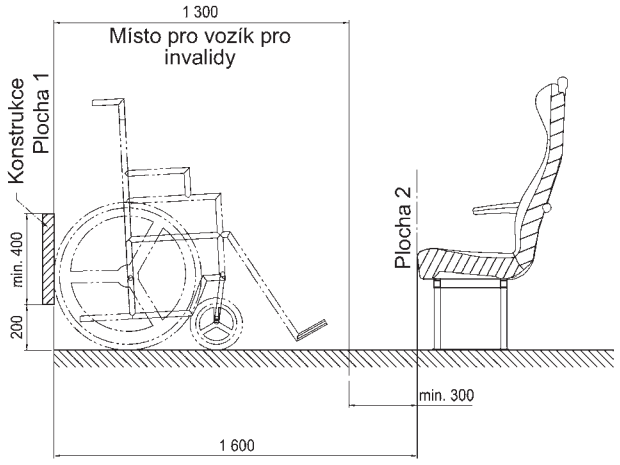
Pro zajištění stability musí být místo pro vozíky pro invalidy koncipováno tak, aby vozík pro invalidy směřoval buď ve směru nebo proti směru jízdy.

Místo pro vozíky pro invalidy pro jednu osobu na vozíku pro invalidy musí pojmout vozík pro invalidy s následujícími parametry:

Nacházejí-li se na stanici pomocná zařízení pro nastupování, musí pojmout vozík pro invalidy s parametry popsanými v příloze M.

V určeném prostoru nesmí být žádné překážky mezi podlahou a stropem vozidla, jiné než zavazadlová police nad hlavou, horizontální madlo připevněné ke stěně nebo stropu vozidla nebo stolek v souladu s požadavky odstavce 4.2.2.10.

Minimální vzdálenost v podélné rovině mezi místem pro vozík pro invalidy a přední plochou 2 musí být v souladu s obrázkem 5. Plocha 1 může být sklopené sklápěcí sedadlo nebo skládací sedadlo nebo příčka.

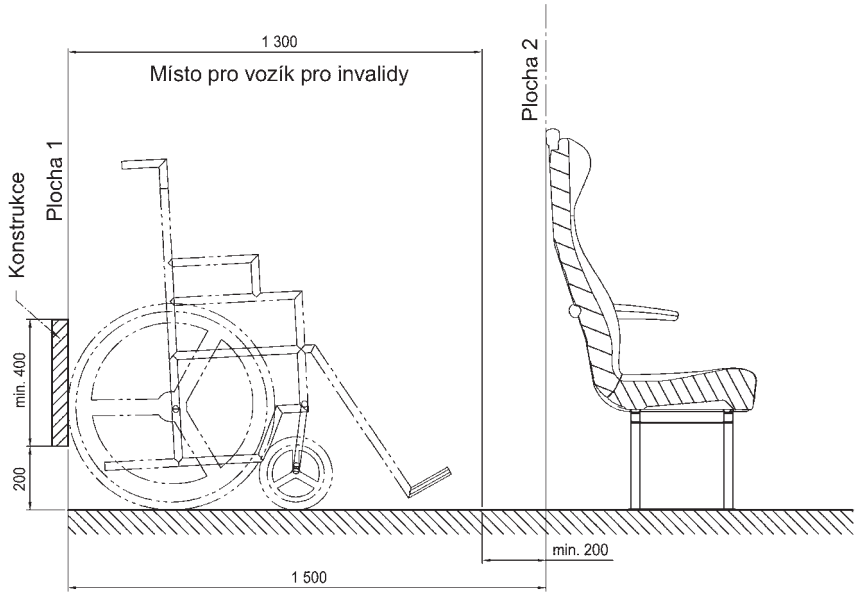


OBRÁZEK 5

Pokud je plocha 2 předním okrajem čalounění sedadla pro cestující v uspořádání proti sobě a pokud je toto sedadlo obsazeno cestujícím, vzdálenost nesmí být menší než 300 mm.

▼B

Pokud je plocha 2 zadní stranou sedadla pro cestující v uspořádání za sebou nebo příčka nebo sklopené sklápěcí sedadlo před místem pro vozík pro invalidy, nesmí být vzdálenost menší než 200 mm.



OBRÁZEK 6

V místě pro vozík pro invalidy může být nainstalované sklápěcí nebo skládací sedadlo, avšak ve složené poloze nesmí zasahovat do rozměrových požadavků na místo pro vozík pro invalidy.

Na jednom konci místa pro vozík pro invalidy musí být konstrukce nebo jiný přijatelný prvek o šířce 700 mm (zobrazen na obrázku 6). Výška konstrukce nebo prvku musí být taková, aby zabránila převrácení vozíku dozadu, pokud je o ni vozík zadní částí opřený.

Musí být k dispozici alespoň jedno sedadlo buď vedle nebo naproti místa pro vozík pro invalidy, určené pro doprovod osoby na vozíku pro invalidy. Toto sedadlo musí poskytovat stejnou míru pohodlí, jako ostatní sedadla a může být také umístěno na opačné straně průchozího profilu.

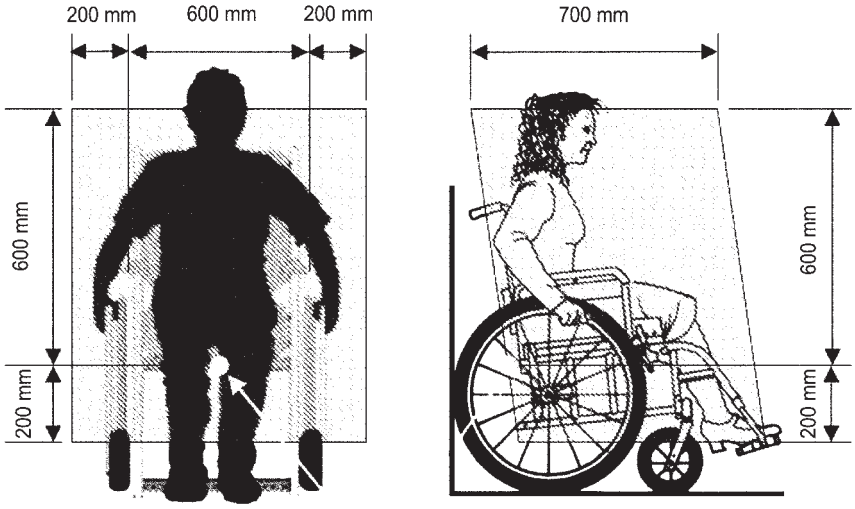
Místo pro vozík pro invalidy musí být vybaveno tlačítkem nouzové akustické výstrahy (krizový spínač), které v případě nebezpečí umožní osobě na vozíku pro invalidy informovat osobu, která podnikne odpovídající kroky. Musí se nacházet v dosahu osoby usazené na referenčním vozíku pro invalidy.

Když se tlačítko nouzové akustické výstrahy aktivuje, musí být zajištěna vizuální a zvuková signalizace, že systém nouzové akustické výstrahy funguje.

Tlačítko nouzové akustické výstrahy nesmí být umístěno v úzkém vybrání nebo pod jakýmkoli krytem, který by znemožňoval přímou obsluhu dlaní.

Tlačítko nouzové akustické výstrahy musí být umístěno v pohodlném dosahu osoby používající vozík pro invalidy, nikoli v rámci maxima jejího dosahu.

▼B



Referenční bod sedadla
(480 mm +/- 20 mm nad podlahou a 350 mm +/- 20 mm před konstrukcí)

OBRÁZEK 7

Bezprostředně před nebo v místě pro vozík pro invalidy se musí nacházet značka v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.4 a označovat tak toto místo jako místo pro vozík pro invalidy.

4.2.2.4 Dveře

4.2.2.4.1 Obecné

Ovládací zařízení pro otevření nebo zavření ručně obsluhovaných dveří, určených pro obsluhu veřejností, se musí dát použít dlaní ruky s vynaložením síly nanejvýš 20 newtonů.

Ovládací prvky dveří, ať už ruční nebo tlačítkové, musí opticky kontrastovat s povrchem, na kterém jsou nainstalovány.

Pokud pro obsluhu dveří slouží tlačítka nebo jiná dálková ovládací zařízení, musí se každé tlačítko nebo ovládací prvek dát obsluhovat silou nejvýše 15 newtonů.

Pokud jsou tlačítka pro otevření a zavření dveří nainstalována nad sebou, horní tlačítko musí vždy sloužit pro otevření.

4.2.2.4.2 Vnější dveře

4.2.2.4.2.1 Požadavky subsystému

Vnější dveře pro cestující, automatické a poloautomatické, musí obsahovat zařízení, které detekuje, zda se zavírají za přítomnosti cestujícího a je-li cestující detekován, dveře se musí automaticky zastavit a po omezenou dobu zůstat průchozí.

Vnější dveřní vchody pro cestující musí mít minimální použitelnou šířku při otevření 800 mm.

Vnější dveře musí být zvenčí opatřeny nátěrem nebo označeny tak, aby byly opticky kontrastní se zbytkem skříně vozidla.

▼B

Vnější dveře určené pro použití s vozíkem pro invalidy musí být nejbližší dveře k určeným místům pro vozíky pro invalidy.

Dveře, které se mají použít pro přístup s vozíkem pro invalidy, musí být zřetelně označené značkou v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.4.

Zevnitř vozidla musí být umístění vnějších dveří zřetelně vyznačeno pomocí optického kontrastu na podlaze v blízkosti dveří oproti zbytku podlahy vozidla.

Když jsou dveře připraveny k otevření, musí zaznít signál, který je zřetelně slyšitelný pro osoby uvnitř i vně vlaku. Tento výstražný signál musí znít po dobu nejméně pěti sekund, ledaže jsou dveře obsluhovány, přičemž v takovém případě může signál po 3 sekundách přestat. Tento požadavek neplatí pro vnější zvukové signály u vysokorychlostních vlaků třídy 1 a 2.

Když dveře automaticky nebo ručně otvírá strojvedoucí nebo jiný člen doprovodu vlaku, musí zaznít výstražný signál nejméně po dobu 3 sekund od okamžiku, kdy se dveře začnou otvírat.

Když se dveře, které se automaticky nebo dálkově zavírají připraveny k zavření, musí zaznít výstražný signál, který je slyšitelný pro osoby uvnitř i vně vlaku. Výstražný zvuk musí znít po dobu nejméně 2 sekund před začátkem zavírání dveří a musí mít jiný tón než signál používaný při otevření dveří. Výstražný signál musí znít po celou dobu zavírání dveří.

Zdroj zvuku pro dveřní výstrahy se musí nacházet poblíž ovládacího zařízení, nebo poblíž dveří, pokud toto ovládací zařízení chybí.

Zvukové výstrahy dveří pro cestující – Dveře je možno otevřít

— Charakter

  — Nepřerušovaný nebo pomalu pulsující vícetónový signál (až 2 pulsy za sekundu) tvořený 2 kombinovanými tóny

— Kmitočty

  — 3 000 Hz $^{+}$/- 500 Hz

    a

  — 1 750 Hz +/- 500 Hz

— Hladina akustického tlaku

  70 dB $L_{Aeq,\ T}{}^{+}$/- 2 měřeno ve středu chodbičky ve výšce 1,5 m nad úrovní podlahy. (T = celková doba trvání zvuku)

Zvukové výstrahy dveří pro cestující – Výstraha zavření dveří

— Charakter

  — Rychle pulsující tón (6–10 pulsů za sekundu)

— Kmitočet

  — 1 900 Hz $^{+}$/- 500 Hz

— Hladina akustického tlaku

  70 dB $L_{Aeq,\ T}{}^{+}$/- 2 měřeno vně vozidla 1,5 m od středové linie dveří 1,5 m nad úrovní nástupiště. Vnitřní měření za stejných podmínek jako u výstrahy při otevření dveří. (T = celková doba trvání zvuku)

▼B

Aktivace dveří musí probíhat buď pomocí doprovodu vlaku nebo poloautomaticky (tj. tlačítková obsluha cestujícími).

Ovládací prvky dveří se musí nacházet buď vedle křídla dveří nebo na něm.

Střed vnějších ovládacích prvků dveří, obsluhovatelný z nástupiště, nesmí být níže než 800 mm a výše než 1 200 mm měřeno vertikálně nad nástupištěm, a to u všech nástupišť, kde vlak zastavuje. Střed vnitřního ovládacího zařízení vnějších dveří musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvíce 1 200 mm měřeno vertikálně nad úrovní podlahy vozidla.

4.2.2.4.2.2 Požadavky prvku interoperability

Pokud pro obsluhu dveří slouží tlačítka, musí mít každé tlačítko nebo ovládací prvek vizuální indikaci na tlačítku nebo okolo něj, je-li připraven k použití a musí se dát obsluhovat silou nejvýše 15 newtonů. Pokud zavření dveří dálkově aktivuje doprovod vlaku, nesmí vizuální indikace zhasnout dříve než 2 sekundy před zahájením zavírání dveří.

Tato tlačítka musí být musí být identifikovatelné hmatem (například pomocí hmatových značek) a musí obsahovat informace o jejich funkci.

4.2.2.4.3 Vnitřní dveře

4.2.2.4.3.1 Požadavky subsystému

Vnitřní automatické a poloautomatické dveře musí obsahovat zařízení, které chrání cestující před zachycením při používání dveří.

Pokud jsou nainstalovány vnitřní dveře, musí splňovat požadavky tohoto odstavce.

Dveřní otvory, které jsou upraveny pro přístup osob na vozících pro invalidy, musí mít minimální použitelnou světlou šířku 800 mm.

Ovládací zařízení pro otevření nebo zavření ručně obsluhovaných dveří, určených pro obsluhu veřejností, se musí dát použít dlaní ruky s vynaložením síly nanejvýš 20 newtonů.

Síla potřebná pro otevření nebo zavření ručně obsluhovaných dveří nesmí přesahovat 60 newtonů.

Střed vnitřního ovládacího zařízení dveří musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvíce 1 200 mm měřeno vertikálně nad úrovní podlahy vozidla.

Automatické dveře mezi vozidly a následné spojovací dveře se musí otevírat buď synchronně jako pár, nebo druhé dveře musí automaticky detekovat přítomnost osoby, která se k nim pohybuje a otevřít se.

Je-li více než 75 % povrchu dveří z průhledného materiálu, musí být označeny nejméně dvěma výraznými pruhy tvořenými značkami, logy, emblémy nebo dekorativními prvky. Horní pruh musí být ve výšce mezi 1 500 mm a 2 000 mm a spodní pruh ve výšce mezi 850 mm a 1 000 mm a musí kontrastovat s pozadím po celé šířce dveří. Tyto pruhy musí být nejméně 100 mm vysoké.

▼B

4.2.2.4.3.2 Požadavky prvku interoperability

Pokud pro obsluhu dveří slouží tlačítka, musí být každé tlačítko osvětlené (nebo jeho okolí), je-li připraveno k použití a musí se dát obsluhovat silou nejvýše 15 newtonů.

Střed ovládacího zařízení musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvíce 1 200 mm nad úrovní podlahy.

Tyto ovládací prvky musí být musí být identifikovatelné hmatem (například pomocí hmatových značek) a musí obsahovat informace o jejich funkci.

4.2.2.5 Osvětlení

Schůdky pro nastupování do vozidla musí být osvětleny minimálně intenzitou 75 luxů, měřeno v 80 % šířky schůdku a to světlem umístěným ve schůdku nebo bezprostředně vedle něj.

4.2.2.6 Toalety

4.2.2.6.1 Obecné

Je-li vlak vybaven toaletami, musí být z místa pro vozík pro invalidy zajištěn přístup k univerzálním toaletám a ty musí splňovat požadavky na standardní i univerzální toalety.

4.2.2.6.2 Standardní toalety (požadavky prvku interoperability)

Standardní toaleta není určena pro přístup osobám na vozíku pro invalidy.

Použitelná šířka dveří musí být nejméně 500 mm.

Střed jakékoli dveřní kliky, zámku nebo zařízení na ovládání dveří na vnější i vnitřní straně toalety musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvýše 1 200 mm nad úrovní podlahy.

Uzamčení dveří musí být indikováno vizuálním nebo hmatovým (nebo zvukovým) způsobem.

Jakékoli zařízení na ovládání dveří a další zařízení uvnitř kabiny toalety (kromě zařízení na přebalování dětí) se musí dát obsluhovat silou nepřesahující 20 newtonů.

Jakékoli ovládací zařízení, včetně splachovacího systému, musí být provedeno v kontrastní barvě a/nebo tónu vůči okolnímu povrchu a musí být zjistitelné dotykem.

Musí být poskytnuty jasné a přesné informace o obsluze jakéhokoli ovládacího zařízení, musí využívat piktogramy a být hmatové.

Vedle toaletní mísy a umyvadla musí být nainstalováno svislé a/nebo vodorovné madlo.

Madla musí mít kruhový průřez a průměr 30 mm až 40 mm a musí mít světlou vzdálenost od jakékoli sousedící plochy nejméně 45 mm. Jsou-li madla zakřivená, musí být poloměr vnitřní strany zakřivení nejméně 50 mm.

Toaletní sedátko, víko a jakákoli madla musí být v kontrastní barvě a/nebo tónu vůči pozadí.

4.2.2.6.3 Univerzální toaleta

Univerzální toaleta je toaleta určená pro použití všemi cestujícími včetně všech kategorií OOSPO.

▼B

4.2.2.6.3.1 Požadavky prvku interoperability (univerzální toaleta)

Vstupní dveře na toaletu musí mít minimální použitelnou šířku při otevření 800 mm.

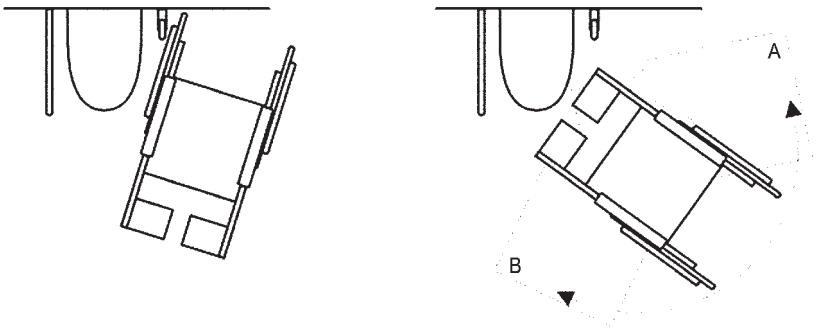
Vnější strana dveří musí být označena značkou v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.4.

Střed jakékoli dveřní kliky, zámku nebo zařízení na ovládání dveří na vnější i vnitřní straně toalety musí být umístěn nejméně 800 mm a nejvýše 1 200 mm nad úrovní podlahy.

Uzamčení dveří musí být indikováno vizuálním nebo hmatovým (nebo zvukovým) způsobem.

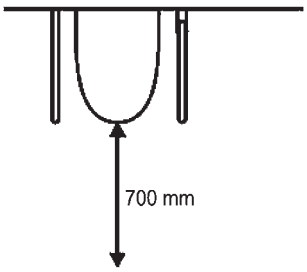
Jakékoli zařízení na ovládání dveří a další zařízení uvnitř kabiny toalety (kromě zařízení na přebalování dětí) se musí dát obsluhovat silou nepřesahující 20 newtonů.

Uvnitř toaletní kabiny musí být dostatek místa, aby se s vozíkem pro invalidy s parametry definovanými v příloze M mohlo manévrovat do pozice sousedící s toaletním sedátkem, viz obrázek 8a.



OBRÁZEK 8A

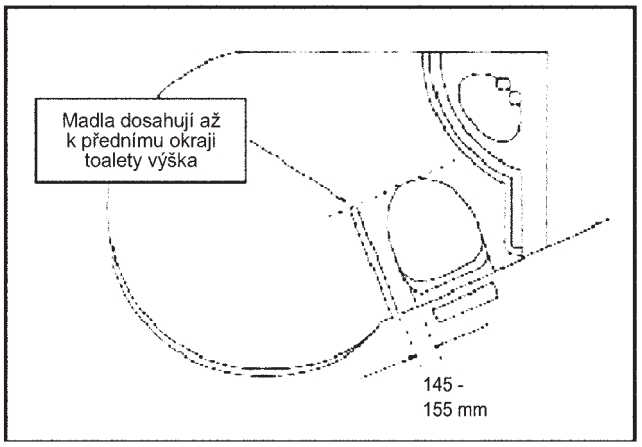
Před toaletním sedátkem musí být volný prostor nejméně 700 mm, jak je uvedeno na obrázku 8b.



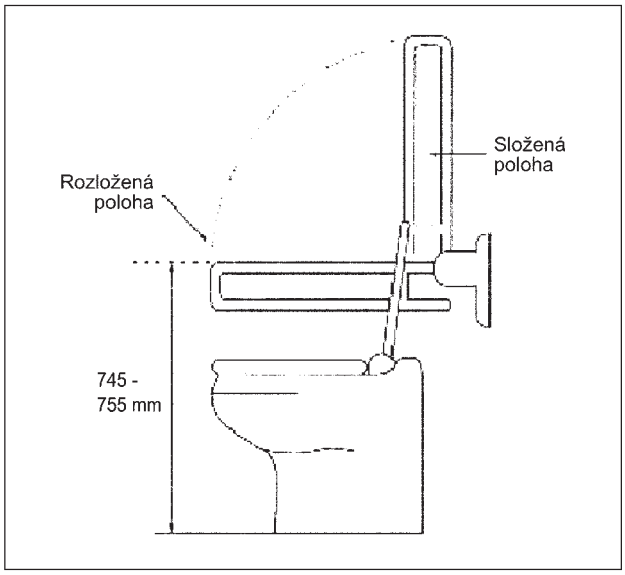
OBRÁZEK 8B

Z každé strany toaletního sedátka musí být nainstalováno vodorovné madlo splňující rozměrové požadavky uvedené v odstavci výše. Madlo na straně dostupné z vozíku pro invalidy musí být sklopné tak, aby osobě na vozíku pro invalidy umožňovalo volný přechod na toaletní sedátko a zpět, viz obrázky 9 a 10.

▼B



OBRÁZEK 9



OBRÁZEK 10

Povrch toaletního sedátka musí být po sklopení ve výšce 450 až 500 mm nad úrovní podlahy.

Veškeré příslušenství (umyvadlo, zásobník mýdla, zrcadlo, zásobník vody a sušič rukou) musí být snadno dostupné osobě na vozíku pro invalidy.

Toaletní kabinka musí být vybavena nejméně dvěma tlačítky nouzové akustické výstrahy, které v případě nebezpečí umožní OOSPO informovat osobu, která může podniknout odpovídající kroky. Jedno musí být umístěno nejvýše 450 mm nad úrovní podlahy, měřeno vertikálně od povrchu podlahy k horní části ovládacího zařízení. Druhé musí být umístěno nejméně 800 mm a nejvíce 1 200 mm nad úrovní podlahy, měřeno vertikálně od povrchu podlahy k horní části ovládacího zařízení.

▼B

Spodní tlačítko nouzové akustické výstrahy musí být umístěno tak, aby na něj mohla dosáhnout osoba ležící na zemi. Tato dvě zařízení musí být umístěna na různých vertikálních plochách kabiny, aby na ně bylo možné dosáhnout z různých míst.

Ovládací prvek tlačítka nouzové akustické výstrahy se musí lišit od ostatních ovládacích prvků na toaletě a musí mít jinou barvu než ostatní ovládací prvky.

Bezprostředně vedle každého tlačítka nouzové akustické výstrahy musí být umístěna značka v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.7. Značka musí popisovat funkci a požadované činnosti a musí opticky kontrastovat s pozadím a poskytovat jasné vizuální a hmatové informace.

Toaleta musí být vybavena vizuální a zvukovou indikací používání systému nouzové akustické výstrahy.

4.2.2.6.3.2 Požadavky prvku interoperability (zařízení pro přebalování dětí)

Není-li k dispozici samostatné prostory pro přebalování dětí, musí být zařízením umožňujícím výměnu dětských plenek vybaveny univerzální toalety. V pracovní poloze musí být zařízení na přebalování ve výšce 800 mm až 1 000 mm nad úrovní podlahy. Musí být nejméně 500 mm široké a 700 mm dlouhé.

Musí být zkonstruováno tak, aby bránilo před nechtěným sklouznutím dítěte, nesmí mít ostré hrany a musí mít nosnost nejméně 80 kg.

Pokud stůl pro přebalování dětí vyčnívá do volného prostoru toalety, musí být možné jej sklopit silou nepřesahující 25 newtonů.

4.2.2.7 Průchozí profily

Od vstupu do vozidla musí být zajištěn minimální průchozí profil vozidlem 450 mm ve výšce do 1 000 mm od úrovně podlahy a 550 mm od výšky 1 000 mm do výšky 1 950 mm.

Šířka průchozího profilu mezi spojenými vozidly jedné vlakové soupravy musí být zachována nejméně 550 mm, měřeno na vodorovné trati v přímé.

Přístup na místa pro vozíky pro invalidy, místa dostupná vozíkům pro invalidy a ke dveřím dostupným pro vozíky pro invalidy musí mít šířku průchozího profilu nejméně 800 mm v kterémkoli bodě po celé minimální výšce 1 450 mm. Průchozí profil musí být uspořádán tak, aby umožňoval volný průjezd referenčního vozíku pro invalidy popsaného v příloze M.

Vedle místa pro vozík pro invalidy musí být zajištěn otáčecí prostor o průměru nejméně 1 500 mm, který umožňuje otočení referenčního vozíku pro invalidy. Místo pro vozík pro invalidy může být součástí kruhu otáčení.

4.2.2.8 Informace pro zákazníky

4.2.2.8.1 Obecné

Všechny informace musí být konzistentní a v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy.

Veškeré informace musí být v souladu s obecným trasovým a informačním systémem, zejména pokud jde o barvy a kontrast ve vlacích, na nástupištích a u vchodů.

▼B

Vizuální informace musí být čitelné za všech světelných podmínek, kdy je vozidlo nebo stanice v provozu.

Vizuální informace musí kontrastovat se svým pozadím.

Písmena latinkou musí být jasně rozeznatelná a musí mít minimální poměr velikosti 20 % vzhledem k velkým písmenům.

Neměla by se používat komprimovaná písmena se spodními dlouhými dotahy a písmena protažená nahoru.

Musí být možné poskytovat informace (zvukové i vizuální) ve více než jednom jazyce. (Výběr a počet jazyků je odpovědností železničního podniku s ohledem na klientelu příslušné železnice.)

Je třeba uvádět následující informace:

— informace o bezpečnosti a bezpečnostní pokyny v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy

— zvukové bezpečnostní pokyny v případě nouze

— tabule s výstrahami, zákazy a příkazy v souladu s evropskými nebo vnitrostátními předpisy

— informace týkající se trasy vlaku

— informace týkající se umístění palubního zařízení.

4.2.2.8.2 Informace (nápisy, piktogramy, indukční smyčky a zařízení pro nouzová volání)

4.2.2.8.2.1 Požadavky subsystému

Veškeré tabule s bezpečnostními informacemi, výstrahami, příkazy a zákazy musí obsahovat piktogramy a musí být provedeny v souladu s normou ISO 3864-1.

Na jednom místě nesmí vedle sebe být více než pět piktogramů, společně se směrovou šipkou ukazující jeden směr.

Značení hmatovými informacemi musí být nainstalováno na:

— toaletách, pro funkční informace a nouzové volání, je-li to vhodné,

— ve vlacích, pro tlačítko otevření/zavření dveří a nouzové volání.

Reklamy se nesmí kombinovat s trasovými a informačními systémy.

Musí být nainstalovány následující grafické symboly a piktogramy specifické pro určité OOSPO:

— symbol vozíku pro invalidy v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.4,

— informace o směru k vybavení dostupné osobám na vozíku pro invalidy,

— informace o umístění dveří dostupných pro vozíky pro invalidy mimo vlaku,

— informace o umístění míst pro vozíky pro invalidy uvnitř vlaku,

— ukazatele univerzálních toalet.

Symboly se mohou kombinovat s dalšími symboly (například: výtah, toaleta apod.).

▼B

4.2.2.8.2.2 Požadavky prvku interoperability

Jsou-li nainstalovány indukční smyčky, musí být označeny znakem vyhovujícím požadavkům přílohy N odstavců N.3 a N.5.

Je-li zajištěno vybavení stanice, grafický symbol musí označovat místo úschovy těžkých zavazadel a neskladných předmětů.

Existuje-li služba přivolání pomoci nebo volání na informační službu, musí být označena znakem vyhovujícím požadavkům přílohy N odstavců N.3 a N.6.

a musí mít:

— vizuální a zvukovou indikaci používání zařízení,

— dodatečné informace o obsluze, je-li to potřeba.

Existuje-li zařízení pro nouzové volání, musí splňovat požadavky přílohy N odstavců N.3 a N.7. A musí mít:

— vizuální a hmatové symboly,

— vizuální a zvukovou indikaci používání zařízení,

— dodatečné informace o obsluze, je-li to potřeba.

Na univerzálních toaletách a na toaletách dostupných osobám na vozících pro invalidy vybavených sklopnými madly musí být uveden grafický symbol zobrazující madlo ve vzpřímené i ve sklopené poloze.

4.2.2.8.3 Informace (popis trasy a rezervace míst)

Konečná stanice nebo trasa musí být zobrazena vně vlaku na straně nástupiště sousedící nejméně s jedněmi vstupními dveřmi pro cestující na minimálním počtu alternujících vozidel vlaku.

Pokud jsou vlaky provozovány v systému, kde jsou na nástupištích poskytovány dynamické vizuální informace ve vzdálenosti do 50 metrů, a informace o konečné stanici nebo trase jsou uvedeny také vepředu vlaku, není povinné poskytovat informace po stranách vlaku.

Konečná stanice nebo trasa vlaku musí být vyznačena uvnitř každého vozidla.

Příští zastávka vlaku musí být zobrazena tak, aby ji bylo možno přečíst z nejméně 51 % sedadel pro cestující uvnitř každého vozidla. Tato informace musí být zobrazena nejméně dvě minuty před příjezdem na danou stanici. Pokud je příští stanice blíže než za dvě minuty plánované cesty, musí být příští stanice zobrazena okamžitě po odjezdu z předchozí stanice.

Požadavek na viditelnost zobrazení směru a „další zastávky“ z 51 % sedadel pro cestující se nemusí splnit, pokud je vlak částečně nebo zcela rozdělen na oddíly do 8 míst, která jsou obsluhována z chodbičky. Avšak displej musí být viditelný pro osoby stojící v chodbičce mimo oddíl a musí být viditelný pro osobu na místě pro vozík pro invalidy.

Podrobnosti o trase nebo síti, v níž se vlak provozuje, musí být k dispozici (železniční podnik rozhodne o způsobu poskytování této informace).

Informaci o příští zastávce lze zobrazit na stejném displeji jako konečnou stanici. Avšak ihned po zastavení vlaku musí opět ukazovat konečnou stanici.

▼B

Systém musí umožňovat oznamování hlášení ve více než v jednom jazyce. (Výběr a počet jazyků je odpovědností železničního podniku s ohledem na klientelu příslušné železnice.)

Je-li systém automatizován, musí být možné potlačit nebo opravit nesprávné nebo zavádějící informace.

Pokud vozidlo poskytuje rezervovaná místa, pak číslo nebo písmeno vozidla (používané v rezervačním systému) musí být zobrazeno na dveřích nebo vedle každých dveří znaky vysokými nejméně 70 mm.

Pokud jsou sedadla označena čísly nebo písmeny, pak číslo nebo písmeno sedadla musí být zobrazeno na každém sedadle nebo vedle něj znaky vysokými nejméně 12 mm. Tato čísla a písmena musí kontrastovat se svým pozadím.

Vlak musí být vybaven vlakovým dorozumívacím systémem, který lze použít buď pro běžná nebo nouzová hlášení řidičem nebo jiným členem posádky, který má specifickou odpovědnost za cestující.

Systém lze provozovat na manuální nebo automatické bázi nebo jako předem naprogramovaný. Je-li systém automatizován, musí být možné potlačit nebo opravit nesprávné nebo zavádějící informace.

Systém se musí používat pro oznamování směru a další zastávky vlaku nebo při odjezdu z každé zastávky.

Systém se musí používat pro oznamování další zastávky vlaku nejméně dvě minuty před příjezdem vlaku na tuto zastávku. Pokud je příští stanice blíže než za dvě minuty plánované cesty, musí být příští stanice oznámena okamžitě po odjezdu z předchozí stanice.

Mluvené informace musí mít ve všech oblastech minimální úroveň RASTI 0,5, v souladu s normou IEC 60268-16 část 16. Systém musí splňovat tento požadavek v každém místě k sezení a v místě pro vozík pro invalidy.

Systém musí umožňovat oznamování hlášení ve více než v jednom jazyce. (Výběr a počet jazyků je odpovědností železničního podniku s ohledem na klientelu příslušné železnice.)

Je-li systém automatizován, musí být možné potlačit nebo opravit nesprávné nebo zavádějící informace.

4.2.2.8.4 Informace (požadavky prvku interoperability)

Každý název stanice (který může být zkrácen) nebo slova hlášení musí být zobrazeny po dobu nejméně 2 sekund. Používá-li se rolovací displej (buď horizontální nebo vertikální), každé úplné slovo se musí zobrazit po dobu nejméně 2 sekund a rychlost horizontálního posouvání nesmí přesáhnout 6 znaků za sekundu. Pro všechny písemné informace by se mělo používat písmo Sans Serif s malými a velkými písmeny. (tj. nejen velkými písmeny).

Velká písmena a čísla používaná v předních vnějších displejích musí mít výšku nejméně 70 mm a na postranních displejích nejméně 35 mm na boku a u vnitřních ukazatelů.

Uvnitř vlaků nesmí být velikost písmen menší než 35 mm pro čtecí vzdálenost přesahující 5 000 mm.

Znaky displeje o výšce 35 mm jsou považovány za čitelné do čtecí vzdálenosti až 10 000 mm.

▼B

4.2.2.9 Změny výšky

Vnitřní schůdky (jiné než slouží pro přístup zvnějšku) nesmí mít výšku přesahující 200 mm a hloubku přesahující 280 mm, měřeno ve středové ose schůdků. První a poslední schod musí být označen kontrastním pruhem o šířce 45 mm až 50 mm po celé šířce schodů, a to na horní i čelní straně hrany schodu. U dvoupodlažních vlaků je přípustné snížit tuto hodnotu na 270 mm v případě schůdků pro přístup do horního podlaží.

Žádné schody nejsou povoleny mezi vestibulem vnějších dveří dostupných pro vozíky pro invalidy, místem pro vozíky pro invalidy, univerzálním lůžkovým či lehátkovým oddílem a univerzální toaletou kromě prahu dveří, jehož výška nesmí přesáhnout 15 mm.

Sklon ramp ve vlaku nesmí přesáhnout následující hodnoty:

Délka rampy	Maximální sklon (stupňů)	Maximální sklon (%)
> 1 000 mm	4,47	8
600 mm až 1 000 mm	8,5	15
Méně než 600 mm	10,2	18

Poznámka: Tyto sklony musí být měřeny, když je vozidlo v klidu na vodorovné trati v přímé.

4.2.2.10 Madla

Všechna madla nainstalovaná ve vozidle musí mít kruhový průřez a průměr 30 mm až 40 mm a musí mít světlou vzdálenost od jakékoli sousedící plochy nejméně 45 mm. Jsou-li madla zakřivená, musí být poloměr vnitřní strany zakřivení nejméně 50 mm.

Všechna madla musí kontrastovat se svým pozadím.

Dveře s více než dvěma nástupními schůdky musí být vybaveny madly po obou stranách dveřního otvoru, nainstalovanými uvnitř, co možná nejblíže vnější stěně vozidla. Musí zasahovat do výšky mezi 800 mm a 900 mm nad prvním použitelným schodem při nastupování do vlaku, podle výšky nástupiště, pro něž se bude kolejové vozidlo používat a musí být paralelní s linií okraje schůdku.

Pro nastupování a vystupování z vlaku musí být rovněž k dispozici svislé madlo. Dveře s maximálně dvěma nástupními schůdky musí být vybaveny svislými madly po obou stranách dveřního otvoru, nainstalovanými uvnitř, co možná nejblíže vnější stěně vozidla. Musí zasahovat do výšky 700 mm až 1 200 mm nad prahem prvního schodu.

Pokud je průchozí profil spojovacího můstku užší než 1 000 mm a delší než 2 000 mm, musí být na vnitřních spojovacích můstcích nebo vedle nich nainstalována madla nebo držadla, určená k použití cestujícími. Je-li průchozí profil spojovacího můstku širší nebo rovný 1 000 mm, musí být ve spojovacím můstku nainstalována madla nebo držadla.

4.2.2.11 Vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy

Je-li vlak vybaven vybavením na spaní pro cestující, musí obsahovat vozidlo s nejméně jedním vybavením na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy, které může pojmout vozík pro invalidy s parametry definovanými v příloze M.

▼B

Pokud vlak obsahuje více než jedno vozidlo s vybavením na spaní pro cestující, musí vlak obsahovat nejméně dva oddíly s vybavením na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy.

Pokud kolejové vozidlo obsahuje vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy, musí být vnější strana dveří označena značkou v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.4.

Vybavení na spaní musí být vybaveno nejméně dvěma tlačítky nouzové akustické výstrahy (krizový spínač), které v případě nebezpečí umožní OOSPO informovat osobu, která může podniknout odpovídající kroky. Jedno musí být umístěno nejvýše 450 milimetrů nad úrovní podlahy, měřeno vertikálně od povrchu podlahy k horní části ovládacího zařízení. Druhé musí být umístěno nejméně 600 milimetrů a nejvíce 800 milimetrů nad úrovní podlahy, měřeno vertikálně od povrchu podlahy k horní části ovládacího zařízení.

Spodní tlačítko nouzové akustické výstrahy musí být umístěno tak, aby na něj mohla pohodlně dosáhnout osoba ležící na zemi. Tato dvě tlačítka musí být umístěna na různých svislých plochách vybavení na spaní. Tlačítka nouzové akustické výstrahy se musí lišit od ostatních ovládacích prvků ve vybavení na spaní a musí mít jinou barvu než ostatní ovládací prvky.

Bezprostředně vedle každého tlačítka nouzové akustické výstrahy musí být umístěna značka v souladu s přílohou N odstavci N.3 a N.7. Značka musí popisovat funkci a požadované činnosti a musí opticky kontrastovat s pozadím a poskytovat jasné vizuální a hmatové informace.

Vybavení na spaní musí být vybaveno vizuální a zvukovou indikací používání tlačítka nouzové akustické výstrahy.

4.2.2.12 Poloha schůdku pro nastupování a vystupování z vozidla

4.2.2.12.1 Všeobecné požadavky

Musí být prokázáno, že bod nacházející se ve středové pozici čela schůdku ([2]) každých vstupních dveří na obou stranách vozidla stojícího centrálně na kolejích a v provozním stavu s novými koly, avšak bez cestujících, se musí nacházet uvnitř plochy označené jako „umístění schodu“ na obrázku 11 níže a splňovat níže uvedené požadavky.

Schůdky pro nastupování do vozidla musí být navrženy tak, aby za normálního provozu splňovaly následující požadavky podle typu nástupiště, kde má kolejové vozidlo zastavovat. Konec podlahy v přístupových dveřích se považuje za schůdek.

Schůdky musí být takové, aby maximální konstrukční rozchod vozidla splňoval požadavky přílohy C TSI pro nákladní vozy.

Požadavek a) pro všechna kolejová vozidla, která mají za normálního provozu zastavovat u nástupišť nižších než 550 mm:

Nejnižší schůdek (první úroveň) se musí nacházet na nejnižší mezi konstrukčního rozchodu vozidla, podle požadavků přílohy C TSI pro nákladní vozy, platné pro toto vozidlo.

([2]) Pro schůdek také platí běžná pravidla měření. Vylučuje se proto umístění dveří v některých místech vozidla.

▼B

Vodorovná pozice nejnižšího schůdku (první úroveň) se musí nacházet na vnější mezi konstrukčního rozchodu vozidla, podle požadavků přílohy C TSI pro nákladní vozy, platné pro toto vozidlo.

Požadavek b) pro všechna kolejová vozidla, která mají za normálního provozu zastavovat u nástupišť o výšce 550 mm:

Schůdek musí splňovat požadavky uvedené na obrázku 11 a následující hodnoty, když vozidlo zastaví ve své jmenovité pozici,

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na vodorovné trati v přímé	200	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m	290	230	160

Požadavek c) pro všechna kolejová vozidla, která mají za normálního provozu zastavovat u nástupišť o výšce 760 mm:

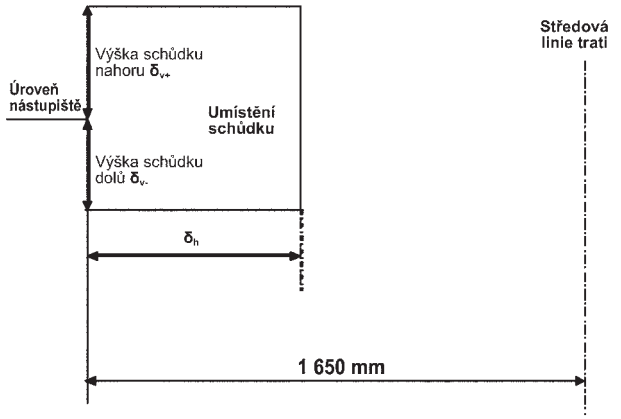
Schůdek musí splňovat požadavky uvedené na obrázku 11 a následující hodnoty, když vozidlo zastaví ve své jmenovité pozici,

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na vodorovné trati v přímé	200	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m	290	230	160

Požadavek d) pro všechna kolejová vozidla, která mají za normálního provozu zastavovat u nástupišť o výšce 760 mm a u nástupišť o výšce 550 mm nebo nižších, a která mají dva nebo více schůdků pro nastupování:

Kromě příslušných výše uvedených požadavků musí schůdek splňovat požadavky uvedené na obrázku 11 a následující hodnoty, když vozidlo zastaví ve své jmenovité pozici, na základě jmenovité výšky nástupiště 760 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na vodorovné trati v přímé	380	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m	470	230	160



OBRÁZEK 11

▼B

4.2.2.12.2 Schůdky pro nastupování a vystupování

Všechny schůdky pro nastupování a vystupování musí být protiskluzové a musí mít efektivní světlou šířku stejnou jako je šířka dveřního otvoru.

►C1 Vnitřní schůdky pro přístup zvnějšku nesmí mít výšku přesahující 200 mm a hloubku menší než 240 mm ◄, měřeno mezi vertikálními okraji schůdků. Výška mezi jednotlivými schůdky musí být stejná. První a poslední schod musí být označen kontrastním pruhem o šířce 45 mm až 50 mm po celé šířce schodů, a to na horní i čelní straně hrany schodu.

Výška každého schůdku může být zvýšena na maximálně 230 mm, pokud lze prokázat, že se tím dosáhne snížení celkového počtu potřebných schůdků o jeden. (Pokud se například musí překonat převýšení 460 mm, lze prokázat, že použitím schůdků vysokých až 230 mm sníží počet potřebných schůdků ze 3 na 2.)

Vnější schůdek pro nastupování, pevný nebo pohyblivý, musí mít maximální výšku 230 mm mezi schůdky a minimální hloubku 150 mm. Pokud je nainstalováno stupátko a je součástí prahu dveří vně vozidla a není žádná změna výšky mezi stupátkem a podlahou vozidla, nepovažuje se pro účely této specifikace za schůdek. Malý pokles výšky, nanejvýš o 60 mm, mezi plochou podlahy zádveří a vnějšku vozidla, sloužící pro navedení a utěsnění dveří je také přípustný a nebude považován za schůdek.

Přístup do zádveří vozidla musí být dosažen pomocí nejvýše 4 schůdků, z nichž jeden může být vnější.

4.2.2.12.3 Pomocná zařízení pro nastupování

4.2.2.12.3.1 Obecné

Pomocná zařízení pro nastupování musí splňovat požadavky uvedené v následující tabulce:

Použití pomocného zařízení pro nastupování	Nedostupné pro uživatele vozíku pro invalidy	Dostupné pro uživatele vozíku pro invalidy i ostatní cestující	Dostupné pouze pro uživatele vozíku pro invalidy
Kategorie pomocného zařízení pro nastupování*	Pohyblivý schůdek Jiná zařízení	Rampa Přemosťující plošina Jiná zařízení	Zdvihací plošina Jiná zařízení
Všeobecné požadavky podle:	Kategorie A	Kategorie A Kategorie B	Kategorie B

4.2.2.12.3.2 Dostupnost pomocných zařízení pro nastupování uživatelům vozíků pro invalidy

Pokud se mají ve vlaku za normálního provozu otevřít dveře kompatibilní s vozíkem pro invalidy na nástupišti stanice s bezbariérovými přístupovými cestami v souladu s odstavcem 4.1.2.3.1, musí být poskytnuto pomocné zařízení pro nastupování mezi dveřním otvorem a nástupištěm, které umožní cestujícímu na vozíku pro invalidy nastoupit nebo vystoupit, neprokáže-li se, že mezera mezi okrajem prahu dveří tohoto dveřního otvoru a hranou nástupiště není delší než 75 mm měřeno horizontálně a vyšší než 50 mm měřeno vertikálně.

Pozice hrany nástupišť, s nimiž jsou kompatibilní pomocná zařízení pro nastupování pro kolejové vozidlo, v souladu s předchozím odstavcem, musí být definována v rámci parametrů kolejového vozidla.

▼B

Pokud vzdálenost mezi stanicemi na stejné trase s nástupišti, která má kolejové vozidlo využívat, nepřekračuje 30 km a jsou vybavena pomocným zařízením pro nastupování osob na vozíku pro invalidy, nemusí kolejové vozidlo tato pomocná zařízení mít.

Odpovědný provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice, jsou-li odpovědnými subjekty) a železniční podnik se dohodnou na správě pomocného zařízení pro nastupování v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 o právech a povinnostech cestujících v mezinárodní železniční přepravěa určí, která strana je odpovědná za zajištění jakéhokoli nezbytného pomocného zařízení pro nastupování. Provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice) a železniční podnik zajistí, že rozdělení odpovědností, na kterém se dohodnou, je nejvíce celkově životaschopným řešením.

Tato dohoda by měla definovat:

— nástupiště, kde by měl pomocné zařízení pro nastupování zajistit provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice a kolejová vozidla, se kterými se bude používat,

— nástupiště, kde by měl pomocné zařízení pro nastupování zajistit železniční podnik, a kolejová vozidla, se kterými se bude používat,

— kolejová vozidla, k nimž má železniční podnik zajistit pomocné zařízení pro nastupování, a nástupiště, kde se bude používat,

— specifická pravidla pro zastavování vlaků, aby bylo splněno ustanovení odstavce 4.1.2.19 (místo pro pomocné zařízení pro nastupování uživatelů vozíků pro invalidy).

Ve svém systému řízení bezpečnosti musí železniční podnik uvést, jaké jsou jeho závazky plynoucí z těchto dohod a jakým způsobem je zamýšlí splnit.

Ve svém systému řízení bezpečnosti musí provozovatel infrastruktury uvést, jaké jsou její závazky plynoucí z těchto dohod a jakým způsobem je zamýšlí splnit.

Ve výše uvedených odstavcích se provozovatel stanice provozující nástupiště považuje za provozovatele infrastruktury v souladu se směrnicí 91/440/ES, článek 3: definice infrastruktury a nařízením (EHS) č. 2598/70.

4.2.2.12.3.3 Obecné požadavky kategorie A

Požadavky prvku interoperability.

Zařízení musí vydržet koncentrované svislé zatížení směřující dolů o síle 2 kN, které bude působit na plochu 100 mm × 200 mm v jakémkoli místě plochy vysunutého schůdku bez způsobení trvalé deformace;

Zařízení musí vydržet na své vysunuté ploše rozloženou dolů směřující zatížení 4 kN na metr délky schůdku bez způsobení výrazné trvalé deformace.

Musí být nainstalován vhodný mechanismus pro zajištění stability zařízení ve složené a rozložené poloze.

Povrch zařízení musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku stejnou jako je šířka dveřního otvoru.

▼B

Zařízení musí být vybaveno zařízením umožňujícím zastavení pohybu tohoto schůdku, pokud se jeho přední okraj dostane do kontaktu s jakýmkoli předmětem nebo osobou, zatímco je schůdek v pohybu.

Maximální síla vynaložená zařízením musí odpovídat následujícím požadavkům:

maximální síla vynaložená zařízením v otevíracím směru nesmí při nárazu přesáhnout špičkovou sílu 300 N.

Pokud se očekává, že cestující budou stát na vertikálně pohyblivém zařízení uvnitř vozidla, schůdek se nesmí pohybovat při vynaložení vertikální síly 150 N aplikované na oblast o průměru 80 mm na jakémkoli místě plochy schůdku.

Zařízení musí umožňovat nouzový způsob rozložení a složení, dojde-li k výpadku proudu.

4.2.2.12.3.4 Obecné požadavky kategorie B

Požadavky prvku interoperability.

Nacházejí-li se na stanici pomocná zařízení pro nastupování, musí pojmout vozík pro invalidy s parametry popsanými v příloze M:

Povrch zařízení musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku nejméně 760 mm, kromě výtahů, u nichž je povolen rozměr 720 mm. Je-li plošina užší než 900 mm, musí mít zvednuté okraje na obou stranách pro ochranu před sklouznutím koleček vozíku pro invalidy.

Zařízení musí mít nosnost nejméně 300 kg ve středu zařízení a rozloženou na plochu 660 mm × 660 mm.

4.2.2.12.3.5 Specifické požadavky na pohyblivé schůdky

Pohyblivé schůdky jsou zařízení integrované do vozidla, plně automatické a aktivované ve spojení se sekvencí otevírání a zavírání dveří.

Je přípustné používat pohyblivé schůdky za předpokladu, že splňují požadavky související s vybraným konstrukčním rozchodem kolejového vozidla na základě přílohy C TSI pro nákladní vozy.

V případě, že se pohyblivé schůdky vysunou za mez přípustnou pravidly pro rozchod, vlak může být při vysunutých schůdcích imobilizován.

Vysunutí pohyblivých schůdků musí být dokončeno dříve, než otevření dveří dovolí cestujícím je přejít a naopak, zasunutí schůdků může začít až poté, co dveře neumožňují přechod cestujících OOSPO.

4.2.2.12.3.6 Specifické požadavky na přenosné rampy

Požadavky prvku interoperability.

Pokud zaměstnanci obsluhují zařízení ručně, musí být v bezpečném provedení a jeho obsluha musí vyžadovat minimální úsilí.

Je-li pomocné zařízení obsluhováno elektricky, musí umožňovat nouzový způsob ruční obsluhy pro případ výpadku proudu. Tento způsob se musí dát provádět bez rizika pro přepravovanou osobu a pro obsluhu.

▼B

Přístupovou rampu může umístit ručně personál, ať už je uložena na nástupišti stanice nebo na palubě vlaku, nebo se může rozkládat poloautomaticky mechanickým způsobem s obsluhou pracovníkem nebo cestujícím.

Povrch rampy musí být protiskluzový a musí mít efektivní světlou šířku nejméně 760 mm.

Rampy musí mít zvednuté okraje na obou stranách pro ochranu před sklouznutím koleček vozíku pro invalidy.

Musí být opatřeny výstražnými kontrastními páskami.

Když se rampa používá pro nastupování a vystupování, musí být při používání zajištěna, aby nedošlo při nakládání a vykládání k posunutí.

Musí být zajištěn bezpečný úložný prostor, aby v případě náhlého zastavení nedošlo k nárazu složených ramp, včetně přenosných ramp, do vozíku pro invalidy nebo do zdravotních pomůcek a nepředstavovaly žádné riziko pro cestující.

Sklon rampy nesmí být větší než 10,2 stupňů (18 %). Sklon o této maximální hodnotě může vyžadovat pomoc cestujícímu.

Požadavky subsystému.

Musí být zajištěn bezpečný úložný prostor, aby v případě náhlého zastavení nedošlo k nárazu složených ramp, včetně přenosných ramp, do vozíku pro invalidy nebo do zdravotních pomůcek a nepředstavovaly žádné riziko pro cestující.

4.2.2.12.3.7 Specifické požadavky na poloautomatické rampy

Požadavky prvku interoperability.

Poloautomatická rampa musí být vybavena zařízením umožňujícím zastavení pohybu tohoto schůdku, pokud se jeho přední okraj dostane do kontaktu s jakýmkoli předmětem nebo osobou, zatímco je plošina v pohybu.

Sklon rampy nesmí být větší než 10,2 stupňů (18 %). Sklon o této maximální hodnotě může vyžadovat pomoc cestujícímu.

Požadavky subsystému.

Ovládání musí zajišťovat, že se vozidlo nemůže uvést do pohybu, dokud není poloautomatická rampa složena.

4.2.2.12.3.8 Specifické požadavky na přemosťující plošiny

Požadavky prvku interoperability.

Přemosťující plošina je zařízení integrované do vozidla, plně automatické a aktivované ve spojení se sekvencí otevírání a zavírání dveří. Zůstává v horizontální poloze bez podpory na nástupišti stanice.

4.2.2.12.3.9 Specifické požadavky na vagónové zdvihací plošiny

Požadavky prvku interoperability.

Vagónová zdvihací plošina je zařízení integrované do dveřního otvoru, jehož obsluhu má zajišťovat vlakový personál. Systém musí při provozu umožňovat překonání maximálního výškového rozdílu mezi podlahou vozidla a nástupištěm stanice.

▼B

Používá-li se vagónová zdvihací plošina, musí splňovat následující požadavky:

Tam, kde je zdvihací plošina k dispozici, musí každý ovládací prvek pro rozložení, spuštění na úroveň země, zdvižení a složení vyžadovat souvislý ruční tlak obsluhy a nesmí umožňovat nesprávné pořadí kroků zdvíhání, když je plošina zdvihací plošiny obsazena.

Zdvihací plošina musí umožňovat nouzový způsob rozložení, spuštění na úroveň země, zdvižení a složení prázdné zdvihací plošiny, pokud dojde k výpadku proudu do zdvihací plošiny.

Žádná část plošiny zdvihací plošiny se nesmí pohybovat rychlostí přesahující 150 mm/s během spouštění a zdvíhání osoby a nesmí přesahovat rychlost 300 mm/s při rozkládání nebo skládání (kromě případů ručního rozkládání nebo skládání). Maximální horizontální a vertikální přetížení obsazené plošiny zdvihací plošiny je 0,3 G.

Plošina zdvihací plošiny musí být vybavena zábranami zabraňujícími sjetí kteréhokoli kolečka vozíku pro invalidy z plošiny zdvihací plošiny při jejím používání.

Pohyblivá zábrana nebo zabudovaný prvek musí bránit vozíku pro invalidy před sjetím z okraje plošiny nejbližšího vozidlu, dokud je plošina v plně zdvižené poloze.

Každá strana plošiny zdvihací plošiny, která ve zdvižené poloze přečnívá přes vozidlo musí mít zábranu nejméně 25 mm vysokou. Tyto zábrany nesmí překážet manévrování při pohybu na ostrůvek nebo z něj.

Zábrana na nakládacím okraji (vnější zábrana), která funguje jako nakládací rampa, když je výtah na úrovni země, musí být dostatečná, když je zvednutá nebo uzavřená, nebo musí být zajištěn doplňkový systém, který by zabránil elektrickému vozíku v přejetí zábrany.

Zdvihací plošina musí dovolovat polohu vozíku pro invalidy otočenou směrem k vlaku i od vlaku.

Musí být zajištěn bezpečný úložný systém, aby nedošlo k nárazu složené zdvihací plošiny do vozíku pro invalidy nebo do zdravotních pomůcek a nepředstavovala žádné riziko pro cestující.

Když je zdvihací plošina ve složené poloze, dveřní otvor musí mít použitelnou šířku nejméně 800 mm.

Požadavky subsystému.

Provedení zdvihací plošiny musí zajišťovat, že se vozidlo nemůže uvést do pohybu, dokud není zdvihací plošina složená.

4.2.3 Funkční a technické specifikace rozhraní

Vzhledem k tomu, že TSI pro konvenční železnici v současnosti neexistují pro osobní kolejová vozidla a infrastrukturu, zůstává tento odstavec otevřeným bodem.

Neexistuje rozhraní se subsystémem řízení a zabezpečení.

Rozhraní se subsystémem provozu jsou popsána v odstavci 4.1.4 „Provozní pravidla“.

▼B

4.2.4 Provozní pravidla

Následující provozní pravidla nepředstavují žádnou část hodnocení kolejových vozidel.

Tato TSI nedefinuje provozní pravidla pro evakuaci v případě nouzových situací, ale pouze příslušné technické požadavky. Smyslem technických požadavků na kolejová vozidla je usnadnit evakuaci všech osob, včetně OOSPO.

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou provozní pravidla specifická pro subsystém „Kolejová vozidla“ v souladu s technickou oblastí působnosti definovanou v odstavci 1.1, jichž se týká tato TSI, následující:

— *Obecné*

Železniční podnik musí mít vypracovány písemné zásady pro zajištění, že všechny kategorie OOSPO mohou mít přístup ke kolejovým vozidlům pro cestující po celou provozní dobu v souladu s technickými požadavky této TSI. Zásady navíc musí být kompatibilní se zásadami provozovatele infrastruktury nebo provozovatele stanice (viz odstavec 4.2.4), jsou-li vypracovány. Zásady musí být uplatňovány prostřednictvím poskytnutí dostatečných informací personálu, vypracováním postupu a pomocí školení. Zásady pro subsystém „Kolejová vozidla“ musí mimo jiné zahrnovat provozní pravidla pro následující situace:

— *Přístup k vyhrazeným sedadlům a jejich rezervace*

Sedadla klasifikovaná jako „vyhrazená“ mohou být (i) nerezervovaná a (ii) rezervovaná (viz odstavec 4.2.2.2.1). V případě (i) budou vůči ostatním cestujícím uplatněna provozní pravidla (tj. použití informačních tabulek) vyžadující, aby dali přednost OOSPO všech kategorií, kteří jsou definování jako oprávnění používat tato sedadla, a že obsazená vyhrazená sedadla musí být v příslušné situaci uvolněna. V případě (ii) musí železniční podnik zavést provozní pravidla zajišťující, že rezervační systém jízdenek je spravedlivý vůči OOSPO. Tato pravidla zajistí, aby vyhrazená sedadla byla zpočátku k dispozici pouze pro rezervaci požadovanou OOSPO, až do stanoveného okamžiku uzávěrky před odjezdem. Bude rovněž zahrnovat možnost, aby si osoba používající asistenčního psa zarezervovala dvě místa – jedno pro OOSPO a jedno pro psa. Po tomto okamžiku se vyhrazená sedadla zpřístupní všem cestujícím, včetně OOSPO.

— *Převoz vodicích a asistenčních psů*

Musí být vypracována provozní pravidla zajišťující, že OOSPO s vodicím nebo asistenčním psem nebude povinna platit příplatek.

— *Přístup k místům pro vozíky pro invalidy a jejich rezervace*

Výše popsaná pravidla pro přístup k vyhrazeným sedadlům platí také pro místa pro vozíky pro invalidy (viz odstavec 4.2.2.3), avšak s tím, že OOSPO s nárokem na tato místa jsou pouze osoby na vozíku pro invalidy. Provozní pravidla navíc musí zajistit (i) nerezervované nebo (ii) rezervované místo k sezení pro doprovázející osobu (nepatřící mezi OOSPO), a to vedle nebo naproti místa pro vozík pro invalidy. Vyklápěcí místa k sezení umožňují místa pro vozík pro invalidy přestavět na univerzální místa k sezení.

▼B

— *Přístup k univerzálním lůžkovým a lehátkovým oddílům a jejich rezervace*

Výše popsaná pravidla pro rezervaci vyhrazených míst k sezení platí také pro univerzální lůžkový nebo lehátkový oddíl (viz odstavec 4.2.2.3). Provozní pravidla však musí zabraňovat obsazení univerzálních lůžkových a lehátkových oddílů bez rezervace (tj. musí být vždy rezervována předem).

— *Tlačítko nouzové akustické výstrahy u míst pro vozíky pro invalidy (systém nouzové akustické výstrahy pro uživatele vozíku pro invalidy)*

Musí být zavedena provozní pravidla zajišťující odpovídající reakci a kroky doprovodu vlaku v případě aktivace tlačítka nouzové akustické výstrahy v místech pro vozíky pro invalidy (viz odstavec 4.2.2.3).

— *Aktivace vnějších dveří doprovodem vlaku*

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se postupu aktivace vnějších dveří doprovodem vlaku pro zajištění bezpečnosti všech cestujících, včetně OOSPO (viz odstavec 4.2.2.4.1).

— *Doprovod vlaku – systém nouzové akustické výstrahy na univerzálních toaletách*

Musí být zavedena provozní pravidla zajišťující odpovídající reakci a kroky doprovodu vlaku v případě aktivace tlačítka nouzové akustické výstrahy na univerzálních toaletách (viz odstavec 4.2.2.6.3) kterýmkoli cestujícím, včetně OOSPO.

— *Zvukové bezpečnostní pokyny v případě nouze*

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se přenosu zvukových bezpečnostních pokynů cestujícím v případě nouze (viz odstavec 4.2.2.8.1). Tato pravidla musí zahrnovat charakter pokynů a způsob jejich přenosu.

— *Vizuální informace – Kontrola reklam*

Musí být zavedena provozní pravidla pro zamezení jakéhokoli rozptýlení cestujících reklamami nebo vizuálními informacemi (viz odstavec 4.2.2.8.2). Tato pravidla se musí týkat relativního umístění, rozměrů a osvětlení reklam.

— *Automatické informační systémy – Ruční oprava nesprávných nebo zavádějících informací*

Musí být zavedena provozní pravidla umožňující doprovodu vlaku provést validaci a opravu chybných automaticky poskytovaných informací (viz odstavec 4.2.2.8).

— *Pravidla pro oznamování konečné stanice a příští zastávky*

Musí být zavedena provozní pravidla zajišťující, že příští zastávka se ohlásí nejpozději 2 minuty před zastavením na této zastávce (viz odstavec 4.2.2.8).

— *Jazyk používaný při hlášení ve vlacích*

Palubní hlášení mohou být předem zaznamenaná nebo ohlašovaná živě. V obou případech musí být zavedena provozní pravidla definující použitý jazyk, dostatečně zohledňující obvyklý národnostní profil cestujících na daných trasách, pokud jde o použitý(é) jazyk(y) pro mluvené informace (viz odstavec 4.2.2.8).

▼B

— *Systémy nouzové akustické výstrahy v lůžkových a lehátkových oddílech*

Musí být zavedena provozní pravidla zajišťující odpovídající reakci a kroky doprovodu vlaku v případě aktivace tlačítka nouzové akustické výstrahy v lůžkových a lehátkových oddílech (viz odstavec 4.2.2.11) kterýmkoli cestujícím, včetně OOSPO.

— *Pravidla řazení vlaku k zajištění použitelnosti pomocných zařízení pro nastupování s vozíky pro invalidy vzhledem k uspořádání nástupišť.*

Provozní pravidla musí být zavedena tak, aby zohledňovala variace řazení vlaku, aby vzhledem k místu zastavení vlaků mohla být stanovena bezpečná místa pro použití pomocných zařízení pro nastupování s vozíkem pro invalidy.

— *Bezpečnost pomocných zařízení pro nastupování s ručním a elektrickým vozíkem pro invalidy*

Musí být zavedena provozní pravidla týkající se obsluhy pomocného zařízení pro nastupování doprovodem vlaku a personálem stanice. V případě ručně ovládaných zařízení musí postupy zajistit, aby jejich obsluha personálem vyžadovala minimální fyzickou sílu. V případě elektricky poháněných zařízení musí postupy zajistit nouzovou bezpečnou obsluhu pro případ výpadku proudu. Musí být zavedeno provozní pravidlo týkající se použití pohyblivé bezpečnostní zábrany na zdvihacích plošinách pro vozíky pro invalidy doprovodem vlaku nebo personálem stanice.

Musí být zavedena provozní pravidla zajišťující, že doprovod vlaku nebo personál stanice dokáže bezpečně obsluhovat rampy pro nastupování, pokud jde o jejich rozkládání, zajištění, zdvíhání, spouštění a skládání.

— *Pomoc osobám na vozíku pro invalidy*

Musí být zavedena provozní pravidla zajišťující, aby personál věděl, že osoby na vozíku pro invalidy mohou vyžadovat pomoc při nastupování nebo vystupování z vlaku, a že musí tuto pomoc v případě potřeby poskytnout.

Po OOSPO se může vyžadovat zamluvení této pomoci předem, aby byla zajištěna dostupnost školeného personálu.

— *Nástupiště – Zóna pro manipulaci s pomocným zařízením pro nastupování s vozíkem pro invalidy*

Železniční podnik a provozovatel infrastruktury nebo provozovatel stanice společně určí místo na nástupišti, kde se bude toto zařízení pravděpodobně používat a prověří jeho použitelnost. Toto místo musí být kompatibilní se stávajícími nástupišti, kde bude vlak pravděpodobně zastavovat.

Důsledkem výše popsaného opatření je, že místo zastavení vlaku musí být v určitých případech upraveno, aby byl tento požadavek splněn.

Provozní pravidla musí být zavedena tak, aby zohledňovala variace řazení vlaku (viz odstavec 4.1.2.19), aby mohla být určena místa zastavení vlaku s ohledem na místa obsluhy pomocných zařízení pro nastupování.

▼B

— *Nouzový způsob použití pohyblivých schůdků*

Musí být zavedena provozní pravidla pro nouzové složení nebo rozložení přemosťující plošiny v případě výpadku proudu.

— *Přeprava zdravotních kočárků*

Musí být zavedena provozní pravidla pro přepravu zdravotních kočárků.

— *Přeprava zavazadel*

Musí být zavedena provozní pravidla pro přepravu zavazadel.

— *Provozní kombinace kolejových vozidel vyhovujících a nevyhovujících TSI PRM*

Při sestavování vlaku tvořeného kombinací vyhovujících a nevyhovujících kolejových vozidel musí být zavedeny provozní postupy zajišťující, že jsou ve vlaku k dispozici nejméně dvě místa pro vozík pro invalidy vyhovující TSI PRM. Rovněž musí být zajištěno, že pokud jsou ve vlaku k dispozici toalety, musí mít osoba na vozíku pro invalidy přístup k univerzální toaletě.

Při těchto kombinacích kolejových vozidel musí být zavedeny a dodržovány postupy zajišťující, že jsou ve všech vozidlech poskytovány vizuální a zvukové informace o trase.

Je přijatelné, aby dynamické informační systémy a tlačítka nouzové akustické výstrahy v místech pro vozíky pro invalidy a na univerzálních toaletách nebyly plně funkční při použití v těchto soupravách.

— *Sestavování vlaků z jednotlivých vozidel vyhovujících TSI PRM*

Pokud se sestavuje vlak z vozidel, která byla individuálně posouzena v souladu s požadavky odstavce 6.2.7, musí být zavedeny provozní postupy zajišťující, že celá vlaková souprava vyhovuje všem příslušným ustanovením odstavce 4.2 této TSI.

4.2.5 Pravidla údržby

Z hlediska základních požadavků uvedených v oddílu 3 jsou pravidla údržby specifická pro subsystém „Kolejová vozidla“ v souladu s technickou oblastí působnosti definovanou v odstavci 1.1., jichž se týká tato TSI, následující:

Železniční podnik musí pro případ poškození vybavení, které bylo nainstalováno pro OOSPO (včetně hmatových značek) zajistit vypracování postupů opravy nebo výměny vybavení do 6 pracovních dnů od nahlášení poškození.

4.2.6 Odborná kvalifikace

Odborná kvalifikace personálu potřebného pro obsluhu a údržbu subsystému „Kolejová vozidla“ v souladu s technickou oblastí působnosti definovanou v odstavci 1.1 a v souladu s odstavcem 4.2.4, uvádějícím seznam provozních pravidel, jichž se týká tato TSI, je následující:

Odborné školení personálu provádějícího doprovod vlaku, poskytujícího služby a pomoc cestujícím na stanici a prodávajících jízdenky musí zahrnovat téma informovanosti o postižených osobách a jejich rovnoprávnosti, včetně specifických potřeb každé kategorie OOSPO.

▼B

Odborné školení techniků a vedoucích pracovníků odpovědných za údržbu a provoz vlaků musí zahrnovat téma informovanosti o postižených osobách a jejich rovnoprávnosti, včetně specifických potřeb každé kategorie OOSPO.

4.2.7 Podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti

Neexistují žádné specifické požadavky v oblasti působnosti této TSI, týkající se podmínek ochrany zdraví a bezpečnosti personálu potřebných pro provozování subsystému „Kolejová vozidla“, ani pro implementaci této TSI.

4.2.8 Registr kolejových vozidel

Požadavky na registr kolejových vozidel, týkající se této TSI jsou popsány níže.

Registr kolejových vozidel musí obsahovat následující informace o každém typu kolejových vozidel:

— obecný popis typu kolejového vozidla (včetně nejvyšší provozní rychlosti a počtu pevných sedadel),

— železniční podnik provozující kolejová vozidla a vlastník kolejových vozidel, pokud se liší,

— členský stát schvalující kolejová vozidla pro účely této TSI,

— číslo třídy a čísla jednotlivých kolejových vozidel,

— výrobce kolejových vozidel,

— datum zahájení provozu kolejových vozidel v osobní přepravě,

— trasy, kde je povoleno kolejová vozidla používat,

— datum prohlášení o shodě kolejových vozidel s požadavky této TSI,

— název oznámeného subjektu osvědčujícího tuto shodu,

— konfigurace vlaků kolejových vozidel při používání v souladu s touto TSI.

Pro každou uvedenou stanici, včetně všech nástupišť, která spadají do oblasti působnosti této TSI, musí být uvedeny a popsány následující prvky s ohledem na příslušné odstavce v této TSI, následovně:

— počet vyhrazených sedadel v souladu s odstavcem 4.2.2.2,

— počet míst pro vozíky pro invalidy v souladu s odstavcem 4.2.2.3,

— počet toalet v souladu s odstavcem 4.2.2.6,

— počet míst s vybavením na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy v souladu s odstavcem 4.2.2.11,

— výšku podlahy vozidla a pozici všech schůdků pro nastupování a vystupování z vozidla v souladu s odstavci 4.2.2.12.1, 4.2.2.12.2 a 4.2.2.12.3,

— výšky nástupišť (včetně jakýchkoli speciálních případů), s nimiž je provedení kolejových vozidel kompatibilní v souladu s odstavcem 4.2.2.12.1,

— popis případných integrovaných pomocných zařízení pro nastupování, jsou-li nainstalována v souladu s odstavcem 4.2.2.12.4,

▼B

— popis jakýchkoli přenosných pomocných zařízení pro nastupování, která jsou jako samozřejmost součástí výbavy kolejových vozidel v souladu s odstavcem 4.2.2.12.4.

Pokud byly pro zajištění souladu s touto TSI uplatněny vnitrostátní předpisy, musí být u odpovídající položky v registru uvedeny příslušné předpisy a odstavce.

Pokud se členský stát registrace změní, musí se obsah registru kolejových vozidel pro tato kolejová vozidla, týkající se této TSI, předat z původního státu registrace do nového státu registrace.

Data obsažená v registru kolejových vozidel vyžaduje:

— členský stát pro potvrzení, že kolejová vozidla splňují požadavky této TSI,

— provozovatel infrastruktury pro potvrzení, že kolejová vozidla jsou kompatibilní s infrastrukturou v jejímž rámci budou provozována,

— železniční podnik pro potvrzení, že kolejová vozidla splňují jeho požadavky.

4.3 **Definice termínů používaných v této TSI.**

Dlaní ovládané

Termín „dlaní ovládané“ znamená, že zařízení se musí dát obsluhovat dlaní nebo kteroukoli částí ruky v její pracovní poloze, bez nutnosti rozevření prstů. Konstrukční požadavek je takový, že cestující s bolestivým zdravotním stavem, který ovlivňuje jejich klouby, jako je artritida, mohou být neschopní (a pravděpodobně pro ně bude obtížné nebo bolestivé) vynaložit jakoukoli sílu špičkou jednoho prstu. Mnoho z nich nebude schopných za tímto účelem rozevřít prsty.

Kontrast

Při používání barev dvou sousedících ploch se pro zajištění optického kontrastu mezi barvami tento kontrast stanovit podle jejich hodnoty odrazivosti světla, barevného odstínu a barevné hodnoty.

Pro účely této TSI se musí „kontrast“ posuzovat podle hodnoty odrazivosti rozptýleného světla, avšak lze jej zvýšit rozdíly v barevného odstínu a sytosti.

„Kontrast podle hodnoty odrazivosti rozptýleného světla“ znamená kontrast povrchů popsaný následujícím vzorcem:

$$K = \frac{(L_0 - L_h)}{L_0 + L_h}$$

K = kontrast

L_0 = hodnota odrazivosti rozptýleného světla objektu.

L_h = hodnota odrazivosti rozptýleného světla pozadí nebo okolního povrchu.

Stanovuje-li tato TSI požadavek na kontrast, musí být jeho hodnota nejméně K = 0,3.

Kde L je světelná intenzita rozptýleného světla odraženého v daném směru od prvku povrchu dělená plochou prvku projektovanou v tomtéž směru.

▼B

Pro účely kontrastu není povolena kombinace červené a zelené.

Měření hodnoty odrazivosti rozptýleného světla musí být provedeno v souladu s vnitrostátními nebo evropskými normami.

Míra kontrastu barevného odstínu se musí určit blízkostí těchto dvou barev v barevném spektru, s tím, že barvy, které jsou v rámci barevného spektra blízko u sebe, budou kontrastovat méně než barvy, které jsou od sebe vzdálenější.

Hodnota sytosti v jakékoli definici barvy označuje její intenzitu a míru jejího nasycení. Čím je barva nasycenější, tím bude vyšší její intenzita.

První schod

Termín „první schod“ znamená první schůdek vozidla, který musí cestující použít pro nastupování nebo vystupování z vozidla. Obvykle jde o schůdek, který je nejblíže hraně nástupiště. Může to být pevný nebo pohyblivý schůdek.

Protiskluzová

Termín „protiskluzová“ znamená, že jakákoli použitá povrchová úprava musí být dostatečně drsná, nebo mít jiné speciální složení, aby tření mezi povrchem a obuví nebo zdravotní pomůckou osoby bylo zachováno na přijatelné úrovni za mokra i za sucha.

Neexistuje jedinečný nebo univerzální systém stanovení koeficientu tření při definování protiskluzových vlastností povrchu podlah.

Pro kolejová vozidla proto musí být dostačující prokázat, že statický koeficient tření mezi určeným „protiskluzovým“ povrchem a obuví s gumovou podrážkou dosahuje hodnoty nejméně 0,35, i když je povrh navlhčen čistou vodou, při měření pomocí vnitrostátně nebo mezinárodně uznávané metodiky. Ve výsledcích zkoušky musí být uveden druh gumy použitý při zkoušce a musí jít o typ materiálu, který se používá při výrobě obuvi pro běžné nošení ve členských státech Evropské unie.

Pro subsystém „Infrastruktura“ platí vnitrostátní předpisy týkající se povrchů s podobným určením v budovách.

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládací prvky“

„Hmatové značky“ a „hmatové ovládací prvky“ jsou značky nebo ovládací prvky, včetně vyvýšených piktogramů, vyvýšených znaků nebo Braillova písma. Hmatové piktogramy a znaky musí mít výšku nejméně 0,5 mm nad povrchem, nesmí být vyryté a musí mít pravoúhlé hrany (tj. nesmí být zaoblené nebo ostré).

Šířka znaku nebo piktogramu musí umožňovat nahmatání obou stran reliéfního písmene, čísla nebo symbolu prsty jedním dotykem.

Výška znaku nebo písmene musí být nejméně 15 mm.

Používá-li se Braillovo písmo, musí se používat Braillovo písmo podle vnitrostátní normy. Tečka Braillova písma musí mít vyklenutý tvar. Pro samostatná slova se musí používat Braillovo písmo kategorie I a musí obsahovat polohovou značku.

Provozovatel stanice

Provozovatel stanice je subjekt odpovědný za každodenní provoz stanice. Tuto roli může plnit železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo třetí strana.

▼B

Bezpečnostní informace

Bezpečnostní informace jsou informace, které mají být poskytovány cestujícím, aby věděli předem, jak se mají chovat v případě nouze.

Bezpečnostní pokyny

Bezpečnostní pokyny jsou pokyny, které mají být poskytovány cestujícím, dojde-li k nouzové situaci, aby věděli, jak mají jednat.

Průchozí profil

Průchozí profil je volný prostor bez překážek umožňující pohyb ve vozidle do míst popsaných v kapitole 4.

Spojovací můstek

Spojovací můstek je prostředek, který cestujícím slouží pro přechod z jednoho vozidla vlaku do druhého vozidla.

5. PRVKY INTEROPERABILITY

5.1 Definice

Ve smyslu čl. 2 písm. d) směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50 ES se prvky interoperability rozumějí „veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita transevropského konvenčního železničního systému. Pojetí ‚prvku' zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení."

5.2 Novátorská řešení

Jak je uvedeno v části 4 této TSI, novátorská řešení mohou vyžadovat novou specifikaci a/nebo nové způsoby vyhodnocování. Tyto specifikace a způsoby vyhodnocování musí být vypracovány postupem popsaným v odstavci 6.1.3.

5.3 Seznam prvků

Prvky interoperability jsou uvedeny v příslušných ustanoveních směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES a jejich seznam je uveden níže.

5.3.1 Infrastruktura

Jako prvky interoperability subsystému „Infrastruktura" jsou určeny následující prvky:

Vybavení pro poskytování vizuálních informací cestujícím

Pomocná zařízení pro nastupování

Tlačítka

Zařízení pro přebalování dětí

Hmatové značení

Prodejní automaty jízdenek

▼B

5.3.2 Kolejová vozidla

Jako prvky interoperability subsystému „Kolejová vozidla“ jsou určeny následující prvky:

Moduly standardních a univerzálních toalet

Vybavení pro poskytování informací cestujícím (zvukových a vizuálních)

Tlačítka nouzové akustické výstrahy pro cestující

Pomocná zařízení pro nastupování

Tlačítka

Zařízení pro přebalování dětí

Vizuální a hmatové značení

5.4 **Funkční charakteristiky a vlastnosti prvků**

5.4.1 Infrastruktura

Parametry, které se mají dodržet, jsou uvedeny v příslušných níže uvedených bodech odstavce 4.1.

Vybavení pro poskytování vizuálních informací cestujícím (4.1.2.11.2 a příloha N)

Zařízení pro nastupování (4.1.2.21.2)

Hmatová tlačítka (4.1.2.4)

Zařízení pro přebalování dětí (4.1.2.7.2)

Hmatové značení (4.1.2.11)

Prodejní automaty jízdenek (4.1.2.9.2)

5.4.2 Kolejová vozidla

Parametry, které se mají dodržet, jsou uvedeny v příslušných níže uvedených bodech odstavce 4.2.

Moduly toalet (4.2.2.6)

Vybavení pro poskytování vizuálních informací cestujícím (4.2.2.8.3 a příloha N)

Tlačítka nouzové akustické výstrahy pro cestující:

Tlačítka nouzové akustické výstrahy se musí dát obsluhovat dlaní ruky s vynaložením síly nanejvýš 30 N.

Zařízení pro nastupování (4.2.2.12.3)

Tlačítka:

Tlačítka se musí dát obsluhovat dlaní ruky s vynaložením síly nanejvýš 15 newtonů.

Zařízení pro přebalování dětí (4.2.2.6.3.2)

Vizuální a hmatové značení (4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 a příloha N)

▼B

6. **POSUZOVÁNÍ SHODY A/NEBO VHODNOSTI PRO POUŽITÍ**

6.1 **Prvky interoperability**

6.1.1 Posuzování shody (obecné)

Před uvedením prvku interoperability na trh musí výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený ve Společenství vydat Prohlášení ES o shodě nebo Prohlášení ES o vhodnosti k použití v souladu s čl. 13 odst. 1 a přílohou IV kapitolou 3 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES.

Posouzení shody prvku interoperability musí být provedeno v souladu s následujícími moduly (moduly jsou popsány v příloze F této TSI):

Moduly pro prvky interoperability:

Modul A: Interní výrobní kontrola pro fáze návrhu, vývoje a výroby

Modul A1: Interní kontrola návrhu s ověřením výrobku pro fáze návrhu, vývoje a výroby

Modul B: Přezkoušení typu pro fáze návrhu a vývoje

Modul C: Shoda s typem pro fázi výroby

Modul D: Systém řízení kvality výroby pro fázi výroby

Modul F: Ověření výrobku pro fázi výroby

Modul H1: Kompletní systém řízení kvality pro fáze návrhu, vývoje a výroby

Modul H2: Kompletní systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu pro fáze návrhu, vývoje a výroby

Modul V: Validace typu na základě provozních zkoušek (vhodnost k použití)

Vyžaduje-li se pro příslušný modul účast oznámeného subjektu,

— postup schválení a obsah posouzení bude stanoven na základě dohody mezi výrobcem nebo jeho oprávněným zástupcem usazeným ve Společenství a oznámeným subjektem, v souladu s požadavky definovanými v této TSI.

— pro každý příslušný prvek interoperability musí být výrobcem zvolen oznámený subjekt oprávněný k:

posouzení prvků interoperability subsystému „Kolejová vozidla“ a/nebo k posouzení prvků interoperability subsystému Infrastruktura.

6.1.2 Postupy posuzování shody (moduly)

Posuzování shody se vztahuje na fáze a vlastnosti označené symbolem X v tabulce D1 přílohy D této TSI. Výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený ve Společenství zvolí jeden z modulů nebo kombinaci modulů uvedenou v následující tabulce 16 podle požadovaného prvku.

▼B

Tabulka 16

Postupy posouzení

Odstavec	Prvky, které mají být posouzeny	Modul A	Modul A1 (*)	Modul B+C	Modul B+D	Modul B+F	Modul H1 (*)	Modul H2
4.1.2.11.2 a 4.1.2.12.2	Vybavení pro poskytování vizuálních informací cestujícím		X	X	X		X	X
4.1.2.21.2	Zařízení pro nastupování		X		X	X	X	X
4.1.2.4	Hmatová tlačítka	X		X			X	
4.1.2.7.2	Zařízení pro přebalování dětí	X		X			X	
4.1.2.11	Hmatové značení	X		X			X	
4.1.2.9.2	Prodejní automaty jízdenek	X		X			X	
4.2.2.6	Moduly toalet		X	X	X		X	X
4.2.2.8	Vybavení pro poskytování vizuálních informací cestujícím		X	X	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 a 4.2.2.11	Tlačítka nouzové akustické výstrahy pro cestující	X		X			X	
4.2.2.12.3	Zařízení pro nastupování		X		X	X	X	X
4.2.2.4	Tlačítka	X		X			X	
4.2.2.6.3.2	Zařízení pro přebalování dětí	X		X			X	
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 a příloha N	Vizuální a hmatové značení	X		X			X	

(*) Moduly A1 a H1 jsou povoleny pro stávající řešení pouze za podmínek definovaných v odstavci 6.1.3.

6.1.3 Novátorská řešení

Je-li pro prvek interoperability navrhováno novátorské řešení, jak je definováno v odstavci 5.2, výrobce nebo jeho oprávněný zástupce usazený ve Společenství je povinen uvést odchylky od příslušného odstavce TSI a předložit je Evropské agentuře pro železnice. Agentura poté dokončí odpovídající specifikace funkcí a rozhraní pro daný prvek a vypracuje způsoby vyhodnocování.

Takto vypracované příslušné specifikace funkcí a rozhraní a způsoby vyhodnocování musí být začleněny do TSI prostřednictvím revize.

Poté co vstoupí v platnost rozhodnutí Komise přijaté v souladu s čl. 21 odst. 2 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES, je povoleno používat novátorské řešení ještě před jeho začleněním do TSI.

▼B

6.1.4 Posouzení vhodnosti pro použití

Posouzení vhodnosti k použití na základě validace typu v postupu provozních zkoušek (modul V), popsané v příloze F této TSI, se vyžaduje pro následující prvky interoperability:

Žádné

6.2 **Subsystémy**

6.2.1 Posuzování shody (obecné)

V souladu s přílohou VI směrnice 96/48/ES zadavatel nebo jeho oprávněný zástupce usazený ve Společenství (žadatel) musí podat oznámenému subjektu dle svého výběru žádost o posouzení shody subsystému „Kolejová vozidla“ nebo „Infrastruktura“.

Podání žádosti o posouzení shody subsystému „Kolejová vozidla“ výrobcem zůstává otevřeným bodem (viz DV11 Otázka 3)

Tento oznámený subjekt musí být předem oznámen za účelem posuzování subsystému „Kolejová vozidla“ nebo „Infrastruktura“.

Prohlášení ES o ověření v souladu s čl. 18 odst. 1 a přílohou VI směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES musí být vydáno žadatelem.

Toto prohlášení ES o ověření je nezbytné pro získání povolení k uvedení subsystému do provozu.

Posouzení shody subsystému se musí provést na základě jednoho nebo kombinace více následujících modulů v souladu s odstavcem 6.2.2 a přílohou E této TSI (moduly jsou popsány v příloze F této TSI):

Moduly pro ES ověření subsystémů

Modul SB: Přezkoušení typu pro fáze návrhu a vývoje

Modul SD: Systém řízení kvality výrobku pro fázi výroby

Modul SF: Ověření výrobku pro fázi výroby

Modul SG: Ověřování každého jednotlivého výrobku

Modul SH2: Kompletní systém řízení kvality s přezkoumáním návrhu pro fáze návrhu, vývoje a výroby

Postup schválení a obsah posouzení musí po dohodě stanovit žadatel a oznámený subjekt v souladu s požadavky definovanými v této TSI a ve shodě s pravidly stanovenými v části 7 této TSI.

6.2.2 Postupy posuzování shody (moduly)

Žadatel zvolí jeden z modulů nebo kombinaci modulů uvedených v tabulce 17.

Tabulka 17

Postupy posouzení

Subsystém, který má být posouzen	Modul SB+SD	Modul SB+SF	Modul SG	Modul SH2
Subsystém „Kolejová vozidla“	X	X		X
Subsystém „Infrastruktura“	X		X	X

▼B

Vlastnosti subsystému, které se mají posuzovat během příslušných fází jsou uvedeny v příloze E této TSI v tabulce E.1 pro subsystém „Infrastruktura“ a v tabulce E.2 pro subsystém „Kolejová vozidla“. Žadatel musí potvrdit, že každý vyráběný subsystém splňuje s požadavky typu.

Vlastnosti prvků interoperability, které jsou uvedeny v příloze D v tabulce D1 jsou rovněž uvedeny v příloze E v tabulce E.1 nebo E.2. Posouzení těchto vlastností je dáno přítomností prohlášení ES o shodě prvku interoperability.

Posouzení subsystému „Údržba“ je popsáno v odstavci 6.2.5.

6.2.3 Novátorská řešení

Obsahuje-li subsystém novátorské řešení, jak je definováno v odstavci 4.1.1 nebo 4.2.1, výrobce nebo zadavatel je povinen uvést odchylky od příslušného odstavce TSI a předložit je Evropské agentuře pro železnice. Agentura poté dokončí odpovídající specifikace funkcí a rozhraní tohoto řešení a vypracuje způsoby vyhodnocování.

Příslušné specifikace funkcí a rozhraní a způsoby vyhodnocování musí být začleněny do TSI prostřednictvím revize.

Poté co vstoupí v platnost rozhodnutí Komise přijaté v souladu s čl. 21 odst. 2 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES, je povoleno používat novátorské řešení ještě před jeho začleněním do TSI.

6.2.4 Posouzení údržby

Na základě čl. 18.3 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES je oznámený subjekt povinen vypracovat soubor technické dokumentace, který zahrnuje soubor dokumentace údržby. To zejména znamená, že je oznámený subjekt povinen ověřit:

— existenci souboru technické údržby,

— existenci kolejových vozidel v rámci souboru dokumentace údržby pro položky popsané v odstavci 4.2.10.2 HS RST TSI,

avšak není povinen ověřit platnost obsahu souboru dokumentace údržby.

Posouzení shody údržby je povinností každého dotčeného členského státu.

Odstavec F.4 přílohy F (který je otevřeným bodem) popisuje postup, kterým každý členský stát ověří, zda-li opatření pro údržbu splňují ustanovení této TSI a zajišťují respektování základních parametrů a základních požadavků během celé životnosti dané oblasti.

6.2.5 Posouzení provozních pravidel

TSI pro provoz konvenční železnice v odstavci 6.2.1 stanovuje, že v současné době žádné prvky obsažené v CR OPE TSI nevyžadují samostatné hodnocení oznámeným subjektem.

Pro účely této TSI PRM oznámený subjekt nemusí ověřovat žádné provozní pravidlo, i kdyby bylo uvedeno v odstavci 4.1.4 nebo 4.2.4.

▼B

6.2.6 Posouzení jednotlivých vozidel

Jsou-li kolejová vozidla dodávána jako jednotlivá vozidla namísto pevné sestavy, musí být u těchto vozidel provedeno posouzení z hlediska příslušných ustanovení této TSI, s tím, že je přípustné, aby ne každé vozidlo mělo místa pro vozíky pro invalidy, vybavení dostupné osobám na vozíku pro invalidy nebo univerzální toaletu.

Musí však být prokázáno, že při sestavení do kompletní vlakové soupravy s ostatními kompatibilními vozidly lze splnit všechna ustanovení TSI PRM.

6.3 **Prvky interoperability bez Prohlášení ES**

6.3.1 Obecné

Po omezenou dobu označovanou jako „přechodné období“ je možné prvky interoperability, které nemají Prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti k použití, začlenit do subsystémů, za podmínky, že jsou splněna ustanovení popsaná v této části.

6.3.2 Přechodné období

Přechodné období začíná vstupem této TSI v platnost a trvá po dobu šesti let.

Po skončení přechodného období a s ohledem na výjimky povolené na základě odstavce 6.3.3.3 níže, se budou prvky interoperability před svým začleněním do subsystému řídit požadovaným prohlášením ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití.

6.3.3 Certifikace subsystémů obsahujících v přechodném období necertifikované prvky interoperability

6.3.3.1 Podmínky

Během přechodného období smí oznámený subjekt vydat osvědčení o shodě subsystému, i kdyby některé prvky interoperability začleněné do subsystému nebyly pokryty příslušnými Prohlášeními ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití v souladu s touto TSI, budou-li splněna následující tři kritéria:

— oznámený subjekt ověřil shodu subsystému v souvislosti s požadavky definovanými v kapitole 4 této TSI,

— oznámený subjekt prostřednictvím doplňkových hodnocení potvrdil, že shoda a/nebo vhodnost k použití prvků interoperability je v souladu s požadavky kapitoly 5 a

— prvky interoperability, které nejsou pokryty příslušným Prohlášením ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití byly použity v subsystému, který již byl v provozu v nejméně jednom členském státě před vstoupením této TSI v platnost.

Prohlášení ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití nesmí být vydávána pro prvky interoperability posuzované tímto způsobem.

6.3.3.2 Oznámení

— osvědčení o shodě subsystému musí obsahovat jasnou informaci o tom, které prvky interoperability byly posuzovány oznámeným subjektem v rámci ověření subsystému.

— Prohlášení ES o ověření subsystému musí zřetelně uvádět:

▼B

— které prvky interoperability byly posuzovány jako součást subsystému,

— potvrzení, že subsystém obsahuje prvky interoperability identické s prvky ověřovanými jako součást subsystému,

— zdůvodnění, proč výrobce pro tyto prvky interoperability neposkytl Prohlášení ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití před jejich začleněním do subsystému.

6.3.3.3 Uplatňování doby životnosti

Výroba nebo modernizace/obnova dotčeného subsystému musí být dokončena do šesti let přechodného období. Pokud jde o životnost subsystému:

— v přechodném období a

— na zodpovědnost subjektu, který vydal Prohlášení ES o ověření subsystému

prvky interoperability, které nemají prohlášení ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití a jsou stejného typu a vyrobené stejným výrobcem, se smí použít pro výměny na základě údržby a jako náhradní díly pro subsystém.

Po uplynutí přechodného období a

— do modernizace, obnovy nebo výměny subsystému a

— na zodpovědnost subjektu, který vydal Prohlášení ES o ověření subsystému

prvky interoperability, které nemají prohlášení ES o shodě a/nebo vhodnosti k použití a jsou stejného typu a vyrobené ho stejným výrobcem, se mohou nadále používat pro výměny na základě údržby.

6.3.4 Monitorovací opatření

V přechodném období musí členský stát:

— monitorovat počet a druh prvků interoperability uvedených na trh v jejich státě,

— pokud je subsystém předkládán ke schválení, zajistit, aby byly uvedeny důvody nevydání osvědčení pro prvek interoperability ze strany výrobce,

— Komisi a ostatní členské státy informovat o podrobnostech o prvcích interoperability bez osvědčení a o důvodech nevydání osvědčení.

7. UPLATŇOVÁNÍ TSI PRM

Tato kapitola uvádí strategii uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou. Tato kapitola vychází z potřeby koordinovat uplatňování TSI zejména z technických a provozních důvodů, avšak náležitě zohledňuje analýzu nákladů a přínosů ve shodě s příslušnými ustanoveními směrnice. Navíc je třeba vzít v úvahu skutečnost, že uplatnění TSI může být příležitostně koordinováno s uplatňováním jiných TSI.

▼B

Při uplatňování TSI se musí vzít v úvahu celková migrace konvenční a vysokorychlostní železniční sítě směrem k plné interoperabilitě.

V zájmu podpory této migrace TSI umožňují postupnou aplikaci a uplatňování společně s dalšími TSI.

7.1 **Uplatnění této TSI na novou infrastrukturu / kolejová vozidla.**

7.1.1 Infrastruktura

Aspekty infrastruktury popsané v kapitolách 2 až 6 této TSI a jakákoli níže uvedená specifická ustanovení platí v plném rozsahu na novou infrastrukturu uváděnou do provozu.

Toto ustanovení TSI neplatí pro novou infrastrukturu, která je k datu vstupu této TSI v platnost předmětem již podepsané smlouvy nebo je v konečné fázi výběrového řízení.

Provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik nebo provozovatel stanice odpovědný za železniční stanici zorganizuje konzultace se subjekty odpovědnými za provozování okolí stanice ve všech případech nové výstavby stanice nebo okolí, tak aby bylo zajištěno splnění požadavků na dostupnost nejen v rámci stanice, ale také při přístupu na stanici.

7.1.2 Kolejová vozidla

7.1.2.1 Obecné

Aspekty kolejových vozidel popsané v kapitolách 2 až 6 této TSI a jakákoli níže uvedená specifická ustanovení platí v plném rozsahu na nová kolejová vozidla uváděná do provozu.

Tato TSI neplatí pro nová kolejová vozidla, která jsou k datu vstupu této TSI v platnost předmětem již podepsané smlouvy nebo jsou v konečné fázi výběrového řízení.

7.1.2.2 Nově vyrobená kolejová vozidla v novém provedení

7.1.2.2.1 Definice

Pro účely tohoto odstavce 7.1.1 a odstavce 7.1.2.1 platí:

— období fáze A je obdobím počínajícím okamžikem, kdy je jmenován oznámený subjekt a je mu poskytnut popis kolejových vozidel, která se mají vyvinout a vyrobit nebo pořídit.

— období fáze B je obdobím počínajícím okamžikem, kdy oznámený subjekt vydá osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci ověření ES a končícím okamžikem, kdy skončí platnost osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci ověření ES.

7.1.2.2.2 Obecné

— Žádat o

— osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci ověření ES pro subsystém a/nebo

osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci shody a/nebo vhodnosti k použití pro prvky interoperability smí kterýkoli žadatel, jak je stanoveno v odstavcích 6.2.1 a 6.1.1.

Žadatel musí oznámit svůj záměr vypracování a posouzení nových kolejových vozidel a/nebo prvku interoperability oznámenému subjektu zvolenému v souladu s kapitolou 6 této TSI. Společně s tímto oznámením musí žadatel poskytnout popis kolejových vozidel nebo prvku interoperability, které zamýšlí vyvinout a vyrobit nebo pořídit.

▼B

7.1.2.2.3 Fáze A

Po datu jmenování oznámeného subjektu musí být certifikační báze vzhledem k aktuálně platné TSI k datu jmenování pro specifikovaná kolejová vozidla stanovena na sedmileté období fáze A, kromě případu uplatnění článku 19 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES.

Vstoupí-li revidovaná verze TSI, včetně této, v platnost v období fáze A, je přípustné používat revidovanou verzi, buď v plném rozsahu nebo určité části, pokud se na tom žadatel a oznámený subjekt dohodnou. Tato ujednání musí být zdokumentována.

Po kladném posouzení oznámený subjekt vydá osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci ověření ES pro subsystém nebo osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci shody a/nebo vhodnosti k použití pro prvek interoperability.

7.1.2.2.4 Fáze B

a) *Požadavky subsystému*

Toto osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu pro subsystém je platné po dobu sedmiletého období fáze B, i když vstoupí v platnost nová TSI, kromě případu uplatnění článku 19 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES. Během této doby je přípustné uvést do provozu kolejová vozidla stejného typu bez posouzení nového typu.

Před skončením sedmiletého období fáze B musí být kolejová vozidla posouzena v souladu s aktuálně platnou TSI z hlediska požadavků, které se změnily nebo jsou nové ve srovnání s certifikační bází.

— Je-li požadována a schválena odchylka, stávající osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci ověření ES zůstává v platnosti po další tříleté období fáze B. Před skončením tříletého období je přípustné opět uplatnit postup posouzení a žádosti o odchylku.

— Je-li provedení subsystému vyhovující, osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu v rámci ověření ES zůstane v platnosti po další sedmileté období fáze B.

V případě, že před skončením období fáze B nevstoupí v platnost žádná nová TSI, posouzení kolejových vozidel se nevyžaduje a příslušné osvědčení zůstane v platnosti po další sedmileté období fáze B.

b) *Požadavek prvku interoperability*

Osvědčení o přezkoušení typu nebo návrhu a/nebo vhodnosti k použití je platné po dobu pětiletého období fáze B, i když vstoupí v platnost nová TSI, kromě případu uplatnění článku 19 směrnice 96/48/ES ve znění směrnice 2004/50/ES. Během této doby je přípustné uvést do provozu nové prvky stejného typu bez posouzení.

Před skončením pětiletého období fáze B musí být prvek posouzen v souladu s aktuálně platnou TSI z hlediska požadavků, které se změnily nebo jsou nové ve srovnání s certifikační bází.

7.1.2.3 Kolejová vozidla ve stávajícím provedení

Kolejová vozidla, jejichž provedení není osvědčeno v souladu s TSI jsou předmětem požadavků popsaných v odstavci 7.5.2.

▼B

7.1.2.4 Přechodné období

Členské státy nemusí uplatnit TSI během přechodného období, které bude trvat do 1.1.2010. Tato odchylka je omezena na případy:

— smluv, které jsou k datu vstupu této TSI v platnost již podepsané nebo jsou v konečné fázi výběrového řízení a opcí k těmto smlouvám na nákup dalších vozidel nebo

— smluv na nákup nových kolejových vozidel stávajícího provedení podepsané během tohoto přechodného období

7.2 **Revize TSI**

Ve shodě s čl. 6 odst. 3 směrnice 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES bude agentura odpovědná za vypracování revize a aktualizaci TSI a za vypracování vhodných doporučení pro výbor uvedený v článku 21 této směrnice, aby mohl být zohledněn technický rozvoj nebo sociální požadavky. Tuto TSI navíc může ovlivnit postupné přijímání a revize jiných TSI. Navrhované změny této TSI budou předmětem důkladného přezkoumání a aktualizované TSI budou publikovány na orientační periodické bázi 3 let.

Agentura musí být informována o jakýchkoli zamýšlených novátorských řešeních, aby mohla posoudit jejich budoucí začlenění do TSI.

7.3 **Uplatnění této TSI na stávající infrastrukturu / kolejová vozidla**

S ohledem na stávající infrastrukturu/kolejová vozidla se tato TSI vztahuje na komponenty, které jsou modernizovány nebo aktualizovány v souladu s podmínkami stanovenými v čl. 14 odst. 3 směrnice.

7.3.1 Infrastruktura

Stávající infrastruktura je infrastruktura, která je v provozu k datu vstupu této TSI v platnost.

TSI se nevztahuje na stávající infrastrukturu, až do její obnovy nebo modernizace.

Tato TSI se nevztahuje na infrastrukturu, která se obnovuje nebo modernizuje na základě smlouvy, která je k datu vstupu této TSI v platnost již podepsaná, nebo je v konečné fázi výběrového řízení.

Provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik nebo provozovatel stanice odpovědný za železniční stanici zorganizuje konzultace se subjekty odpovědnými za provozování okolí stanice ve všech případech modernizace nebo obnovy stanice nebo okolí, tak aby bylo zajištěno splnění požadavků na dostupnost nejen v rámci stanice, ale také při přístupu na stanici.

Pokud se obnovují nebo modernizují stanice **s méně než 1 000 přepravených cestujících denně (průměr součtu nastupujících a vystupujících cestujících za posledních 12 měsíců)**, nejsou povinny mít výtahy nebo rampy, které by jinak byly zapotřebí pro dosažení plného souladu s tímto bodem, pokud jiná stanice v okruhu 50 km na stejné trase poskytuje plně vyhovující bezbariérovou přístupovou cestu. V takových případech musí projekt stanic obsahovat opatření pro budoucí instalaci výtahu a/nebo ramp, aby byla stanice dostupná pro všechny kategorie OOSPO.

▼B

7.3.1.1 Obecné

Jsou-li položky obnovovány nebo modernizovány, musí splňovat požadavky této TSI, s následujícími výjimkami:

Ovlivňuje-li modernizace nebo obnova infrastruktury aspekt infrastruktury řízený jakýmkoli ustanovením této TSI PRM, musí být opětovně posouzena v souladu s tímto požadavkem v rámci této TSI, s následujícími podmínkami:

Soulad s obsahem této TSI není povinný, pokud by práce potřebná pro dosažení souladu vyžadovala konstrukční zásahy do jakéhokoli prvku nosné konstrukce.

Systémy a komponenty, které nejsou zahrnuty do oblasti působnosti určitého programu modernizace nebo obnovy nemusí být v době realizace tohoto programu provedeny v souladu.

V případě, že je infrastruktura v důsledku prací obnovy nebo modernizace přehodnocena vzhledem k jakékoli TSI, bude přehodnocení vzhledem k této TSI povinné pouze s ohledem na systémy a komponenty přímo ovlivněné těmito pracemi.

Existují dva druhy bloků infrastruktury

— Budovy stanice (včetně parkovišť, toalet, prodejní kanceláře apod.)

— Nástupiště

Pokud se modernizuje nebo obnovuje jakýkoli kompletní blok, musí zahrnovat bezbariérovou přístupovou cestu (je-li to vhodné), kterou lze napojit na další bloky při jejich případné budoucí modernizaci nebo obnově.

Běžná údržba položek infrastruktury neznamená nutnost přehodnocení v rámci mezí této TSI.

7.3.1.2 Bezbariérové přístupové cesty – Obecné (4.1.2.4.1)

Soulad s požadavky týkajícími se rozměrů lávek pro pěší a podchodů s ohledem na šířku a/nebo světlou výšku není pro stávající lávky pro pěší a podchody povinný.

7.3.1.3 Geometrie lávek, schodišť a podchodů (4.1.2.14 a 4.1.2.15)

Soulad s požadavky týkajícími se rozměrů lávek pro pěší, schodišť a podchodů s ohledem na šířku a/nebo světlou výšku není pro stávající lávky pro pěší, schodiště a podchody povinný.

7.3.1.4 Rampy, pohyblivé schody, výtahy a pohyblivé chodníky (4.1.2.17)

Soulad s požadavky týkajícími se ramp, pohyblivých schodů, výtahů a pohyblivých chodníků není pro stávající rampy, pohyblivé schody, výtahy a pohyblivé chodníky povinný.

7.3.1.5 Šířka a hrana nástupiště (4.1.2.19)

Soulad s požadavky týkajícími se minimální šířky nástupiště není povinný pro stávající stanice, pokud je příčinou nesouladu přítomnost určitých překážek na nástupišti (např. konstrukční sloupy, schodišťové šachty, výtahy apod.), které nelze přesunout.

▼B

7.3.1.6 Výška nástupiště a vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje (4.1.2.18)

Soulad s požadavky týkajícími se výšky nástupiště a vzdálenosti hrany nástupiště od osy přilehlé koleje není povinný v případě obnovovaných nástupišť, avšak zůstává povinný pro modernizovaná nástupiště.

7.3.1.7 Historické budovy

Je-li stávající stanice, nebo její část uznávanou historickou budovou a je chráněna vnitrostátním právem, provozovatel infrastruktury bude usilovat o uplatnění obsahu této TSI. Avšak bude-li možné prokázat, že by došlo k porušení vnitrostátního zákona na ochranu budov, uplatnění požadavků této TSI nebude povinné.

7.3.2 Kolejová vozidla

Stávající kolejová vozidla jsou kolejová vozidla, která byla v provozu k datu vstupu této TSI v platnost, nebo byla předmětem již podepsané smlouvy nebo byla v konečné fázi výběrového řízení.

TSI se nevztahuje na stávající kolejová vozidla, až do jejich obnovy nebo modernizace.

Tento odstavec TSI se nevztahuje na kolejová vozidla, která se obnovují nebo modernizují na základě smlouvy, která je k datu vstupu této TSI v platnost již podepsaná, nebo je v konečné fázi výběrového řízení.

7.3.2.1 Obecné

Ovlivňuje-li obnova nebo modernizace kolejových vozidel aspekt kolejových vozidel řízený jakýmkoli ustanovením této TSI PRM, musí být opětovně posouzena v souladu s tímto požadavkem v rámci této TSI, s následujícími podmínkami:

Systémy a komponenty, které nejsou zahrnuty do oblasti působnosti určitého programu modernizace nebo obnovy nemusí být v době realizace tohoto programu provedeny v souladu.

V případě, že je vozidlo v důsledku prací obnovy nebo modernizace přehodnoceno vzhledem k jakékoli TSI, bude přehodnocení vzhledem k této TSI povinné pouze s ohledem na systémy a komponenty přímo ovlivněné těmito pracemi.

Soulad s obsahem této TSI není povinný, pokud by práce potřebná pro dosažení souladu vyžadovala konstrukční změny dveřních otvorů (vnitřních nebo vnějších), podvozků, kolizních sloupků, karosérií vozidla, ochrany vozidla proti předjetí, nebo jakákoli práce, která by vyžadovala opětovnou validaci konstrukční integrity vozidla v souladu s normou EN 12663:Červenec 2001 a/nebo dalšími TSI.

7.3.2.2 Sedadla

Soulad s odstavcem 4.2.2.1, pokud jde o madla na opěradlech sedadel je povinný pouze jsou-li struktury sedadel obnovovány nebo modernizovány v celém vozidle.

Soulad s odstavcem 4.2.2.2 s ohledem na zajištění vyhrazených sedadel je povinný pouze když je uspořádání sedadel měněno v celém vlaku a lze jej dosáhnout aniž by došlo ke snížení stávající kapacity vlaku. V posledním uvedeném případě musí být zajištěn maximální počet vyhrazených sedadel při zachování stávající kapacity.

▼B

Soulad s požadavky s ohledem na světlou výšku nad vyhrazeným místem k sezení není povinný, pokud je omezujícím faktorem police na zavazadla, která není při obnově nebo modernizaci konstrukčně upravována.

7.3.2.3 Místa pro vozíky pro invalidy

Soulad s požadavkem na místa pro vozíky pro invalidy je povinný, pouze pokud dochází ke změně uspořádání míst k sezení v rámci celé vlakové soupravy. Avšak pokud vstupní dveřní otvor nebo průchozí profily nelze upravit pro dostupnost osobám na vozíku pro invalidy, nemusí být při změně uspořádání míst k sezení místa pro vozík pro invalidy zajištěna.

Zajištění zařízení pro nouzový kontakt v místech pro vozíky pro invalidy není povinné, pokud vozidlo nemá elektrický komunikační systém, který lze přizpůsobit pro začlenění takového zařízení.

7.3.2.4 Vnější dveře

Soulad s požadavky definujícími vnější vzhled dveřních otvorů pomocí značení a kontrastu je povinný pouze v případě přelakování vozidla (nebo jiné úpravy vzhledu).

Soulad s požadavky definujícími vnitřní umístění vnějších dveřních otvorů pomocí kontrastu na úrovni podlahy je povinný pouze v případě obnovy nebo modernizace podlahové krytiny.

Soulad s požadavky na zajištění signálů při otevírání a zavírání dveří je povinný pouze při obnově nebo modernizaci systému ovládání dveří.

Plný soulad s požadavky týkajícími se umístění a osvětlení ovládacích prvků dveří je povinný pouze při obnově nebo modernizaci systému ovládání dveří a když je možné ovládací prvky dveří přemístit bez úpravy konstrukce vozidla nebo dveří. V takovém případě však musí být obnovené nebo modernizované ovládací prvky dveří nainstalovány co nejblíže předepsanému umístění.

7.3.2.5 Vnitřní dveře

Soulad s požadavky týkajícími se síly potřebné pro obsluhu ovládacích prvků dveří a jejich umístění je povinný pouze při obnově nebo modernizaci dveří nebo mechanismu a/nebo ovládání dveří.

Soulad s požadavkem na synchronní funkci vnitřních a následných spojovacích dveří je povinný pouze jsou-li vnitřní dveře již automatické, obnovuje nebo modernizuje se systém ovládání dveří a existuje vhodný vnitřní komunikační a řídicí systém.

7.3.2.6 Osvětlení

Soulad s požadavkem na zajištění osvětlení schůdků u vnějších dveří na základě odstavce 4.2.2.5 není povinný, je-li možno určit, že elektrický systém nemá dostatečnou kapacitu podporovat další zatížení nebo že toto osvětlení nelze efektivně zabudovat bez konstrukčních změn dveřního otvoru.

7.3.2.7 Toalety

Zajištění plně vyhovující univerzální toalety je povinné pouze pokud jsou stávající toalety zcela obnovovány nebo modernizovány, je zajištěno místo pro vozík pro invalidy a vyhovující univerzální toaletu lze zabudovat bez konstrukčního zásahu do karoserie vozidla.

▼B

Zajištění zařízení pro nouzový kontakt na univerzální toaletě není povinné, pokud vozidlo nemá elektrický komunikační systém, který lze přizpůsobit pro začlenění takového zařízení.

7.3.2.8 Průchozí profily

Soulad s požadavky odstavce 4.2.2.7 je povinný pouze pokud se mění uspořádání míst k sezení v celém vozidle a je zajištěno místo pro vozík pro invalidy.

Soulad s požadavky na průchozí profily ve spojení vozidel je povinný pouze při obnově nebo modernizaci spojovacího můstku.

7.3.2.9 Informace

Soulad s požadavky odstavce 4.2.2.8.2.2 s ohledem na informace o trase není při obnově nebo modernizaci povinný. Avšak pokud je jako součást programu obnovy nebo modernizace instalován automatický systém informování o trase, musí splňovat požadavky tohoto odstavce.

Soulad s ostatními částmi odstavce 4.2.2.8 je povinný vždy, když dochází k obnově nebo modernizaci značení nebo povrchové úpravy interiéru.

7.3.2.10 Změny výšky

Soulad s požadavky odstavce 4.2.2.9 není povinný při obnově nebo modernizaci, s výjimkou, že výstražný kontrastní barevný pruh na hraně schůdku musí být zajištěn při obnově nebo modernizaci materiálu povrchu schodů.

7.3.2.11 Madla

Soulad s požadavky odstavce 4.2.2.10 je povinný pouze při obnově nebo modernizaci stávajících madel.

7.3.2.12 Vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy

Soulad s požadavkem na zajištění vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy je povinný pouze při obnově nebo modernizaci stávajícího vybavení na spaní.

Zajištění zařízení pro nouzový kontakt ve vybavení na spaní s dostupností pro vozíky pro invalidy není povinné, pokud vozidlo nemá elektrický komunikační systém, který lze přizpůsobit pro začlenění takového zařízení.

7.3.2.13 Polohy schůdků, schůdky a pomocná zařízení pro nastupování

Soulad s požadavky odstavce 4.2.2.12 není při obnově nebo modernizaci povinný s výjimkou, že pokud jsou nainstalovány pohyblivé schůdky nebo jiná zabudovaná pomocná zařízení pro nastupování, musí být v souladu s příslušnými pododstavci v této části TSI.

Pokud je však v souladu s odstavcem 4.2.23 při obnově nebo modernizaci vytvořeno místo pro vozík pro invalidy, je povinné zajistit nějakou formu pomocného zařízení pro nastupování v souladu s odstavcem 4.2.2.12.4.

▼B

Odpovědný provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice, jsou-li odpovědnými subjekty) a železniční podnik se dohodnou v souladu s čl. 10.5 směrnice 91/440/ES v nejnovějším znění směrnice 2004/51/ES před uvedením obnovených nebo modernizovaných kolejových vozidel do provozu a určí, která strana je odpovědná za zajištění pomocného zařízení pro nastupování, tam kde je potřeba (odstavec 4.2.2.12.4). Provozovatel infrastruktury (nebo provozovatel(é) stanice) a železniční podnik zajistí, že rozdělení odpovědností, na kterém se dohodnou, je nejvíce celkově životaschopným řešením.

7.4 **Specifické případy**

7.4.1 Obecné

Následující zvláštní ustanovení jsou povolena v níže uvedených specifických případech.

Tyto specifické případy patří do dvou kategorií: tato ustanovení platí buď trvale (případ „P“), nebo dočasně (případ „T“). v dočasných případech se dotčenému členskému státu doporučuje, aby se přizpůsobil příslušnému subsystému buď do roku 2010 (případ „T1“), což je cíl stanovený v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě, nebo do roku 2020 (případ „T2“).

7.4.1.1 Výška nástupiště

Dánsko „P“

Pro služby S-Bahn je přípustná výška nástupiště 920 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Francie „P“

Pro síť Ile-de-France je přípustná výška nástupiště 920 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Německo „P“

Pro služby S-Bahn je přípustná výška nástupiště 960 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Velká Británie, Severní Irsko a Irsko „P“

Je přípustná výška nástupiště 915 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Litva, Lotyšsko a Estonsko „P“

Pouze pro infrastrukturu konvenční železnice je přípustná výška nástupiště 200 mm nebo 1 100 mm (+ 20 mm, – 50 mm) nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Polsko „P“

Pro služby S-Bahn je přípustná výška nástupiště 960 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Portugalsko „P“

Pro veškerou stávající infrastrukturu konvenční železnice v Portugalsku je přípustná výška nástupiště 900 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

▼B

U stanic a zastávek bez nezajišťujících dopravu do zaměstnání je přípustná výška nástupiště 685 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Poznámka: Provedení prahu vstupních dveří nových kolejových vozidel (příměstských a hlavních linek) musí být optimalizováno pro přístup z nástupišť o výšce 900 mm.

Španělsko „P“

Pro specializovaná nástupiště pro dopravu do zaměstnání nebo regionální přepravu je přípustná výška nástupiště 680 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Švédsko „P“

Je přípustná výška nástupiště 580 mm a 730 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

Nizozemsko „P“

Je přípustná výška nástupiště 840 mm nad spojnicí temen kolejnicových pásů.

7.4.1.2 Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje

Irsko „P“

Na vodorovné trati v přímé b_{q0} = 1 561 mm.

Velká Británie „P“

Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje:

Na vodorovných nástupištích v přímé.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
b_{q0} = 1 447,5	$b_{q0} = 1375,5 + \frac{26000}{R}$

Pro linky provozované jednotkami Eurostar (řada 373) a linky, kde jsou přepravovány nákladní kontejnery o výšce 2,6 m.

$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
b_{q0} = 1 477,5	$b_{q0} = 1405,5 + \frac{26000}{R}$

Pro linky, kde jsou přepravovány nákladní kontejnery o výšce 2,6 m.

	$\infty \geq R \geq 500$	$500 \geq R \geq 160$
Intérieur de la courbe	b_{q0} = 1 447,5	$b_{q0} = 1381,5 + \frac{33000}{R}$

	$\infty \geq R \geq 360$	$360 \geq R \geq 160$
Extérieur de la courbe	b_{q0} = 1 447,5	$b_{q0} = 1375,5 + \frac{26000}{R}$

▼B

U nástupišť s výškou 550 mm a 760 mm musí být vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje:

Belgie „P“

$b_{q0} = 1650 + \frac{5000}{R}$ pro oblouky s poloměrem R o velikosti $1\,000 \leq R < \infty$ (m)

$b_{q0} = 1650 + \frac{26470}{R} - 21,5$ pro oblouky s poloměrem R o velikosti

$R < 1\,000$ (m)

Itálie „P“

Pro nástupiště o výšce 550 mm

$$b_{q0} = 1650 + \frac{3750}{R} + 11,5$$

Finsko „P“

$$b_{q0} = 1800 + \frac{36000}{R}$$

Litva, Lotyšsko, Estonsko „P“

Pouze pro infrastrukturu konvenční železnice:

Pro nástupiště o výšce 200 mm b_{q0} = 1 745 mm (+ 30 mm, – 25 mm).

Pro nástupiště o výšce 1 100 mm b_{q0} = 1 920 mm (+ 30 mm, – 25 mm).

Severní Irsko „P“

Na vodorovné trati v přímé b_{q0} = 1 560 mm.

Polsko „P“

$$b_{q0} = 1725 + \frac{36000}{R}$$

Portugalsko „P“

Platí pouze pro veškerou stávající infrastrukturu konvenční železnice.

Rozchod kolejí (*jmenovitý*): 1 668 mm

Pro nástupiště o výšce *(h)* rovnající se 900 mm (*700 mm < h ≤ 1 170 mm*)

$$b_{q0} = 1770 + \frac{31750}{R}$$

Pro nástupiště o výšce *(h)* rovnající se 685 mm (*400 mm ≤ h ≤ 700 mm*)

$$b_{q0} = 1800 + \frac{23250}{R}$$

▼B

Španělsko „P“

Pouze části sítě s rozchodem kolejí 1 668 mm

$$b_{q0} = 1720 + \frac{3750}{R}$$

Švédsko „P“

$$b_{q0_{(inside)}} = 1670 + \frac{41000}{R}$$

$$b_{q0_{(outside)}} = 1670 + \frac{31000}{R}$$

7.4.1.3 Schůdky pro nástup a výstup

7.4.1.3.1 Obecné

Jsou-li interoperabilní kolejová vozidla provozována u nástupišť popsaných ve zvláštních případech, jak je uvedeno v odstavci 7.4.1.2 pro nástupiště o výšce 550 mm nebo 760 mm, je možné ke konvenční hodnotě δ_h přičíst následující doplňkovou hodnotu δ_g.

V tabulkách je rovněž uvedena odpovídající hodnota b_{q0}.

Doplňková hodnota δ_g pro vodorovnou trať v přímé.

	Belgie „P“	Finsko „P“	Itálie „P“	Polsko „P“	Portugalsko „P“ pro nástupiště vysoká 900 mm	Portugalsko „P“ pro nástupiště vysoká 685 mm	Švédsko „P“	Španělsko „P“	Velká Británie „P“
δ_g	0	150	11,5	75	+ 120 mm	+ 150 mm	20	70	-202,5
b_{q0}	1 650	1 800	1 661,5	1 725	1 770 mm	1 800 mm	1 670	1 720	1 447,5
Další rozměry viz:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

Doplňková hodnota δ_g pro R = 300 m

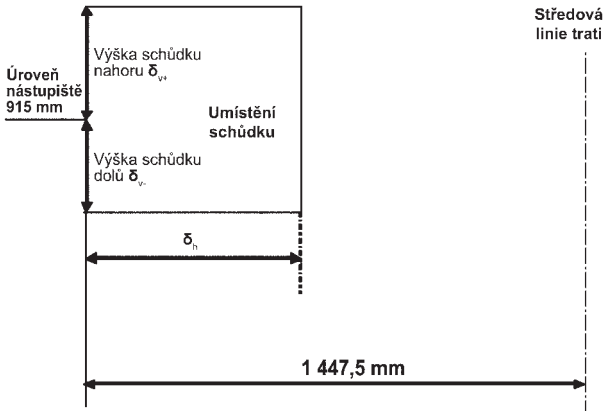
	Belgie „P“	Finsko „P“	Itálie „P“	Polsko „P“	Portugalsko „P“ pro nástupiště vysoká 900 mm	Portugalsko „P“ pro nástupiště vysoká 685 mm	Švédsko „P“	Španělsko „P“	Velká Británie „P“
δ_g	54,5	257,5	11,5	195	+213 mm	+215 mm	Vnitřní 144 Vnější 123,5	70	Standardní – 200 Eurostar -170
b_{q0}	1 716,5	1 920	1 674	1 845	1 876 mm	1 878 mm	Vnitřní 1 806,5 Vnější 1 773,5	1 732,5	Standardní 1 462,5 Eurostar 1 492,5
Další rozměry viz:		7.4.1.3.3			7.4.1.3.4	7.4.1.3.4			7.4.1.3.2

▼B

7.4.1.3.2 Specifický případ pro kolejová vozidla provozovaná ve Velké Británii „P“

Vzhledem k tomu, že hodnota δ_g je záporná, bude se muset první schůdek, jak je definován v odstavci 4.2.2.12.1, pro provozování na linkách ve Velké Británii odstranit. Za těchto okolností musí první použitelný schůdek na linkách ve Velké Británii vyhovovat následující tabulce:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na vodorovné trati v přímé	200	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m, standardní případ	200	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m, případ Eurostar	255	230	160

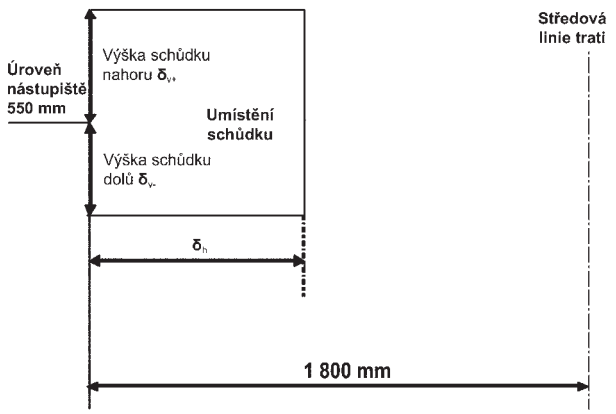


OBRÁZEK 11

7.4.1.3.3 Specifický případ pro kolejová vozidla provozovaná ve Finsku „P“

Vzhledem k tomu, že hodnota δ_g se zvýšila, bude zapotřebí pro provozování na linkách ve Finsku doplňkový schůdek. Za těchto okolností musí první použitelný schůdek vyhovovat následující tabulce a musí mít takové provedení, aby maximální konstrukční rozchod vozidla splňoval požadavky přílohy W TSI pro nákladní vozy:

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na vodorovné trati v přímé	200	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m	410	230	160



OBRÁZEK 13

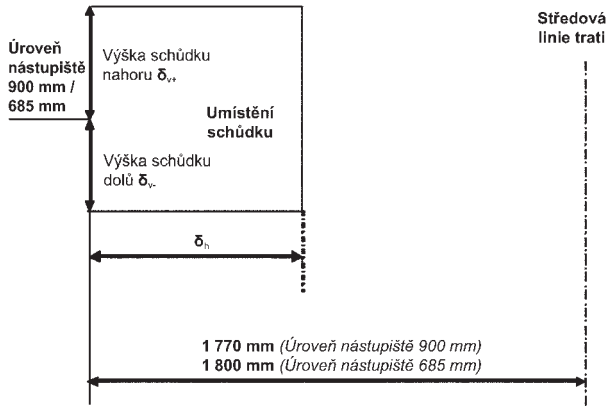
▼B

7.4.1.3.4 Specifický případ pro kolejová vozidla zamýšlená k provozování na stávající konvenční železniční síti v Portugalsku „P“

Vzhledem k tomu, že hodnota δ_g se zvýšila a výšky nástupišť (900 mm a 685 mm) se liší od standardních výšek nástupišť (760 mm a 550 mm), první použitelný schůdek u kolejových vozidel určených pro provozování na linkách v Portugalsku musí vyhovovat následující tabulce a musí mít takové provedení, aby maximální konstrukční rozchod vozidla splňoval požadavky normy prEN 15273-2:2005 – Železniční aplikace – Rozchody – Část 2: Rozchod kolejových vozidel – příloha týkající průjezdných průřezů v Portugalsku (CP)

Provedení prahu vstupních dveří nových kolejových vozidel (přepravy do zaměstnání a hlavních linek) musí být optimalizováno pro přístup z nástupišť o výšce 900 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
na vodorovné trati v přímé	200	230	160
na trati s obloukem o poloměru 300 m	370	230	160



OBRÁZEK 14

7.4.1.4 Průchozí profily

Specifický případ pro Velkou Británii, Severní Irsko a Irsko „P“

Z důvodu průjezdného průřezu, směrových poměrů tratí a následně omezené šířky vozidla platí následující podmínky:

Od místa vstupu do vozidla k vyhrazeným sedadlům musí být průchozí profil v souladu s obecným případem.

Pro přístup k ostatním sedadlům neplatí žádné požadavky na minimální průchozí profil specifické pro OOSPO.

7.4.1.5 Zvuková signalizace dveří dle kapitoly 4.2.2.4.1 „P“

Specifický případ pro Německo

Z důvodu nižších hladin hluku moderních vlaků v Německu musí být zvukový signál hlasitost nejméně 60 dB L(Aeg, T +/- 2. Alternativně mohou mít zvukové signály hlasitost 5 dB nad hladinou okolního hluku.

▼B

7.4.1.6 Vyhrazená sedadla „P“

Specifické případy pro Německo a Dánsko

Jako vyhrazená sedadla musí být určeno 10 % z celkového počtu sedadel.

Ve vlacích s nepovinnou a povinnou rezervací musí mít nejméně 20 % těchto vyhrazených sedadel piktogram, ostatních 80 % vyhrazených sedadel lze objednat nebo rezervovat předem. U vlaků bez možnosti rezervace musí mít všechna vyhrazená sedadla piktogram OOSPO v souladu s odstavcem 4.2.2.2.1.1.

7.4.1.7 Bezbariérové přístupové cesty „P“ (bod 4.1.2.3.1)

Specifický případ pro Francii (Pouze síť Ile de France)

Nové, obnovené nebo modernizované stanice s méně než 5 000 přepravených cestujících denně (součet nastupujících a vystupujících cestujících) nejsou povinny splňovat aspekty výtahů a/nebo ramp požadavků na bezbariérové přístupové cesty, pokud jiná stanice v okruhu 25 km, na stejné trase, poskytuje bezbariérovou přístupovou cestu. V takových případech musí projekt nových stanic obsahovat opatření pro budoucí instalaci výtahu a/nebo ramp, aby byla stanice dostupná pro všechny kategorie OOSPO.

7.4.1.8 Počty cestujících

Specifický případ pro Rakousko „T1“

Z důvodu plánu rakouských úřadů na rychlé zavedení se požadavky na počty cestujících uvedené v odstavcích 7.1.1 a 7.3.1 (Infrastruktura) a 4.1.4 (provozní pravidla pro bezbariérové přístupové cesty) budou po dobu trvání tohoto dočasného specifického případu vztahovat pouze na infrastrukturu, která je nová, modernizovaná nebo obnovená u stanic s průměrným počtem 2 000 a více přepravených cestujících denně (součet nastupujících a vystupujících cestujících).

7.5 **Kolejová vozidla provozovaná na základě vnitrostátních, dvoustranných, vícestranných nebo mezinárodních dohod**

7.5.1 Stávající dohody

Členské státy jsou povinny do šesti měsíců od vstoupení této TSI v platnost informovat Komisi o následujících dohodách na jejichž základě jsou provozována kolejová vozidla spadající do oblasti působnosti této TSI (výroba, obnova, modernizace, uvedení do provozu, provoz a správa kolejových vozidel, jak jsou popsány v kapitole 2 této TSI):

— vnitrostátní, dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi členskými státy a železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury uzavřené na dobu určitou nebo neurčitou a vyžadovaných v důsledku specifické nebo místní povahy zamýšlené přepravní služby,

— dvoustranné nebo vícestranné dohody mezi železničními podniky, provozovateli infrastruktury nebo bezpečnostními orgány, které poskytují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability,

▼B

— mezinárodní dohody mezi jedním nebo více členskými státy s alespoň jednou třetí zemí nebo mezi železničním podnikem/železničními podniky nebo provozovateli infrastruktury členských států a alespoň jedním železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury třetí země, kteří zajišťují významnou úroveň místní nebo regionální interoperability.

Pokračování provozování/údržby kolejových vozidel řízených těmito dohodami bude povoleno, pokud jsou v souladu s legislativou Společenství.

Slučitelnost těchto dohod s legislativou EU, včetně jejich nediskriminační povahy, a zejména s touto TSI bude hodnocena a Komise přijme nezbytná opatření, jako je revize této TSI, aby zahrnovala možné konkrétní případy nebo přechodná opatření.

7.5.2 Budoucí dohody

Jakékoli budoucí dohody nebo úpravy stávajících dohod, zejména ty, které zahrnují nákup kolejových vozidel, jejichž provedení není osvědčeno v souladu s touto TSI, musí zohledňovat legislativu EU a zejména tuto TSI. Členské státy Komisi oznámí tyto dohody nebo změny. Použije se stejný postup, jako je uveden v odstavci 7.5.1.

7.6 **Uvedení infrastruktury a kolejových vozidel do provozu**

Na základě čl. 16 odst. 1 směrnice 2001/16/ES platí, že bylo-li dosaženo souladu s TSI PRM a bylo-li v jednom členském státě vydáno Prohlášení ES o ověření, musí být vzájemně uznáno všemi ostatními členskými státy, pokud jde o otázky dostupnosti pro OOSPO.

Při získávání bezpečnostního osvědčení na základě článku 10 směrnice 2004/49/ES (Část B osvědčení) nebo povolení uvedení do provozu na základě čl. 14 odst. 1 směrnice 2001/16/ES, může o osvědčení/povolení uvedení do provozu pro Infrastrukturu a Kolejová vozidla žádat železniční podnik. Kolejová vozidla lze seskupovat podle řad nebo typů.

Musí však být ověřeno, že infrastruktura a kolejová vozidla, které se mají používat společně, jsou kompatibilní. To lze ověřit pomocí registrů infrastruktury a kolejových vozidel.

▼B

PŘÍLOHY (K TSI)

Oblast působnosti: Celé subsystémy Aspekt: Dostupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

PŘÍLOHA A	Vyhrazené
PŘÍLOHA B	Vyhrazené
PŘÍLOHA C	Posuzování údržby: Postup posuzování shody (Příloha F4)
PŘÍLOHA D	Posuzování prvků interoperability
D.1	**Oblast působnosti**
D.2	**Vlastnosti**
PŘÍLOHA E	Posuzování subsystémů
E.1	**Oblast působnosti**
E.2	**Vlastnosti a moduly**
PŘÍLOHA F	Postupy posuzování shody a vhodnosti pro použití
F.1	**Seznam modulů**
F.2	**Moduly pro prvky interoperability**
F.2.1	Modul A: Interní řízení výroby
F.2.2	Modul A1: Interní řízení návrhu s ověřováním výrobku
F.2.3	Modul B: Přezkoušení typu
F.2.4	Modul C: Shoda s typem
F.2.5	Modul D: Systém řízení jakosti výroby
F.2.6	Modul F: Ověřování výrobků
F.2.7	Modul H1: Komplexní systém řízení jakosti
F.2.8	Modul H2: Komplexní systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu
F.2.9	Modul V: Přezkoušení typu ověřením za provozu (vhodnost pro použití)
F.3	**Moduly pro ES ověření subsystémů**
F.3.1	Modul SB: Přezkoušení typu
F.3.2	Modul SD: Systém řízení jakosti výroby
F.3.3	Modul SF: Ověřování výrobků
F.3.4	Modul SG: Ověřování každého jednotlivého výrobku
F.3.5	Modul SH2: Komplexní systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu
F.4	**Posuzování údržby: Postup posuzování shody**
PŘÍLOHA G	Vyhrazené
PŘÍLOHA H	Vyhrazené
PŘÍLOHA I	Vyhrazené
PŘÍLOHA J	Vyhrazené
PŘÍLOHA K	Vyhrazené
PŘÍLOHA L	Aspekty neuvedené v TSI „Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“, na které se vztahují evropská pravidla, nebo kdy se požaduje oznámení vnitrostátních pravidel
PŘÍLOHA M	Transportovatelný vozík pro invalidy
M.1	**Oblast působnosti**
M.2	**Vlastnosti**

▼B

PŘÍLOHA N	Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
N.1	**Oblast působnosti**
N.2	**Značení pro subsystém „Infrastruktura“**
N.3	**Značení kolejových vozidel**
N.4	**Mezinárodní označení vozíku pro invalidy**
N.5	**Symbol indukční smyčky**
N.6	**Symbol volání o pomoc/volání o informace**
N.7	**Symbol nouzového volání**
N.8	**Symbol vyhrazeného místa k sezení**

▼**B**

PŘÍLOHA A

Vyhrazené

▼**B**

PŘÍLOHA B

Vyhrazené

▼B

PŘÍLOHA C

Posuzování údržby: Postup posuzování shody (Příloha F4)

▼B

PŘÍLOHA D

Posuzování prvků interoperability

D.1 **Oblast působnosti**

V této příloze je popsáno posuzování shody a vhodnosti pro použití prvků interoperability.

D.2 **Vlastnosti**

Vlastnosti prvků interoperability, které je třeba posoudit v různých fázích návrhu, vývoje a výroby, jsou označeny znakem X v tabulce D.

Tabulka D.1

Posuzování prvků interoperability

1	2	3	4	5
Prvky interoperability a vlastnosti, které je třeba posoudit	Posuzování v následující fázi			
	Fáze návrhu a vývoje			Fáze výroby
	Přezkoumání návrhu	Přezkoumání výrobního procesu	Zkouška typu	Ověření shody s typem
4.1.2.11.2 a 4.1.2.12.2 Vizuální informační zařízení pro cestující	X		X	X
4.1.2.21.2 Zařízení pro nastupování	X		X	X
4.1.2.4 Dotyková tlačítka	X		X	X
4.1.2.7.2 Prostor pro přebalování dětí	X		X	X
4.1.2.11 Hmatová značení	X		X	X
4.1.2.9.2 Jízdenkové automaty	X		X	X
4.2.2.6 Toalety	X		X	X
4.2.2.8.3 Vizuální informační zařízení pro cestující	X		X	X
4.2.2.3, 4.2.2.6 a 4.2.2.11 Tlačítka nouzové akustické výstrahy pro cestující	X		X	X
4.2.2.12.3 Zařízení pro nastupování	X		X	X
4.2.2.4 Tlačítka	X		X	X
4.2.2.6.3.2 Prostor pro přebalování dětí	X		X	X
4.2.2.8.1, 4.2.2.8.2 a příloha N Vizuální informace a značení	X		X	X

▼B

PŘÍLOHA E

Posuzování subsystémů

E.1 **Oblast působnosti**

V této příloze je popsáno posuzování shody subsystémů.

E.2 **Vlastnosti a moduly**

Vlastnosti subsystému, které je třeba posoudit v různých fázích návrhu, vývoje a výroby, jsou označeny znakem X v tabulce E.1 (subsystém „Infrastruktura“) a v tabulce E.2 (subsystém „Kolejová vozidla“).

Tabulka E.1

Posuzování subsystému „Infrastruktura“ (vyroben a dodán jako samostatná jednotka)

1	2	3	4	5
Vlastnosti, které je třeba posoudit	Fáze návrhu a vývoje	Fáze výroby		
	Přezkoumání návrhu	Výroba, montáž, instalace	Montáž (před uvedením do provozu)	Ověření v podmínkách plného provozu
4.1.2.2 Parkovací zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	X		X	
4.1.2.3 Bezbariérové komunikace				
4.1.2.3.1 Obecné	X		X	
4.1.2.3.2 Značení cest	X		X	
4.1.2.4 Dveře a vstupy	X		X	
4.1.2.5 Podlahové povrchy	X		X	
4.1.2.6 Průhledné překážky	X		X	
4.1.2.7 Toalety	X		X	
4.1.2.8 Nábytek a samostatně stojící zařízení	X		X	
4.1.2.9 Prodej jízdenek / Přepážka nebo prodejní automat / Informační přepážka / Zařízení pro kontrolu jízdenek / Turnikety / Zákaznická asistenční služba	X		X	
4.1.2.10 Osvětlení	X		X	
4.1.2.11 Vizuální informace: ukazatele, piktogramy, dynamické informace	X		X	X
4.1.2.12 Hlasové informace	X		X	X
4.1.2.13 Nouzové východy, nouzové akustické výstrahy	X		X	X
4.1.2.14 Geometrie mostů a podchodů	X		X	
4.1.2.15 Schodiště	X		X	
4.1.2.16 Zábradlí	X		X	
4.1.2.17 Rampy, pohyblivé schody, výtahy, pohyblivé chodníky	X		X	
4.1.2.18.1 Výška nástupiště	X		X	
4.1.2.18.2 Vzdálenost hrany nástupiště od osy přilehlé koleje	X			
4.1.2.18.3 Uspořádání koleje u nástupišť	X			

▼B

1	2	3	4	5
Vlastnosti, které je třeba posoudit	Fáze návrhu a vývoje	Fáze výroby		
	Přezkoumání návrhu	Výroba, montáž, instalace	Montáž (před uvedením do provozu)	Ověření v podmínkách plného provozu
4.1.2.19 Šířka a hrana nástupiště	X		X	
4.1.2.20 Konec nástupiště	X		X	
4.1.2.21 Pomocná zařízení pro nastupování cestujících na vozících pro invalidy	X		X	
4.1.2.22 Úrovňové přechody kolejí ve stanicích	X		X	

Tabulka E.2

Posuzování subsystému „Kolejová vozidla“ (vyrobena a dodána jako sériové výrobky)

1	2	3	4
Vlastnosti, které je třeba posoudit	Fáze návrhu a vývoje		Fáze výroby
	Přezkoumání návrhu	Zkouška typu	Rutinní zkouška
4.2.2.2 Sedadla			
4.2.2.2.1 Obecné	X	X	
4.2.2.2.1 Sedadla pro zdravotně postižené obecně	X	X	
4.2.2.2.2.2 Uspořádání sedadel jedním směrem	X	X	
4.2.2.2.3.3 Uspořádání sedadel proti sobě	X	X	
4.2.2.3 Místa pro vozíky pro invalidy	X	X	
4.2.2.4 Dveře			
4.2.2.4.1 Obecné	X	X	
4.2.2.4.2 Venkovní dveře	X	X	
4.2.2.4.3 Vnitřní dveře	X	X	
4.2.2.5 Osvětlení		X	
4.2.2.6 Toalety			
4.2.2.6.1 Obecné	X	X	
4.2.2.6.2 Standardní toaleta	X	X	
4.2.2.6.3 Univerzální toaleta	X	X	
4.2.2.7 Průchodné trasy	X	X	
4.2.2.8 Informace pro zákazníky			
4.2.2.8.1 Obecné	X	X	
4.2.2.8.2 Informace (značení)	X	X	
4.2.2.8.2 Informace (popis cesty a rezervace sedadla)	X	X	
4.2.2.9 Výškové rozdíly	X	X	
4.2.2.10 Zábradlí	X	X	
4.2.2.11 Dostupnost lůžkových vozů pro vozíky pro invalidy	X	X	
4.2.2.12 Poloha stupně pro nástup a výstup			
4.2.2.12.1 Obecné požadavky	X		

▼B

1	2	3	4
Vlastnosti, které je třeba posoudit	Fáze návrhu a vývoje		Fáze výroby
	Přezkoumání návrhu	Zkouška typu	Rutinní zkouška
4.2.2.12.2 Stupně pro nástup a výstup	X		
4.2.2.12.3.5 Pohyblivé schůdky	X	X	X
4.2.2.12.3.6 Přenosné rampy	X	X	
4.2.2.12.3.7 Poloautomatické rampy	X	X	X
4.2.2.12.3.8 Přemosťující plošiny	X	X	X
4.2.2.12.3.9 Vagónové zdvihací plošiny	X	X	X

▼B

PŘÍLOHA F

Postupy posuzování shody a vhodnosti pro použití

F.1. **Seznam modulů**

Moduly pro prvky interoperability

— Modul A: Interní řízení výroby

— Modul A1: Interní řízení návrhu s ověřováním výrobku

— Modul B: Přezkoušení typu

— Modul C: Shoda s typem

— Modul D: Systém řízení jakosti výroby

— Modul F: Ověřování výrobků

— Modul H1: Komplexní systém řízení jakosti

— Modul H2: Komplexní systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu

— Modul V: Přezkoušení typu ověřením za provozu (vhodnost pro použití)

Moduly pro subsystémy

— Modul SB: Přezkoušení typu

— Modul SD: Systém řízení jakosti výroby

— Modul SF: Ověřování výrobků

— Modul SG: Ověřování každého jednotlivého výrobku

— Modul SH2: Komplexní systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu

Modul: Údržba

— Modul: Postup posuzování shody

F.2. **Moduly pro prvky interoperability**

F.2.1. Modul A: Interní řízení výroby

1. Tento modul popisuje postup, kterým výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství, který plní povinnosti podle bodu 2, zajišťuje a prohlašuje, že daný prvek interoperability splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce vypracuje technickou dokumentaci podle bodu 3.

3. Technická dokumentace musí umožňovat posouzení shody prvku interoperability s požadavky této TSI. Technická dokumentace musí v míře nezbytné pro takové posouzení zahrnovat návrh, výrobu, údržbu a fungování prvku interoperability. Dokumentace musí v míře nezbytné pro posouzení obsahovat:

— celkový popis prvku interoperability,

— koncepční návrh a výrobní informace, například výkresy, schémata součástí, podsestav, sestav, obvodů atd.,

— popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení návrhu a výrobních informací, údržby a fungování prvku interoperability,

▼B

— technické specifikace, včetně evropských specifikací ([1]) s příslušnými ustanoveními, které byly zcela nebo zčásti použity,

— popis řešení zvolených pro splnění požadavků této TSI, pokud nebyly plně použity evropské specifikace,

— výsledky konstrukčních výpočtů, provedených zkoušek atd.,

— protokoly o zkouškách.

4. Výrobce přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces zajišťoval shodu vyráběných prvků interoperability s technickou dokumentací podle bodu 3 a s požadavky TSI, které se na ně vztahují.

5. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability písemné ES prohlášení o shodě. Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace,

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

6. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce uchovává kopii ES prohlášení o shodě s technickou dokumentací po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

7. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek uvedených v modulu V.

([1]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

F.2.2. Modul A1: Interní řízení návrhu s ověřováním výrobku

1. Tento modul popisuje postup, kterým výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství, který plní povinnosti podle bodu 2, zajišťuje a prohlašuje, že daný prvek interoperability splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce vypracuje technickou dokumentaci podle bodu 3.

3. Technická dokumentace musí umožňovat posouzení shody prvku interoperability s požadavky této TSI.

Technická dokumentace musí také prokazovat, že návrh prvku interoperability, který byl přijat ještě před provedením této TSI, tuto TSI splňuje a že prvek interoperability je v provozu ve stejné oblasti použití.

Technická dokumentace musí v míře nezbytné pro takové posouzení zahrnovat návrh, výrobu, údržbu a fungování prvku interoperability. Dokumentace musí v míře nezbytné pro posouzení obsahovat:

— celkový popis prvku interoperability a podmínek jeho použití,

— koncepční návrh a výrobní informace, například výkresy, schémata součástí, podsestav, obvodů atd.,

— popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení návrhu a výrobních informací, údržby a fungování prvku interoperability,

— technické specifikace, včetně evropských specifikací ([2]) s příslušnými ustanoveními, použité zcela nebo zčásti,

— popis řešení zvolených pro splnění požadavků této TSI, pokud nebyly plně použity evropské specifikace,

— výsledky konstrukčních výpočtů, provedených zkoušek atd.,

— protokoly o zkouškách.

4. Výrobce přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces zajišťoval shodu vyráběných prvků interoperability s technickou dokumentací podle bodu 3 a s požadavky TSI, které se na ně vztahují.

5. Oznámený subjekt, který si výrobce zvolil, provede příslušné kontroly a zkoušky s cílem ověřit shodu vyráběných prvků interoperability s typem popsaným v technické dokumentaci uvedené v bodu 3 a s požadavky této TSI. Výrobce ([3]) může zvolit jeden z těchto postupů:

5.1 *Ověřování kontrolou a zkoušením každého výrobku*

5.1.1 Každý výrobek musí být jednotlivě zkontrolován a musí být provedeny odpovídající zkoušky s cílem ověřit shodu výrobku s typem popsaným v technické dokumentaci a s požadavky TSI, které se na něj vztahují. Jestliže není v TSI (nebo v evropské normě citované v TSI) žádná zkouška stanovena, použijí se příslušné evropské specifikace nebo rovnocenné zkoušky.

5.1.2 Oznámený subjekt vydá pro schválené výrobky písemný certifikát shody vztahující se k provedeným zkouškám.

([2]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

([3]) Je-li to nutné, může být volnost rozhodování výrobce u některých prvků omezena. V tomto případě je příslušný ověřovací proces nezbytný pro daný prvek interoperability uveden v této TSI (nebo jejích přílohách).

▼B

5.2 *Statistické ověřování*

5.2.1 Výrobce předkládá své výrobky v podobě stejnorodých dávek a přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces zajišťoval stejnorodost každé vyrobené dávky.

5.2.2 K ověření musí být k dispozici veškeré prvky interoperability v podobě stejnorodých dávek. Z každé dávky se náhodným výběrem odebere vzorek. Prvky interoperability ve vzorku se jednotlivě zkontrolují a provedou se odpovídající zkoušky s cílem zajistit shodu těchto výrobků s typem popsaným v technické dokumentaci a s požadavky TSI, které na ně vztahují, a rozhodnout, zda bude dávka přijata nebo zamítnuta. Jestliže není v TSI (nebo v evropské normě citované v TSI) žádná zkouška stanovena, použijí se příslušné evropské specifikace nebo rovnocenné zkoušky.

5.2.3 Statistický postup musí využívat odpovídající metody (statistickou metodou, přejímací plán atd.) s ohledem na posuzované vlastnosti uvedené v TSI.

5.2.4 V případě, že jsou dávky přijaty, oznámený subjekt vydá písemný certifikát shody vztahující se k provedeným zkouškám. Všechny prvky interoperability z dávky mohou být uvedeny na trh s výjimkou těch prvků interoperability ze vzorku, u nichž nebyla zjištěna shoda.

5.2.5 Pokud je dávka zamítnuta, oznámený subjekt nebo příslušný orgán přijme příslušná opatření, která zabrání uvedení této dávky na trh. V případě častého zamítnutí dávek oznámený subjekt statistické ověřování pozastaví.

6. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o shodě.

Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

— jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu, a datum certifikátů spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jejich platnosti,

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace,

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

▼B

Je třeba vzít v úvahu certifikát shody uvedený v bodu 5. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství musí být schopen na požádání předložit certifikáty shody vydané oznámeným subjektem.

7. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce uchovává kopii ES prohlášení o shodě s technickou dokumentací po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

8. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek uvedených v modulu V.

F.2.3. Modul B: Přezkoušení typu

1. Tento modul popisuje tu část postupu, při níž oznámený subjekt zjišťuje a osvědčuje, že reprezentativní vzorek předpokládané výroby splňuje ustanovení TSI, která se na něj vztahují.

2. Žádost o ES přezkoušení typu podává výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství.

Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu výrobce a, pokud žádost podává zplnomocněný zástupce, také jeho jméno a adresu,

— písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu,

— technickou dokumentaci podle bodu 3.

Žadatel dá oznámenému subjektu k dispozici reprezentativní vzorek předpokládané výroby (dále jen „typ“). Typ může zahrnovat několik variant prvku interoperability za předpokladu, že rozdíly mezi jednotlivými variantami nemají vliv na dodržování ustanovení TSI.

Oznámený subjekt může požadovat další vzorky, jestliže to program zkoušek vyžaduje.

Jestliže postup pro přezkoušení typu nevyžaduje zkoušení typu a typ je dostatečně definován technickou dokumentací podle bodu 3, může oznámený subjekt souhlasit s tím, že nebude požadovat žádné další vzorky.

3. Technická dokumentace musí umožňovat posouzení shody prvku interoperability s požadavky této TSI. Technická dokumentace musí v míře nezbytné pro takové posouzení zahrnovat návrh, výrobu, údržbu a fungování prvku interoperability.

Technická dokumentace musí obsahovat:

— celkový popis typu,

— koncepční návrh a výrobní informace, například výkresy, schémata součástí, podsestav, obvodů atd.,

— popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení návrhu a výrobních informací, údržby a fungování prvku interoperability,

— podmínky pro integraci prvku interoperability do jeho systémového prostředí (podsestava, sestava, subsystém) a nezbytné podmínky pro jeho rozhraní,

▼B

— podmínky pro použití a údržbu prvku interoperability (omezení použitelnosti z hlediska doby provozu nebo projeté vzdálenosti, meze opotřebení atd.),

— technické specifikace, včetně evropských specifikací [4] s příslušnými ustanoveními, použité zcela nebo zčásti,

— popis řešení zvolených pro splnění požadavků TSI, pokud nebyly plně použity evropské specifikace,

— výsledky konstrukčních výpočtů, provedených kontrol atd.,

— protokoly o zkouškách.

4. Oznámený subjekt:

4.1 přezkoumá technickou dokumentaci;

4.2 ověří, že vzorek (vzorky) byl (byly) vyroben(y) ve shodě s technickou dokumentací, a provede nebo dá provést zkoušky typu podle ustanovení TSI a/nebo příslušných evropských specifikací;

4.3 je-li v TSI požadováno přezkoumání návrhu, provede kontrolu metod, nástrojů a výsledků použitých při navrhování a zhodnotí, zda je pomocí nich možné po dokončení návrhu splnit požadavky na shodu daného prvku interoperability;

4.4 je-li v TSI požadováno přezkoumání výrobního procesu, provede kontrolu výrobního procesu navrženého pro výrobu prvku interoperability a zhodnotí, do jaké míry tento proces přispívá ke shodě výrobku, a/nebo přezkoumá kontrolu provedenou výrobcem po dokončení procesu návrhu;

4.5 identifikuje prvky, které byly navrženy podle příslušných ustanovení TSI a evropských specifikací, a také prvky, které byly navrženy bez použití příslušných ustanovení těchto evropských specifikací;

4.6 provede nebo dá provést příslušné kontroly a nezbytné zkoušky podle bodů 4.2, 4.3 a 4.4, aby zjistil, zda v případě, kdy výrobce zvolil použití příslušných evropských specifikací, byly tyto specifikace skutečně použity;

4.7 provede nebo dá provést příslušné kontroly a nezbytné zkoušky podle bodů 4.2, 4.3 a 4.4, aby zjistil, zda v případě, kdy nebyly použity příslušné evropské specifikace, řešení zvolená výrobcem splňují požadavky TSI;

4.8 dohodne se žadatelem místo, kde budou kontroly a nezbytné zkoušky provedeny.

5. Pokud typ splňuje ustanovení TSI, oznámený subjekt vydá žadateli certifikát přezkoušení typu. Certifikát musí obsahovat jméno a adresu výrobce, závěry přezkoušení, podmínky platnosti certifikátu a údaje nezbytné k identifikaci schváleného typu.

Doba platnosti je nejdéle 5 let.

K certifikátu musí být přiložen seznam důležitých částí technické dokumentace, jehož kopii uchovává oznámený subjekt.

Odmítne-li oznámený subjekt vydat výrobci nebo jeho zplnomocněnému zástupci usazenému ve Společenství certifikát ES přezkoušení typu, tuto skutečnost podrobně odůvodní.

Musí být stanoven postup pro odvolací řízení.

[4] Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

6. Žadatel informuje oznámený subjekt, u kterého je k dispozici technická dokumentace týkající se certifikátu ES přezkoušení typu, o všech změnách schváleného výrobku, které mohou ovlivnit shodu s požadavky TSI nebo s podmínkami předepsanými pro jeho používání. V takových případech podléhá prvek interoperability doplňkovému schválení oznámeného subjektu, který vydal certifikát ES přezkoušení typu. V tomto případě oznámený subjekt provede pouze taková přezkoumání a takové zkoušky, které jsou pro změny relevantní a nezbytné. Toto doplňkové schválení se vydává formou dodatku k původnímu certifikátu přezkoušení typu, popřípadě může oznámený subjekt po odnětí původního certifikátu vystavit certifikát nový.

7. Pokud nebyly provedeny změny podle bodu 6, může být platnost certifikátu s končící platností prodloužena na další období. O toto prodloužení žadatel požádá písemným potvrzením, že nebyly provedeny žádné změny, a oznámený subjekt v případě, že neexistují žádné informace svědčící o opaku, prodlouží platnost certifikátu o další období podle bodu 5. Tento postup je možné opakovat.

8. Každý oznámený subjekt sdělí ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se certifikátů ES přezkoušení typu a jejich dodatků, které vydal, odňal nebo odmítl.

9. Ostatní oznámené subjekty mohou na požádání obdržet kopie vydaných certifikátů přezkoušení typu a/nebo jejich dodatků. Přílohy k certifikátům (viz § 5) musí být uchovávány k dispozici ostatním oznámeným subjektům.

10. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství spolu s technickou dokumentací uchovává kopie certifikátů ES přezkoušení typu a jejich dodatků po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability. Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

F.2.4. Modul C: Shoda s typem

1. Tento modul popisuje tu část postupu, při níž výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství zajišťuje a prohlašuje, že daný prvek interoperability je ve shodě s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces zajišťoval shodu vyráběných prvků interoperability s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a s požadavky TSI, které se na ně vztahují.

3. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o shodě.

Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

▼B

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

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

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace ([5]),

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

4. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství uchovává kopii ES prohlášení o shodě po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

5. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek uvedených v modulu V.

F.2.5. Modul D: Systém řízení jakosti výroby

1. Tento modul popisuje postup, kterým výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství, který plní povinnosti podle bodu 2, zajišťuje a prohlašuje, že daný prvek interoperability je ve shodě s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce používá schválený systém řízení jakosti pro výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků podle bodu 3 a podléhá dozoru podle bodu 4.

3. Systém řízení jakosti

3.1 Výrobce podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o posouzení systému řízení jakosti pro daný prvek interoperability.

Žádost musí obsahovat:

— všechny příslušné informace o kategorii výrobků reprezentativní pro předpokládané prvky interoperability,

— dokumentaci systému řízení jakosti,

([5]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

— technickou dokumentaci schváleného typu a kopii certifikátu přezkoušení typu, vydaného po dokončení postupu pro přezkoušení typu podle modulu B,

— písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu.

3.2 Systém řízení jakosti musí zabezpečovat shodu prvků interoperability s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a s požadavky TSI, které se na ně vztahují. Všechny podklady, požadavky a předpisy používané výrobcem musí být systematicky a uspořádaně dokumentovány ve formě písemných koncepcí, postupů a návodů. Tato dokumentace systému řízení jakosti musí umožňovat jednoznačný výklad programů jakosti, plánů jakosti, příruček jakosti a záznamů o jakosti.

Dokumentace systému řízení jakosti musí obsahovat zejména přiměřený popis:

— cílů jakosti a organizační struktury,

— odpovědností a pravomocí vedení, pokud jde o jakost výrobků,

— metod, postupů a systematických opatření, které budou použity při výrobě, řízení a zabezpečování jakosti,

— přezkoumání, kontrol a zkoušek, které budou provedeny před výrobou, během výroby a po výrobě, s uvedením jejich četnosti,

— záznamů o jakosti, např. protokolů o kontrolách, výsledků zkoušek, údajů o kalibraci, zpráv o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.,

— prostředků umožňujících dozor nad dosahováním požadované jakosti výrobků a nad efektivním fungováním systému řízení jakosti.

3.3 Oznámený subjekt posoudí systém řízení jakosti s cílem určit, zda splňuje požadavky podle bodu 3.2. Shoda s těmito požadavky se předpokládá, jestliže výrobce zavede systém jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků v souladu s normou EN/ISO 9001-2000, která bere v úvahu zvláštní vlastnosti subsystému, na který bude použita.

Jestliže výrobce používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední ve svém posouzení.

Audit musí být specifický pro kategorii výrobků, která je reprezentativní pro daný prvek interoperability. V týmu auditorů musí být alespoň jeden člen, který má zkušenosti s posuzováním technologie daného výrobku. Součástí posouzení musí být inspekční prohlídka v provozních prostorách výrobce.

Rozhodnutí se oznámí výrobci. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

3.4 Výrobce se zaváže, že bude plnit povinnosti vyplývající ze schváleného řízení systému řízení jakosti a bude jej udržovat, aby byl i nadále přiměřený a účinný.

Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství bude informovat oznámený subjekt, který schválil systém řízení jakosti, o každé zamýšlené aktualizaci systému řízení jakosti.

▼B

Oznámený subjekt posoudí navrhované změny a rozhodne, zda změněný systém řízení jakosti stále ještě splňuje požadavky podle bodu 3.2 nebo zda se požaduje nové posouzení.

Své rozhodnutí oznámí výrobci. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

4. Dozor nad systémem řízení jakosti, za který zodpovídá oznámený subjekt.

4.1 Účelem dozoru je zajistit, aby výrobce řádně plnil povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti.

4.2 Výrobce umožní oznámenému subjektu za účelem inspekce vstup do prostor určených pro výrobu, kontrolu a zkoušení a skladování a poskytne mu veškeré potřebné informace, zejména:

— dokumentaci systému řízení jakosti,

— záznamy o jakosti, např. protokoly o kontrolách, výsledky zkoušek, údaje o kalibraci, zprávy o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.

4.3 Oznámený subjekt pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že výrobce udržuje a používá systém řízení jakosti, a předává výrobci zprávu o auditu.

Audity se provádějí nejméně jednou ročně.

Jestliže výrobce používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt to při dozoru vezme v úvahu.

4.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit u výrobce neočekávané inspekční prohlídky. Při těchto inspekčních prohlídkách může oznámený subjekt v případě potřeby provést nebo dát provést zkoušky, aby ověřil, zda systém řízení jakosti řádně funguje. Oznámený subjekt poskytne výrobci zprávu o inspekci a při provedení zkoušky rovněž protokol o zkoušce.

5. Každý oznámený subjekt rovněž poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se schválení systému řízení jakosti, která vydal, odňal nebo odmítl.

Ostatní oznámené subjekty mohou na požádání obdržet kopie vydaných schválení systému řízení jakosti.

6. Výrobce uchovává pro potřebu vnitrostátních orgánů po dobu 10 let po vyrobení posledního výrobku:

— dokumentaci uvedenou v bodu 3.1 druhé odrážce,

— aktualizaci uvedenou v bodu 3.4 druhém odstavci,

— rozhodnutí a zprávy oznámeného subjektu uvedené v bodu 3.4 posledním odstavci a bodech 4.3 a 4.4.

7. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o shodě.

Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

▼B

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

— jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu, a datum vydání certifikátů spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jejich platnosti,

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace ([6]),

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

Je třeba vzít v úvahu tyto certifikáty:

— schválení systému řízení jakosti uvedené v bodu 3,

— certifikát přezkoušení typu a jeho dodatky.

8. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství uchovává kopii ES prohlášení o shodě po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

9. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek v modulu V.

F.2.6. Modul F: Ověřování výrobků

1. Tento modul popisuje postup, kterým výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že daný prvek interoperability podle ustanovení bodu 3 je ve shodě s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces zajišťoval shodu prvků interoperability s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a s požadavky TSI, které se na ně vztahují.

3. Oznámený subjekt provede příslušné kontroly a zkoušky s cílem ověřit shodu prvku interoperability s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a s požadavky této TSI. Výrobce ([7]) může zvolit buď kontrolu a zkoušení každého prvku interoperability podle bodu 4, nebo kontrolu a zkoušení prvků interoperability na statistickém základě podle bodu 5.

([6]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

([7]) Možnost volby výrobce může být v konkrétních TSI omezena.

▼B

4. *Ověřování kontrolou a zkoušením každého prvku interoperability*

4.1 Každý výrobek bude individuálně zkontrolován a budou provedeny příslušné zkoušky, aby byla zajištěna shoda výrobků s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI, které na ně vztahují. Jestliže není v TSI (nebo v evropské normě citované v TSI) žádná zkouška stanovena, použijí se příslušné evropské specifikace ([8]) nebo rovnocenné zkoušky.

4.2 Oznámený subjekt vydá pro schválené výrobky písemný certifikát shody vztahující se k provedeným zkouškám.

4.3 Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce musí být schopen na požádání předložit certifikáty shody vydané oznámeným subjektem.

5. *Statistické ověřování*

5.1 Výrobce předkládá své prvky interoperability v podobě stejnorodých dávek a přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces zajišťoval stejnorodost každé vyrobené dávky.

5.2 K ověření musí být k dispozici veškeré prvky interoperability v podobě stejnorodých dávek. Z každé dávky se náhodným výběrem odebere vzorek. Prvky interoperability ve vzorku se jednotlivě zkontrolují a provedou se příslušné zkoušky s cílem zajistit shodu výrobků s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI, které na ně vztahují, a rozhodnout, zda bude dávka přijata nebo zamítnuta. Jestliže není v TSI (nebo v evropské normě citované v TSI) žádná zkouška stanovena, použijí se příslušné evropské specifikace nebo rovnocenné zkoušky.

5.3 Statistický postup musí využívat odpovídající metody (statistickou metodou, přejímací plán atd.) s ohledem na posuzované vlastnosti uvedené v TSI.

5.4 V případě, že jsou dávky přijaty, oznámený subjekt vydá písemný certifikát shody vztahující se k provedeným zkouškám. Všechny prvky interoperability z dávky mohou být uvedeny na trh s výjimkou těch prvků interoperability ze vzorku, u nichž nebyla zjištěna shoda.

Pokud je dávka zamítnuta, oznámený subjekt nebo příslušný orgán přijme příslušná opatření, která zabrání uvedení této dávky na trh. V případě častého zamítnutí dávek oznámený subjekt statistické ověřování pozastaví.

5.5 Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství musí být schopen na požádání předložit certifikáty shody vydané oznámeným subjektem.

6. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o shodě.

Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

([8]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

— jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu, a datum certifikátů spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jejich platnosti,

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace,

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

Je třeba vzít v úvahu tyto certifikáty:

— certifikát přezkoušení typu a jeho dodatky,

— certifikát shody podle bodu 4 nebo 5.

7. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství uchovává kopii ES prohlášení o shodě po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

8. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek v modulu V.

F.2.7. Modul H1: Komplexní systém řízení jakosti

1. Tento modul popisuje postup, kterým výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství, který plní povinnosti podle bodu 2, zajišťuje a prohlašuje, že daný prvek interoperability je ve shodě s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce používá schválený systém řízení jakosti pro výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků podle bodu 3 a podléhá dozoru podle bodu 4.

▼B

3. *Systém řízení jakosti*

3.1 Výrobce podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o posouzení systému řízení jakosti pro daný prvek interoperability.

Žádost musí obsahovat:

— všechny příslušné informace pro kategorii výrobků reprezentativní pro předpokládaný prvek interoperability,

— dokumentaci systému řízení jakosti,

— písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu.

3.2 Systém řízení jakosti musí zabezpečovat shodu prvku interoperability s požadavky TSI, které se na něj vztahují. Všechny podklady, požadavky a předpisy používané výrobcem musí být systematicky a uspořádaně dokumentovány ve formě písemných koncepcí, postupů a návodů. Tato dokumentace systému řízení jakosti musí umožňovat jednoznačný výklad politik jakosti a postupů, např. programů jakosti, plánů jakosti, příruček jakosti a záznamů o jakosti.

Dokumentace systému řízení jakosti musí obsahovat zejména přiměřený popis:

— cílů jakosti a organizační struktury,

— odpovědností a pravomocí vedení, pokud jde o jakost návrhu a výrobků,

— technických specifikací návrhu, včetně evropských specifikací ([9]), které budou použity, a v případě, kdy se evropské specifikace plně nepoužívají, popis prostředků, které budou použity, aby bylo zajištěno splnění požadavků TSI, které se na daný prvek interoperability vztahují,

— metod kontroly a ověřování návrhu, postupů a systematických opatření, které budou použity při navrhování prvků interoperability spadajících do příslušné kategorie výrobků,

— odpovídajících metod, postupů a systematických opatření, které budou použity při výrobě, řízení a zabezpečování jakosti,

— přezkoumání, kontrol a zkoušek, které budou provedeny před výrobou, během výroby a po výrobě, s uvedením jejich četnosti,

— záznamů o jakosti, např. protokolů o kontrolách, výsledků zkoušek, údajů o kalibraci, zpráv o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.,

— prostředků umožňujících dozor nad dosahováním požadované jakosti návrhu a výrobků a nad efektivním fungováním systému řízení jakosti.

Politiky jakosti a postupy se vztahují zejména na fáze posuzování, tzn. na fázi přezkoumání návrhu, výrobního procesu a zkoušení typu, které jsou pro různé vlastnosti a funkce daného prvku interoperability uvedeny v TSI.

([9]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

3.3 Oznámený subjekt posoudí systém řízení jakosti s cílem určit, zda splňuje požadavky podle bodu 3.2. Shoda s těmito požadavky se předpokládá, jestliže výrobce zavede systém jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků v souladu s normou EN/ISO 9001-2000, která bere v úvahu zvláštní vlastnosti subsystému, na který bude použita.

Jestliže výrobce používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední ve svém posouzení.

Audit musí být specifický pro kategorii výrobků, která je reprezentativní pro daný prvek interoperability. V týmu auditorů musí být alespoň jeden člen, který má zkušenosti s posuzováním technologie daného výrobku. Součástí posouzení musí být inspekční prohlídka v provozních prostorách výrobce.

Rozhodnutí se oznámí výrobci. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

3.4 Výrobce se zaváže, že bude plnit povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti a bude jej udržovat, aby byl i nadále přiměřený a účinný.

Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství informuje oznámený subjekt, který schválil systém řízení jakosti, o každé zamýšlené aktualizaci systému řízení jakosti.

Oznámený subjekt posoudí navrhované změny a rozhodne, zda změněný systém řízení jakosti stále ještě splňuje požadavky podle bodu 3.2 nebo zda se požaduje nové posouzení.

Oznámený subjekt oznámí výrobci své rozhodnutí. Oznámení musí obsahovat závěry vyhodnocení a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

4. Dozor nad systémem řízení jakosti, za který zodpovídá oznámený subjekt

4.1 Účelem dozoru je zajistit, aby výrobce řádně plnil povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti.

4.2 Výrobce umožní oznámenému subjektu za účelem inspekce vstup do prostor určených pro návrh, výrobu, kontrolu a zkoušení a skladování a poskytne mu veškeré potřebné informace, zejména:

— dokumentaci systému řízení jakosti,

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se návrhu, např. výsledky analýz, výpočtů, zkoušek atd.,

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se výroby, např. protokoly o kontrolách, výsledky zkoušek, údaje o kalibraci, zprávy o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.

4.3 Oznámený subjekt pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že výrobce udržuje a používá systém řízení jakosti, a předává výrobci zprávu o auditu. Jestliže výrobce používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední při dozoru.

Audity se provádějí nejméně jednou ročně.

▼B

4.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit u výrobce neočekávané inspekční prohlídky. Při těchto prohlídkách může oznámený subjekt v případě potřeby provést nebo dát provést zkoušky, aby ověřil, zda systém řízení jakosti řádně funguje. Oznámený subjekt poskytne výrobci zprávu o inspekci a při provedení zkoušky rovněž protokol o zkoušce.

5. Výrobce uchovává pro potřebu vnitrostátních orgánů po dobu 10 let po vyrobení posledního výrobku:

— dokumentaci uvedenou v bodu 3.1 druhém pododstavci druhé odrážce,

— aktualizaci uvedenou v bodu 3.4 druhém pododstavci,

— rozhodnutí a zprávy oznámeného subjektu uvedené v bodu 3.4 posledním pododstavci a bodech 4.3 a 4.4.

6. Každý oznámený subjekt rovněž poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se schválení systému řízení jakosti, která vydal, odňal nebo odmítl.

Ostatní oznámené subjekty mohou na požádání obdržet kopie vydaných schválení a systému řízení jakosti a jejich dodatků.

7. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o shodě.

Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

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

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace,

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

▼B

Je třeba vzít v úvahu tento certifikát:

— schválení systému řízení jakosti uvedená v bodu 3.

8. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství uchovává kopii ES prohlášení o shodě po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

9. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek v modulu V.

F.2.8. Modul H2: Komplexní systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu

1. Tento modul popisuje postup, kterým oznámený subjekt provádí přezkoumání návrhu prvku interoperability a kterým výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství, který plní povinnosti podle bodu 2, zajišťuje a prohlašuje, že daný prvek interoperability splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

2. Výrobce používá schválený systém řízení jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků podle bodu 3 a podléhá dozoru podle bodu 4.

3. *Systém řízení jakosti*

3.1 Výrobce podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o posouzení systému řízení jakosti pro daný prvek interoperability.

Žádost musí obsahovat:

— všechny příslušné informace pro kategorii výrobků reprezentativní pro předpokládaný prvek interoperability,

— dokumentaci systému řízení jakosti,

— písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu.

3.2 Systém řízení jakosti musí zabezpečovat shodu prvku interoperability s požadavky TSI, které se na něj vztahují. Všechny podklady, požadavky a předpisy používané výrobcem musí být systematicky a uspořádaně dokumentovány ve formě písemných koncepcí, postupů a návodů. Tato dokumentace systému řízení jakosti musí umožňovat jednoznačný výklad politik jakosti a postupů, např. programů jakosti, plánů jakosti, příruček jakosti a záznamů o jakosti.

Dokumentace systému řízení jakosti musí obsahovat zejména přiměřený popis:

— cílů jakosti a organizační struktury,

— odpovědností a pravomocí vedení, pokud jde o jakost návrhu a výrobků,

▼B

— technických specifikací návrhu, včetně evropských specifikací ([10]), které budou použity, a v případě, kdy se evropské specifikace plně nepoužívají, popis prostředků, které budou použity, aby bylo zajištěno splnění požadavků TSI, které se na daný prvek interoperability vztahují,

— metod kontroly a ověřování návrhu, postupů a systematických opatření, které budou použity při navrhování prvků interoperability spadajících do příslušné kategorie výrobků,

— odpovídajících metod, postupů a systematických opatření, které budou použity při výrobě, řízení a zabezpečování jakosti,

— přezkoumání, kontrol a zkoušek, které budou provedeny před výrobou, během výroby a po výrobě, s uvedením jejich četnosti,

— záznamů o jakosti, např. protokolů o kontrolách, výsledků zkoušek, údajů o kalibraci, zpráv o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.,

— prostředků umožňujících dozor nad dosahováním požadované jakosti návrhu a výrobků a nad efektivním fungováním systému řízení jakosti.

Politiky jakosti a postupy se vztahují zejména na fáze posuzování, tzn. na fázi přezkoumání návrhu, výrobních procesů a zkoušení typu, které jsou pro různé vlastnosti a funkce daného prvku interoperability uvedeny v TSI.

3.3 Oznámený subjekt posoudí systém řízení jakosti s cílem určit, zda splňuje požadavky podle bodu 3.2. Shoda s těmito požadavky se předpokládá, jestliže výrobce zavede systém jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků v souladu s normou EN/ISO 9001-2000, která bere v úvahu zvláštní vlastnosti subsystému, na který bude použita.

Jestliže výrobce používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední ve svém posouzení.

Audit musí být specifický pro kategorii výrobků, která je reprezentativní pro daný prvek interoperability. V týmu auditorů musí být alespoň jeden člen, který má zkušenosti s posuzováním technologie daného výrobku. Součástí posouzení musí být inspekční prohlídka v provozních prostorách výrobce.

Rozhodnutí se oznámí výrobci. Oznámení musí obsahovat závěry auditu a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

3.4 Výrobce se zaváže, že bude plnit povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti a bude jej udržovat, aby byl i nadále přiměřený a účinný.

Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství informuje oznámený subjekt, který schválil systém řízení jakosti, o každé zamýšlené aktualizaci systému řízení jakosti.

Oznámený subjekt posoudí navrhované změny a rozhodne, zda změněný systém řízení jakosti stále ještě splňuje požadavky podle bodu 3.2 nebo zda se požaduje nové posouzení.

Oznámený subjekt oznámí výrobci své rozhodnutí. Oznámení musí obsahovat závěry vyhodnocení a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

([10]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

4. *Dozor nad systémem řízení jakosti, za který zodpovídá oznámený subjekt*

4.1 Účelem dozoru je zajistit, aby výrobce řádně plnil povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti.

4.2 Výrobce umožní oznámenému subjektu za účelem inspekce vstup do prostor určených pro návrh, výrobu, kontrolu a zkoušení a skladování a poskytne mu veškeré potřebné informace, zejména:

— dokumentaci systému řízení jakosti,

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se návrhu, např. výsledky analýz, výpočtů, zkoušek atd.,

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se výroby, např. protokoly o kontrolách, výsledky zkoušek, údaje o kalibraci, zprávy o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.

4.3 Oznámený subjekt pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že výrobce udržuje a používá systém řízení jakosti, a předává výrobci zprávu o auditu. Jestliže výrobce používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední při dozoru.

Audity se provádějí nejméně jednou ročně.

4.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit u výrobce neočekávané inspekční prohlídky. Při těchto prohlídkách může oznámený subjekt v případě potřeby provést nebo dát provést zkoušky, aby ověřil, zda systém řízení jakosti řádně funguje. Oznámený subjekt poskytne výrobci zprávu o inspekci a při provedení zkoušky rovněž protokol o zkoušce.

5. Výrobce uchovává pro potřebu vnitrostátních orgánů po dobu 10 let po vyrobení posledního výrobku:

— dokumentaci uvedenou v bodu 3.1 druhém pododstavci druhé odrážce,

— aktualizaci uvedenou v bodu 3.4 druhém pododstavci,

— rozhodnutí a zprávy oznámeného subjektu uvedené v bodu 3.4 posledním pododstavci a bodech 4.3 a 4.4.

6. *Přezkoumání návrhu*

6.1 Výrobce podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o přezkoumání návrhu pro daný prvek interoperability.

6.2 Žádost musí umožňovat pochopení návrhu, výroby, údržby a fungování prvku interoperability a posouzení shody s požadavky TSI.

Žádost musí obsahovat:

— celkový popis typu,

— technické specifikace návrhu, včetně evropských specifikací s příslušnými ustanoveními, které byly zcela nebo zčásti použity,

— potřebný podpůrný důkaz jejich přiměřenosti, zejména v případě, kdy evropské specifikace a příslušná ustanovení nebyly použity,

▼B

— program zkoušek,

— podmínky pro integraci prvku interoperability do jeho systémového prostředí (podsestava, sestava, subsystém) a nezbytné podmínky pro jeho rozhraní,

— podmínky pro použití a údržbu prvku interoperability (omezení použitelnosti z hlediska doby provozu nebo projeté vzdálenosti, meze opotřebení atd.),

— písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu.

6.3 Žadatel předloží výsledky zkoušek ([11]), včetně případných zkoušek typu, provedených nebo zajištěných jeho příslušnou laboratoří.

6.4 Oznámený subjekt žádost přezkoumá a posoudí výsledky zkoušek. Pokud návrh splňuje ustanovení TSI, která se na něj vztahují, oznámený subjekt žadateli vydá certifikát ES přezkoumání návrhu. Certifikát musí obsahovat závěry přezkoumání, podmínky platnosti certifikátu, údaje nezbytné k identifikaci schváleného návrhu, popřípadě popis fungování výrobku.

Doba platnosti je nejdéle 5 let.

6.5 Žadatel informuje oznámený subjekt, který vydal certifikát ES přezkoumání návrhu, o každé změně schváleného návrhu, která může ovlivnit shodu s požadavky TSI nebo s podmínkami předepsanými pro používání prvku interoperability. V takových případech podléhá prvek interoperability doplňkovému schválení oznámeným subjektem, který vydal certifikát ES přezkoumání návrhu. V tomto případě oznámený subjekt provede pouze taková přezkoumání a takové zkoušky, které jsou pro změny relevantní a nezbytné. Toto doplňkové schválení se vydává formou dodatku k původnímu certifikátu ES přezkoumání návrhu.

6.6 Pokud nebyly provedeny žádné změny podle bodu 6.4., může být platnost certifikátu s končící platností prodloužena na další období. O toto prodloužení žadatel požádá písemným potvrzením, že nebyly provedeny žádné změny, a oznámený subjekt v případě, že neexistují žádné informace svědčící o opaku, prodlouží platnost certifikátu o další období podle bodu 6.3. Tento postup je možné opakovat.

7. Každý oznámený subjekt poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se schválení systémů řízení jakosti a certifikátů ES přezkoumání návrhu, která vydal, odňal nebo odmítl.

Ostatní oznámené subjekty na požádání obdrží kopie:

— vydaných schválení systému řízení jakosti a dodatků, a

— vydaných certifikátů ES přezkoumání návrhu a jejich dodatků.

8. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o shodě.

Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

([11]) Výsledky zkoušek mohou být předloženy současně s podáním žádosti nebo později.

▼B

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

— odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES a další směrnice, které se na prvek interoperability vztahují),

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

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

— popis postupu (modulu) uplatněného za účelem prohlášení o shodě,

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

— jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu, a datum certifikátů spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jejich platnosti,

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace,

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

Je třeba vzít v úvahu tyto certifikáty:

— zprávy o schválení systému řízení jakosti a zprávy o dozoru na ním podle bodů 3 a 4,

— certifikát ES přezkoumání návrhu a jeho dodatky.

9. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství uchovává kopii ES prohlášení o shodě po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

10. Jestliže se v TSI pro prvek interoperability kromě ES prohlášení o shodě požaduje také ES prohlášení o vhodnosti pro použití, musí být toto prohlášení přiloženo poté, co je výrobce vypracuje podle podmínek v modulu V.

F.2.9. Modul V: Přezkoušení typu ověřením za provozu (vhodnost pro použití)

1. Tento modul popisuje tu část postupu, při níž oznámený subjekt ověřením za provozu zjišťuje a osvědčuje, že reprezentativní vzorek předpokládané výroby splňuje ustanovení TSI o vhodnosti pro použití, která se na něj vztahují ([12]).

2. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o ověření typu zkouškou za provozu.

([12]) Během ověřování za provozu se prvek interoperability neuvádí na trh.

▼B

Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu výrobce a, pokud žádost podává zplnomocněný zástupce, také jeho jméno a adresu,

— písemné prohlášení, že stejná žádost nebyla podána u jiného oznámeného subjektu,

— technickou dokumentaci podle bodu 3,

— program ověřování zkouškou za provozu podle bodu 4,

— jméno a adresu společnosti (provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku), se kterou se žadatel dohodl, že bude spolupracovat při posuzování vhodnosti pro použití na základě zkoušky za provozu:

— provozováním prvku interoperability,

— sledováním jeho chování za provozu, a

— vydáním zprávy o zkoušce za provozu,

— jméno a adresu společnosti, která přebírá údržbu prvku interoperability během doby provozu nebo při projeté vzdálenosti, které jsou nezbytné pro zkoušku za provozu,

— ES prohlášení o shodě pro prvek interoperability, a

— pokud je v TSI předepsán modul B, certifikát ES přezkoušení typu,

— pokud je v TSI předepsán modul H2, certifikát ES přezkoumání návrhu.

Žadatel dá společnosti, která uvede prvek interoperability do provozu, k dispozici vzorek nebo dostatečný počet vzorků reprezentativních pro předpokládanou výrobu (dále jen „typ“). Typ může zahrnovat několik variant prvku interoperability za předpokladu, že rozdíly mezi jednotlivými variantami jsou obsaženy ve výše uvedeném ES prohlášení o shodě a v certifikátech.

Oznámený subjekt může požadovat další vzorky, jestliže jsou nezbytné k provedení ověřování zkouškou za provozu.

3. Technická dokumentace musí umožňovat posouzení shody výrobku s požadavky TSI. Technická dokumentace musí zahrnovat posouzení fungování prvku interoperability a v míře nezbytné pro takové posouzení i návrh, výrobu a údržbu.

Technická dokumentace musí obsahovat:

— celkový popis typu,

— technickou specifikaci, podle níž budou výkonnost daného prvku interoperability a jeho chování za provozu posuzovány (příslušná TSI a/nebo evropské specifikace s uvedením příslušných ustanovení),

— podmínky pro integraci prvku interoperability do jeho systémového prostředí (podsestava, sestava, subsystém) a nezbytné podmínky pro jeho rozhraní,

— podmínky pro použití a údržbu prvku interoperability (omezení použitelnosti z hlediska doby provozu nebo projeté vzdálenosti, meze opotřebení atd.),

▼B

— popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení návrhu, výroby a fungování prvku interoperability,

a v míře nezbytné pro takové posouzení,

— koncepční návrh a výrobní výkresy,

— výsledky konstrukčních výpočtů a provedených zkoušek,

— protokoly o zkouškách.

Pokud TSI požaduje pro technickou dokumentaci další informace, je třeba je uvést.

Musí být přiložen seznam evropských specifikací uvedených v technické dokumentaci, které byly zcela nebo zčásti použity.

4. Program ověřování zkouškou za provozu musí zahrnovat:

— požadované hodnoty výkonnosti a požadované chování za provozu prvku interoperability při zkoušce,

— údaje o montáži,

— dobu trvání programu – vyjádřenou časem nebo vzdáleností,

— provozní podmínky a očekávaný provozní program,

— program údržby,

— případné zvláštní provozní zkoušky, které mají být provedeny,

— u více vzorků velikost šarže vzorku,

— inspekční program (povaha, počet a četnost inspekcí, dokumentování),

— kritéria pro přípustné vady a jejich dopad na program,

— informace, které mají být uvedeny ve zprávě společnosti, která uvedla prvek interoperability do provozu (viz bod 2).

5. Oznámený subjekt:

5.1 přezkoumá technickou dokumentaci a program ověřování zkouškou za provozu;

5.2 ověří, že typ je reprezentativní a že byl vyroben v souladu s technickou dokumentací;

5.3 ověří, že program ověřování zkouškou za provozu je vhodný pro posouzení požadovaných hodnot výkonnosti a požadovaného chování za provozu prvku interoperability;

5.4 dohodne se žadatelem program a místo, kde budou provedeny inspekce a nezbytné zkoušky, a subjekt, který provede zkoušky (oznámený subjekt nebo jiná způsobilá laboratoř);

5.5 sleduje průběh nasazení prvku interoperability do provozu, fungování a údržbu a provádí jejich inspekce;

5.6 hodnotí zprávu, kterou má vydat společnost (provozovatel infrastruktury a/nebo železniční podnik), která uvedla prvek interoperability do provozu, a veškerou další dokumentaci a informace získané v průběhu postupu (protokoly o zkouškách, zkušenosti z údržby atd.);

5.7 posuzuje, zda chování za provozu splňuje požadavky této TSI.

▼B

6. Pokud typ splňuje ustanovení TSI, oznámený subjekt vydá žadateli certifikát vhodnosti pro použití. Certifikát musí obsahovat jméno a adresu výrobce, závěry ověřování, podmínky platnosti certifikátu a údaje nezbytné k identifikaci schváleného typu.

   Doba platnosti je nejdéle 5 let.

   K certifikátu musí být přiložen seznam důležitých částí technické dokumentace, jehož kopii uchovává oznámený subjekt.

   Odmítne-li oznámený subjekt vydat žadateli certifikát vhodnosti pro použití, tuto skutečnost podrobně odůvodní.

   Musí být stanoven postup pro odvolací řízení.

7. Žadatel informuje oznámený subjekt, u kterého je k dispozici technická dokumentace týkající se certifikátu vhodnosti pro použití, o všech změnách schváleného výrobku, které podléhají doplňkovému schválení, jestliže tyto změny mohou ovlivnit vhodnost pro použití výrobku nebo podmínky předepsané pro jeho používání. V tomto případě oznámený subjekt provede pouze taková přezkoumání a takové zkoušky, které jsou pro změny relevantní a nezbytné. Toto doplňkové schválení se vydává formou dodatku k původnímu certifikátu vhodnosti pro použití, popřípadě může oznámený subjekt po odnětí původního certifikátu vydat certifikát nový.

8. Pokud nebyly provedeny změny podle bodu 7, může být platnost certifikátu s končící platností prodloužena na další období. O toto prodloužení požádá žadatel písemným potvrzením, že nebyly provedeny žádné změny, a oznámený subjekt v případě, že neexistují žádné informace svědčící o opaku, prodlouží platnost certifikátu o další období podle bodu 6. Tento postup je možné opakovat.

9. Každý oznámený subjekt rovněž poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se certifikátů vhodnosti pro použití, které vydal, odňal nebo odmítl.

10. Ostatní oznámené subjekty na požádání obdrží kopie vydaných certifikátů vhodnosti pro použití a/nebo jejich dodatků. Přílohy k certifikátům musí být uchovávány k dispozici ostatním oznámeným subjektům.

11. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství vypracuje pro daný prvek interoperability ES prohlášení o vhodnosti pro použití.

    Toto prohlášení musí obsahovat alespoň údaje uvedené v bodu 3 přílohy IV a v čl. 13 odst. 3 směrnice 2001/16/ES. ES prohlášení o shodě a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

    Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

    — odkazy na směrnici (směrnice 2001/16/ES),

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

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

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

▼B

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

— odkaz na tuto TSI a další příslušné TSI, případně též na evropské specifikace,

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

12. Výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství uchovává kopii ES prohlášení o shodě po dobu 10 let po vyrobení posledního prvku interoperability.

Není-li výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazen ve Společenství, povinnost uchovávat technickou dokumentaci k dispozici má osoba, která uvádí prvek interoperability na trh Společenství.

F.3. **Moduly pro ES ověření subsystémů**

F.3.1. Modul SB: Přezkoušení typu

1. Tento modul popisuje postup ES ověření, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že subsystém „Infrastruktura“ nebo „Kolejová vozidla“, reprezentativní pro předpokládanou výrobu,

— je v souladu s touto TSI a s ostatními příslušnými TSI, a tím splňuje základní požadavky ([13]) směrnice 2001/16/ES,

— je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy.

Přezkoušení typu definované tímto modulem by mohlo obsahovat specifické fáze posouzení – přezkoumání návrhu, zkouška typu nebo přezkoumání výrobního postupu, které jsou uvedeny v příslušné TSI.

2. Zadavatel ([14]) podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o ES ověření subsystému (prostřednictvím „přezkoušení typu“).

Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce,

— technickou dokumentaci podle bodu 3.

3. Žadatel dá oznámenému subjektu k dispozici reprezentativní vzorek subsystému ([15]) z předpokládané výroby (dále jen „typ“).

Typ může zahrnovat několik variant subsystému za předpokladu, že rozdíly mezi jednotlivými variantami nemají vliv na dodržování ustanovení TSI.

Oznámený subjekt může požadovat další vzorky, jestliže to program zkoušek vyžaduje.

([13]) Základní požadavky se odrážejí v technických parametrech, rozhraních a požadavcích na výkonnost, které jsou stanoveny v kapitole 4 TSI.

([14]) V tomto modulu se pojmem „zadavatel“ rozumí „zadavatel subsystému“, jak je definován ve směrnici, nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství.

([15]) Příslušný oddíl TSI může v tomto ohledu definovat specifické požadavky.

▼B

Vyžadují-li to určité kontrolní nebo zkušební metody a je-li tak stanoveno v TSI nebo v evropské specifikaci ([16]) uvedené v TSI, je třeba poskytnout též vzorek nebo vzorky podsestav nebo sestav nebo vzorek subsystému v dosud nesmontovaném stavu.

Technická dokumentace a vzorek(vzorky) musí umožňovat pochopení návrhu, výroby, montáže, údržby a fungování subsystému a posouzení shody s požadavky TSI.

Technická dokumentace musí obsahovat:

— celkový popis subsystému, celkového návrhu a konstrukce,

— registr infrastruktury a/nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými TSI,

— koncepční návrh a výrobní informace, například výkresy, schémata součástí, podsestav, sestav, obvodů atd.,

— popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení návrhu a výrobních informací, údržby a fungování subsystému,

— technické specifikace, včetně evropských specifikací, které se používají,

— potřebný podpůrný důkaz jejich přiměřenosti, zejména v případě, kdy evropské specifikace a příslušná ustanovení nebyly použity zcela,

— seznam prvků interoperability, které mají být integrovány do subsystému,

— kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvků interoperability a veškeré nezbytné náležitosti definované v příloze VI směrnic,

— důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů),

— technickou dokumentaci týkající se výroby a kompletace subsystému,

— seznam výrobců, kteří se podílejí na návrhu subsystému, jeho výrobě, kompletaci a montáži,

— podmínky pro použití subsystému (omezení použitelnosti z hlediska doby provozu nebo projeté vzdálenosti, meze opotřebení atd.),

— podmínky pro údržbu a technickou dokumentaci týkající se údržby subsystému,

— veškeré technické požadavky, které musejí být zohledněny během výroby, údržby nebo fungování subsystému,

— výsledky konstrukčních výpočtů, provedených kontrol atd.,

— protokoly o zkouškách.

Jestliže TSI požaduje pro technickou dokumentaci další informace, je třeba je uvést.

([16]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

4. Oznámený subjekt:

4.1 přezkoumá technickou dokumentaci;

4.2 ověří, že vzorek (vzorky) subsystému nebo sestav nebo podsestav subsystému byl (byly) vyroben (vyrobeny) ve shodě s technickou dokumentací, a provede nebo dá provést zkoušky typu podle ustanovení TSI a příslušných evropských specifikací. Takové výrobky budou ověřeny s použitím příslušného modulu posouzení;

4.3 je-li v TSI požadováno přezkoumání návrhu, provede kontrolu metod, nástrojů a výsledků použitých při navrhování a zhodnotí, zda je pomocí nich možné po dokončení návrhu splnit požadavky na shodu subsystému;

4.4 identifikuje prvky, které byly navrženy podle příslušných ustanovení TSI a evropských specifikací, a také prvky, které byly navrženy bez použití příslušných ustanovení těchto evropských specifikací;

4.5 provede nebo dá provést příslušné kontroly a nezbytné zkoušky podle bodů 4.2 a 4.3, aby zjistil, zda v případě, kdy bylo zvoleno použití příslušných evropských specifikací, byly tyto specifikace skutečně použity;

4.6 provede nebo dá provést příslušné kontroly a nezbytné zkoušky podle bodů 4.2. a 4.3., aby zjistil, zda v případě, kdy nebyly použity příslušné evropské specifikace, zvolená řešení splňují požadavky TSI;

4.7. dohodne se žadatelem místo, kde budou kontroly a nezbytné zkoušky provedeny.

5. Pokud typ splňuje ustanovení TSI, oznámený subjekt vydá žadateli certifikát přezkoušení typu. Certifikát musí obsahovat jméno a adresu zadavatele a výrobce (výrobců) uvedeného (uvedených) v technické dokumentaci, závěry přezkoušení, podmínky platnosti certifikátu a údaje nezbytné k identifikaci schváleného typu.

K certifikátu musí být přiložen seznam důležitých částí technické dokumentace, jehož kopii uchovává oznámený subjekt.

Odmítne-li oznámený subjekt vydat zadavateli certifikát vhodnosti pro použití, tuto skutečnost podrobně odůvodní.

Musí být stanoven postup pro odvolací řízení.

6. Každý oznámený subjekt poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se certifikátů ES přezkoušení typu, které vydal, odňal nebo odmítl.

7. Ostatní oznámené subjekty mohou na požádání obdržet kopie vydaných certifikátů přezkoušení typu a/nebo jejich dodatků. Přílohy k certifikátům musí být uchovávány k dispozici ostatním oznámeným subjektům.

8. Zadavatel spolu s technickou dokumentací uchovává kopie certifikátů přezkoušení typu a jejich dodatků po celou dobu životnosti subsystému. Zašle je každému členskému státu, který o to požádá.

▼B

9. Během fáze výroby žadatel informuje oznámený subjekt, u kterého je k dispozici technická dokumentace týkající se certifikátu ES přezkoušení typu, o všech změnách, které mohou ovlivnit shodu s požadavky TSI nebo s podmínkami předepsanými pro používání subsystému. V takových případech podléhá subsystém doplňkovému schválení. V tomto případě oznámený subjekt provede pouze taková přezkoumání a takové zkoušky, které jsou pro změny relevantní a nezbytné. Toto doplňkové schválení se vydává formou dodatku k původnímu certifikátu přezkoušení typu, popřípadě může oznámený subjekt po odnětí původního certifikátu vystavit certifikát nový.

F.3.2. Modul SD: Systém řízení jakosti výroby

1. Tento modul popisuje postup ES ověřování, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že subsystém „Infrastruktura“ nebo „Kolejová vozidla“, pro který oznámený subjekt již vydal certifikát přezkoušení typu,

— je v souladu s touto TSI a s ostatními příslušnými TSI, a tím splňuje základní požadavky ([17]) směrnice 2001/16/ES,

— je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy,

a může být uveden do provozu.

2. Oznámený subjekt tento postup provede pod podmínkou, že:

— certifikát přezkoušení typu, který byl vydán před posouzením, zůstává pro subsystém uvedený v žádosti i nadále v platnosti,

— zadavatel ([18]) a generální dodavatel splňují povinnosti podle bodu 3.

Pojmem „generální dodavatel“ se rozumějí společnosti, jejichž činnost přispívá k plnění základních požadavků této TSI. To zahrnuje:

— společnost odpovědnou za celý projekt subsystému (zejména za integraci subsystému),

— ostatní společnosti, které jsou zapojeny pouze v části projektu subsystému, (provádějící například kompletaci nebo montáž subsystému).

To se nevztahuje na výrobce – subdodavatele, kteří dodávají součásti a prvky interoperability.

3. U subsystému, který podléhá postupu ověřování ES, musí zadavatel a popřípadě také generální dodavatel používat schválený systém řízení jakosti pro výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků podle bodu 5, který podléhá dozoru podle bodu 6.

V případě, že je zadavatel sám odpovědný za celý projekt subsystému (zejména za jeho integraci), nebo že se zadavatel sám přímo účastní výroby (včetně kompletace a montáže), musí pro tyto činnosti používat schválený systém řízení jakosti, který podléhá dozoru podle bodu 6.

Generální dodavatel odpovědný za celý projekt subsystému (zejména za jeho integraci) musí v každém případě používat schválený systém řízení jakosti pro výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků, který podléhá dozoru podle bodu 6.

([17]) Základní požadavky se odrážejí v technických parametrech, rozhraních a požadavcích na výkonnost, které jsou stanoveny v kapitole 4 TSI.

([18]) V tomto modulu se pojmem „zadavatel“ rozumí „zadavatel subsystému“, jak je definován ve směrnici, nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství.

▼B

4. *Postup ES ověřování*

4.1 Zadavatel podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o ES ověření subsystému (prostřednictvím „systému řízení jakosti výroby“), včetně koordinace dozoru nad systémy řízení jakosti podle bodů 5.3 a 6.5. Zadavatel informuje o své volbě a o žádosti dotyčné výrobce.

Žádost musí umožňovat pochopení návrhu, výroby, kompletace, montáže, údržby a fungování subsystému a posouzení shody s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI.

4.2 Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce,

— technickou dokumentaci vztahující se ke schválenému typu, včetně certifikátu přezkoušení typu vydaného po dokončení postupu stanoveného v modulu SB,

a pokud již nejsou součástí této technické dokumentace, také:

— celkový popis subsystému, jeho celkového návrhu a konstrukce,

— technické specifikace, včetně evropských specifikací ([19]), které se používají,

— potřebný podpůrný důkaz jejich přiměřenosti, zejména v případě, kdy evropské specifikace a příslušná ustanovení nebyly použity zcela. Tento podpůrný důkaz musí obsahovat výsledky zkoušek provedených příslušnou laboratoří výrobce nebo jeho jménem,

— registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI,

— technickou dokumentaci týkající se výroby a kompletace subsystému,

— důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů) pro fázi výroby,

— seznam prvků interoperability, které mají být integrovány do subsystému,

— kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny, a veškeré nezbytné náležitosti definované v příloze VI směrnic,

— seznam výrobců, kteří se podílejí na návrhu subsystému, jeho výrobě, kompletaci a montáži,

— důkazy o tom, že se systémy řízení jakosti generálního dodavatele a popřípadě také zadavatele používají ve všech fázích podle bodu 5.2, a důkaz o jejich účinnosti,

— údaje o oznámeném subjektu odpovědném za schvalování těchto systémů řízení jakosti a za dozor nad nimi.

4.3 Oznámený subjekt žádost přezkoumá, pokud jde o platnost přezkoušení typu a platnost certifikátu přezkoušení typu.

Jestliže oznámený subjekt zjistí, že certifikát přezkoušení typu již není platný nebo není relevantní a že je nezbytné nové přezkoušení typu, musí toto své rozhodnutí odůvodnit.

([19]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicí 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

5. *Systém řízení jakosti*

5.1 Zadavatel a popřípadě také generální dodavatel podají u oznámeného subjektu, který si zvolili, žádost o posouzení svého systému řízení jakosti.

Žádost musí obsahovat:

— všechny příslušné informace o předpokládaném subsystému,

— dokumentaci systému řízení jakosti,

— technickou dokumentaci schváleného typu a kopii certifikátu přezkoušení typu, vydaného po dokončení postupu pro přezkoušení typu podle modulu SB.

Od subjektů, které se podílejí pouze na části projektu subsystému, se požadují údaje pouze pro tuto konkrétní část.

5.2 V případě zadavatele nebo generálního dodavatele odpovědného za celý projekt subsystému musí systémy řízení jakosti zabezpečovat celkovou shodu subsystému s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI. V případě ostatních subdodavatelů musí systém(y) řízení jakosti zabezpečovat shodu jejich příslušných podílů na subsystému s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI.

Všechny podklady, požadavky a předpisy používané žadatelem (žadateli) musí být systematicky a uspořádaně dokumentovány ve formě písemných koncepcí, postupů a návodů. Tato dokumentace systému řízení jakosti musí umožňovat jednoznačný výklad politik jakosti a postupů, např. programů jakosti, plánů jakosti, příruček jakosti a záznamů o jakosti.

Dokumentace systému řízení jakosti musí v případě všech žadatelů obsahovat zejména přiměřený popis:

— cílů jakosti a organizační struktury,

— odpovídajících metod, postupů a systematických opatření, které budou použity při výrobě, řízení a zabezpečování jakosti,

— přezkoumání, kontrol a zkoušek, které budou provedeny před výrobou, kompletací a montáží, během výroby, kompletace a montáže a po výrobě, kompletaci a montáži, s uvedením jejich četnosti,

— záznamů o jakosti, např. protokolů o kontrolách, výsledků zkoušek, údajů o kalibraci, zpráv o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.,

a v případě zadavatele nebo generálního dodavatele odpovědného za celý projekt subsystému:

— odpovědností a pravomocí vedení, pokud jde o celkovou jakost subsystému, zejména pak vedení integrace subsystému.

Přezkoumání, zkoušky a kontroly se vztahují na tyto fáze:

— konstrukci subsystému, a zejména pak inženýrské práce, montáž prvků a celkové nastavení,

— závěrečné zkoušení subsystému,

— a pokud je tak stanoveno v TSI, ověření v podmínkách plného provozu.

▼B

5.3 Oznámený subjekt, který si zadavatel zvolí, přezkoumá, zda se na všechny fáze prací na subsystému podle bodu 5.2 dostatečně a náležitým způsobem vztahuje schválení systému (systémů) řízení jakosti žadatele (žadatelů) a dozor nad tímto systémem (systémy) ([20]).

Jestliže se shoda subsystému s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a shoda subsystému s požadavky TSI zakládá na více než jednom systému řízení jakosti, oznámená osoba přezkoumá zejména,

— zda jsou vztahy a rozhraní mezi systémy řízení jakosti jasně zdokumentovány

— a zda jsou v případě generálního dodavatele náležitým a dostatečným způsobem definovány odpovědnosti a pravomoci vedení, pokud jde o shodu celého subsystému.

5.4 Oznámený subjekt uvedený v bodu 5.1. posoudí systém řízení jakosti s cílem určit, zda splňuje požadavky podle bodu 5.2. Shoda s těmito požadavky se předpokládá, jestliže žadatel zavede systém jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků v souladu s normou EN/ISO 9001-2000, která bere v úvahu zvláštní vlastnosti subsystému, na který bude použita.

Jestliže žadatel používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední v posouzení.

Audit musí být specifický pro daný subsystém a musí zohledňovat konkrétní podíl žadatele na subsystému. V týmu auditorů musí být alespoň jeden člen, který má zkušenosti s posuzováním dané technologie subsystému. Součástí posouzení musí být inspekční prohlídka v provozních prostorách žadatele.

Rozhodnutí se oznámí žadateli. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

5.5 Generální dodavatel a popřípadě také zadavatel se zavážou, že budou plnit povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti a budou jej udržovat, aby byl i nadále přiměřený a účinný.

Generální dodavatel a zadavatel informují oznámený subjekt, který schválil systém řízení jakosti, o všech významných změnách, které ovlivní splnění požadavků TSI subsystémem.

Oznámený subjekt posoudí navrhované změny a rozhodne, zda změněný systém řízení jakosti stále ještě splňuje požadavky podle bodu 5.2 nebo zda se požaduje nové posouzení.

Oznámený subjekt oznámí žadateli své rozhodnutí. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

6. Dozor nad systémem řízení jakosti, za který odpovídá oznámený subjekt

6.1 Účelem dozoru je zajistit, aby generální dodavatel a popřípadě také zadavatel řádně plnili povinnosti vyplývající ze schváleného systému (systémů) řízení jakosti.

([20]) V případě TSI „Kolejová vozidla“ se může oznámený subjekt účastnit závěrečných provozních zkoušek lokomotiv nebo vlakových souprav za podmínek uvedených v příslušné kapitole této TSI.

▼B

6.2 Generální dodavatel a popřípadě také zadavatel zašlou (nebo dají zaslat) oznámenému subjektu uvedenému v bodu 5.1 veškeré dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak konstrukční výkresy a technické podklady týkající se subsystému (pokud jde o konkrétní podíl žadatelů na subsystému), zejména:

— dokumentaci systému řízení jakosti, včetně provedených opatření zajišťujících, že:

— v případě zadavatele nebo generálního dodavatele odpovědného za celý projekt subsystému:

jsou dostatečným a náležitým způsobem definovány odpovědnosti a pravomoci vedení, pokud jde o shodu celého subsystému;

— v případě všech žadatelů:

systém řízení jakosti je náležitě řízen tak, aby bylo dosaženo integrace na úrovni subsystému;

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se výroby (včetně kompletace a montáže), např. protokoly o kontrolách, výsledky zkoušek, údaje o kalibraci, zprávy o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.

6.3 Oznámený subjekt pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že generální dodavatel a popřípadě také zadavatel udržují a používají systém řízení jakosti, a předává jim zprávy o auditu. Jestliže výše uvedení používají certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední při svém dozoru.

Audity se provádějí nejméně jednou ročně, přičemž vždy proběhne alespoň jeden audit během každého časového období, v němž probíhá určitá činnost (výroba, kompletace nebo montáž) na subsystému, který podléhá postupu ES ověřování podle bodu 8.

6.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit v prostorách žadatele (žadatelů) neočekávané inspekční prohlídky. Při těchto prohlídkách může oznámený subjekt v případě potřeby provést nebo dát provést úplný či částečný audit a může provést nebo dát provést zkoušky, aby ověřil, zda systém řízení jakosti řádně funguje Oznámený subjekt žadateli (žadatelům) poskytne zprávu o inspekci a při provedení auditu rovněž zprávu o auditu a při provedení zkoušky rovněž protokol o zkoušce.

6.5 Jestliže oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování, který si zadavatel zvolil, sám neprovádí dozor nad daným systémem (systémy) řízení jakosti, musí koordinovat činnosti dozoru ostatních oznámených subjektů odpovědných za tento úkol s cílem zajistit, že:

— v případě rozhraní mezi různými systémy řízení jakosti bude použit správný postup s ohledem na integraci subsystému,

— ve spolupráci se zadavatelem shromáždí prvky nezbytné pro posouzení, aby byla zaručena jednotnost celkového dozoru nad různými systémy řízení jakosti.

Tato koordinace zahrnuje právo oznámeného subjektu:

— vyžádat si veškerou dokumentaci (týkající se schvalování a dozoru) vydanou jinými oznámenými subjekty,

— účastnit se auditů dozoru podle bodu 6.3,

— dát podnět k doplňkovým auditům podle bodu 6.4 na vlastní odpovědnost a ve spolupráci s jinými oznámenými subjekty.

▼B

7. Oznámený subjekt uvedený v bodu 5.1 musí mít za účelem inspekce, auditu a dozoru stálý přístup na místo staveniště, do prostor určených pro výrobu, kompletaci, montáž a skladování, a v případě potřeby také do míst, kde probíhá prefabrikace, nebo do prostor určených pro zkoušení a obecně do veškerých prostor, jejichž prohlídku považuje za nezbytnou ke splnění své úlohy, a to v souladu s konkrétním podílem žadatele na projektu subsystému.

8. Generální dodavatel a popřípadě také zadavatel uchovávají pro potřebu vnitrostátních orgánů po dobu 10 let po vyrobení posledního subsystému:

— dokumentaci uvedenou v bodu 5.1 druhém pododstavci druhé odrážce,

— aktualizaci uvedenou v bodu 5.5 druhém pododstavci,

— rozhodnutí a zprávy oznámeného subjektu uvedené v bodech 5.4, 5.5 a 6.4.

9. Pokud subsystém splňuje požadavky TSI, oznámený subjekt na základě přezkoušení typu a schválení systému (systémů) řízení jakosti a dozoru nad ním (nimi) vydá certifikát shody určený pro zadavatele, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém zaveden a/nebo provozován.

ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat alespoň údaje uvedené v příloze V směrnice.

10. Oznámený subjekt, který si zadavatel zvolil, je odpovědný za sestavení souboru technické dokumentace, který musí být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat alespoň údaje v čl. 18 odst. 3 směrnice, a zejména:

— veškeré nezbytné dokumenty týkající se vlastností subsystému,

— seznam prvků interoperability integrovaných do subsystému,

— kopie ES prohlášení o shodě a v případě potřeby ES prohlášení o vhodnosti pro použití, která musí být pro dané prvky k dispozici v souladu s článkem 13 uvedené směrnice, v případě potřeby s odpovídajícími dokumenty (certifikáty, schválení systému řízení jakosti a zprávy o dozoru) vydanými oznámenými subjekty,

— všechny údaje týkající se údržby, podmínek a omezení pro použití subsystému,

— všechny údaje týkající se návodů k použití, průběžných i pravidelných kontrol, seřizování a údržby,

— certifikát přezkoušení typu pro subsystém s průvodní technickou dokumentací, jak je uvedeno v modulu SB,

— důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů),

▼B

— certifikát shody vydaný oznámeným subjektem podle bodu 9 a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu se směrnicí a TSI, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací. K certifikátu by měly být přiloženy též protokoly o kontrole a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním, jak je uvedeno v bodech 6.3 a 6.4, a zejména:

— registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI.

11. Každý oznámený subjekt rovněž poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se schválení systému řízení jakosti, která vydal, odňal nebo odmítl.

Ostatní oznámené subjekty mohou na požádání obdržet kopie vydaných schválení systému řízení jakosti.

12. Záznamy přiložené k certifikátu shody musí být uloženy u zadavatele.

Zadavatel ve Společenství uchovává kopii souboru technické dokumentace po dobu životnosti subsystému a po dobu následujících tří let. Zašle je každému členskému státu, který o to požádá.

F.3.3. Modul SF: Ověřování výrobků

1. Tento modul popisuje postup ES ověřování, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že subsystém „Infrastruktura“ nebo „Kolejová vozidla“, pro který oznámený subjekt již vydal certifikát ES přezkoušení typu:

— je v souladu s touto TSI a s ostatními příslušnými TSI, a tím splňuje základní požadavky ([21]) směrnice 2001/16/ES,

— je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy,

a může být uveden do provozu.

2. Zadavatel ([22]) podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o ES ověření subsystému (prostřednictvím „ověření výrobku“).

Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce,

— technickou dokumentaci.

3. V rámci této části postupu zadavatel kontroluje a osvědčuje, že daný subsystém je ve shodě s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a splňuje požadavky TSI, které se na něj vztahují.

Oznámený subjekt tento postup provede za předpokladu, že certifikát přezkoušení typu vydaný před posouzením zůstává v platnosti pro subsystém, kterého se žádost týká.

([21]) Základní požadavky se odrážejí v technických parametrech, rozhraních a požadavcích na výkonnost, které jsou stanoveny v kapitole 4 TSI.

([22]) V tomto modulu se pojmem „zadavatel“ rozumí „zadavatel subsystému“, jak je definován ve směrnici, nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství.

▼B

4. Zadavatel přijme veškerá nezbytná opatření, aby výrobní proces (včetně kompletace a montáže prvků interoperability generálním dodavatelem, ([23]) pokud se účastní) zabezpečoval shodu subsystému s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a s požadavky TSI, které se na něj vztahují.

5. Žádost musí umožňovat pochopení návrhu, výroby, kompletace, údržby a fungování subsystému a posouzení shody s typem popsaným v certifikátu ES přezkoušení typu a s požadavky TSI.

Žádost musí obsahovat:

— technickou dokumentaci vztahující se ke schválenému typu, včetně certifikátu přezkoušení typu vydaného po dokončení postupu definovaného v modulu SB,

a pokud již nejsou součástí této technické dokumentace, také:

— celkový popis subsystému, celkového návrhu a konstrukce,

— registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI,

— koncepční návrh a výrobní informace, například výkresy, schémata součástí, podsestav, sestav, obvodů atd.,

— technickou dokumentaci týkající se výroby a kompletace subsystému,

— technické specifikace včetně evropských specifikací ([24]), které se používají,

— potřebný podpůrný důkaz jejich přiměřenosti, zejména v případě, kdy evropské specifikace a příslušná ustanovení nebyly použity zcela,

— důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů) pro fázi výroby,

— seznam prvků interoperability, které mají být integrovány do subsystému,

— kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny, a veškeré nezbytné náležitosti definované v příloze VI směrnic,

— seznam výrobců, kteří se podílejí na návrhu, výrobě, kompletaci a montáži subsystému.

Jestliže TSI požaduje pro technickou dokumentaci další informace, je třeba je uvést.

6. Oznámený subjekt žádost přezkoumá, pokud jde o platnost přezkoušení typu a platnost certifikátu přezkoušení typu.

Jestliže oznámený subjekt zjistí, že certifikát přezkoušení typu již není platný nebo není relevantní a že je nezbytné nové přezkoušení typu, musí toto své rozhodnutí odůvodnit.

([23]) Pojmem „generální dodavatel“ se rozumějí společnosti, jejichž činnost přispívá k plnění základních požadavků této TSI. To zahrnuje společnost, která může být odpovědná za celý projekt subsystému, nebo jiných společností, které se podílejí pouze na části projektu subsystému (provádějí například kompletaci nebo montáž subsystému).

([24]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

Oznámený subjekt provede příslušné kontroly a zkoušky s cílem ověřit shodu subsystému s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI. Oznámený subjekt provádí kontrolu a zkoušky každého subsystému vyrobeného jako sériový výrobek podle bodu 4.

7. Ověřování kontrolou a zkoušením každého subsystému (vyrobeného jako sériový výrobek)

7.1 Oznámený subjekt provede zkoušky, přezkoumání a ověření s cílem zajistit shodu subsystému vyrobeného jako sériový výrobek s TSI. Přezkoumání, kontroly a zkoušky se vztahují na fáze uvedené v TSI.

7.2 Všechny subsystémy (vyrobené jako sériové výrobky) musí být jednotlivě zkontrolovány a musí být provedeny odpovídající zkoušky a ověření ([25]) s cílem ověřit jejich shodu s typem popsaným v certifikátu přezkoušení typu a s požadavky TSI, které se na něj vztahují. Jestliže není v TSI (nebo v evropské normě citované v TSI) žádná zkouška stanovena, použijí se příslušné evropské specifikace nebo rovnocenné zkoušky.

8. Oznámený subjekt se zadavatelem (a generálním dodavatelem) dohodne místo, kde budou zkoušky provedeny, a bude souhlasit s tím, že závěrečné zkoušení subsystému a zkoušky nebo ověření v podmínkách plného provozu, vyžaduje-li to TSI, budou prováděny zadavatelem za přítomnosti a přímého dohledu oznámeného subjektu.

Oznámený subjekt musí mít za účelem zkoušení a ověřování stálý přístup do prostor určených pro výrobu, kompletaci a montáž a v případě potřeby do míst, kde probíhá prefabrikace, a do prostor určených pro zkoušení, tak aby mohl provádět své úkoly podle TSI.

9. Pokud subsystém splňuje požadavky TSI, oznámený subjekt vydá certifikát shody určený pro zadavatele, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém zaveden a/nebo provozován.

Tyto činnosti oznámeného subjektu budou vycházet z přezkoušení typu a ze zkoušek, ověření a kontrol provedených na všech sériových výrobcích podle bodu 7 a v souladu s požadavky TSI a/nebo příslušných evropských specifikací.

ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat alespoň údaje uvedené v příloze V směrnice.

10. Oznámený subjekt je odpovědný za sestavení souboru technické dokumentace, který musí být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí zahrnovat alespoň údaje uvedené v čl. 18 odst. 3 směrnice, a zejména:

— veškeré nezbytné dokumenty týkající se vlastností subsystému,

— registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI,

— seznam prvků interoperability integrovaných do subsystému,

([25]) Zejména v případě TSI „Kolejová vozidla“ se oznámený subjekt bude účastnit závěrečných provozních zkoušek lokomotiv nebo vlakových souprav. To bude uvedeno v příslušné kapitole TSI.

▼B

— kopie ES prohlášení o shodě a v případě potřeby ES prohlášení o vhodnosti pro použití, která musí být pro dané prvky k dispozici v souladu s článkem 13 směrnice, v případě potřeby s odpovídajícími dokumenty (certifikáty, schválení systému řízení jakosti a zprávy o dozoru) vydanými oznámenými subjekty,

— všechny údaje týkající se údržby, podmínek a omezení pro použití subsystému,

— všechny údaje týkající se návodů k použití, průběžných i pravidelných kontrol, seřizování a údržby,

— certifikát přezkoušení typu pro subsystém s průvodní technickou dokumentací, jak je uvedeno v modulu SB,

— certifikát shody vydaný oznámeným subjektem podle bodu 9 a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu se směrnicí a TSI, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací. K certifikátu by měly být případně přiloženy protokoly o kontrole a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním.

11. Záznamy přiložené k certifikátu shody uchovává zadavatel.

Zadavatel uchovává kopii souboru technické dokumentace po dobu životnosti subsystému a po dobu následujících tří let. Zašle je každému členskému státu, který o to požádá.

F.3.4. Modul SG: Ověřování každého jednotlivého výrobku

1. Tento modul popisuje postup ES ověřování, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že subsystém „Infrastruktura“ nebo „Kolejová vozidla“:

— je v souladu s touto TSI a s ostatními příslušnými TSI, a tím splňuje základní požadavky ([26]) směrnice 2001/16/ES,

— je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy,

a může být uveden do provozu.

2. Zadavatel ([27]) podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o ES ověření subsystému (prostřednictvím „ověření každého jednotlivého výrobku“) .

Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce,

— technickou dokumentaci.

3. Technická dokumentace musí umožňovat pochopení návrhu, výroby, kompletace a fungování subsystému a posouzení shody s požadavky TSI.

Technická dokumentace musí obsahovat:

— celkový popis subsystému, celkového návrhu a konstrukce,

— registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI,

([26]) Základní požadavky se odrážejí v technických parametrech, rozhraních a požadavcích na výkonnost, které jsou stanoveny v kapitole 4 TSI.

([27]) V tomto modulu se pojmem „zadavatel“ rozumí „zadavatel subsystému“, jak je definován ve směrnici, nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství.

▼B

— koncepční návrh a výrobní informace, například výkresy, schémata součástí, podsestav, sestav, obvodů atd.,

— popisy a vysvětlivky potřebné pro pochopení návrhu a výrobních informací, údržby a fungování subsystému,

— technické specifikace návrhu, včetně evropských specifikací ([28]), které se používají,

— potřebný podpůrný důkaz jejich přiměřenosti, zejména v případě, kdy evropské specifikace a příslušná ustanovení nebyly použity zcela,

— seznam prvků interoperability, které mají být integrovány do subsystému,

— kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být dané prvky opatřeny, a veškeré nezbytné náležitosti definované v příloze VI směrnic,

— důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů),

— technickou dokumentaci týkající se výroby a kompletace subsystému,

— seznam výrobců, kteří se podílejí na návrhu, výrobě, kompletaci a montáži subsystému,

— podmínky pro použití subsystému (omezení použitelnosti z hlediska doby provozu nebo projeté vzdálenosti, meze opotřebení atd.),

— podmínky pro údržbu a technickou dokumentaci týkající se údržby subsystému,

— veškeré technické požadavky, které musejí být zohledněny během výroby, údržby nebo fungování subsystému,

— výsledky konstrukčních výpočtů, provedených kontrol atd.,

— veškeré další příslušné technické podklady, které mohou prokázat, že předchozí kontroly nebo zkoušky byly úspěšně provedeny, za srovnatelných podmínek, nezávislými a kompetentními orgány.

Jestliže TSI požaduje pro technickou dokumentaci další informace, je třeba je uvést.

4. Oznámený subjekt žádost a technickou dokumentaci přezkoumá a identifikuje prvky, které byly navrženy podle příslušných ustanovení TSI a evropských specifikací, a také prvky, které byly navrženy bez použití příslušných ustanovení těchto evropských specifikací.

Oznámený subjekt subsystém přezkoumá a provede příslušné a nezbytné zkoušky, aby zjistil, zda v případě, kdy byly zvoleny příslušné evropské specifikace, byly tyto specifikace skutečně použity, nebo zda v případě, kdy nebyly použity příslušné evropské specifikace, zvolená řešení splňují požadavky TSI.

([28]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

▼B

Přezkoumání, kontroly a zkoušky se podle TSI vztahují na tyto fáze:

— celkový návrh,

— konstrukce subsystému, zejména inženýrské práce, montáž prvků a celkové nastavení,

— závěrečné zkoušení subsystému,

— a pokud je tak určeno v TSI, ověření v podmínkách plného provozu.

Oznámený subjekt může vzít v úvahu důkaz přezkoumání, kontrol nebo zkoušek, které byly úspěšně provedeny, za srovnatelných podmínek, jinými subjekty ([29]) nebo žadatelem (případně jeho jménem), pokud tak stanoví příslušná TSI. Oznámený subjekt pak rozhodne, zda použije výsledky těchto kontrol nebo zkoušek.

Důkazy shromážděné oznámeným subjektem musí vhodným a dostatečným způsobem prokazovat shodu s požadavky TSI a provedení všech nezbytných a příslušných kontrol a zkoušek.

Jakýkoli důkaz, který mají provádět jiné strany, musí být zohledněn před provedením jakýchkoli zkoušek nebo kontrol, protože oznámený subjekt se může rozhodnout zkoušky nebo kontroly v době jejich provádění posoudit, účastnit se jich nebo je přezkoumat.

Rozsah takových jiných důkazů musí být podložen zdokumentovanou analýzou, mimo jiné s využitím níže uvedených faktorů ([30]). Tato analýza musí být součástí souboru technické dokumentace.

V každém případě za ně nese konečnou odpovědnost oznámený subjekt.

5. Oznámený subjekt se zadavatelem dohodne místo, kde budou zkoušky provedeny, a bude souhlasit s tím, že závěrečné zkoušení subsystému a zkoušky v podmínkách plného provozu, vyžaduje-li to TSI, budou prováděny zadavatelem za přítomnosti a přímého dohledu oznámeného subjektu.

([29]) Podmínky zadávání kontrol a zkoušek musejí být obdobné jako podmínky, které respektuje oznámený subjekt při zadávání subdodavatelské činnosti (viz průvodce Blue Guide on the New Approach, 6.5

([30]) Oznámený subjekt prověří různé části práce na subsystému a před zahájením práce, během ní a po jejím dokončení stanoví:
- — rizika a bezpečnostní dopady subsystému a jeho jednotlivých částí,
- — používání stávajícího zařízení a systémů:
  - — používány stejně jako dříve,
  - — používány již dříve, ale upraveny k použití při nové práci,
- — použití stávajících návrhů, technologií, materiálů a výrobních metod,
- — údaje o návrhu, výrobě, zkouškách a zprovozňování,
- — způsob provozu,
- — předchozí schválení jiných příslušných orgánů,
- — certifikace jinými zúčastněnými subjekty:
  - — oznámený subjekt může zohlednit platnou certifikaci podle normy EN45004 za předpokladu, že neexistuje žádný střet zájmů a že se certifikace vztahuje na prováděné zkoušky a je aktuální;
  - — pokud neexistuje žádná formální certifikace, oznámený subjekt potvrdí, že systémy řízení kompetencí, nezávislost, zkoušení a procesy manipulace s materiálem, vybavení a zařízení a jiné procesy, které zasahují do subsystému, jsou řízeny;
  - — v každém případě však oznámený subjekt zohlední vhodnost opatření a rozhodne o nezbytném rozsahu účasti;
- — použití stejnorodých dávek a systémy odpovídající modulu F.

▼B

6. Oznámený subjekt musí mít za účelem zkoušení a ověřování stálý přístup na místo staveniště a do prostor určených pro navrhování, výrobu, kompletaci a montáž a v případě potřeby do míst, kde probíhá prefabrikace, a do prostor určených pro zkoušení, tak aby mohl provádět své úkoly podle TSI.

7. Pokud subsystém splňuje požadavky TSI, oznámený subjekt na základě zkoušek, ověření a kontrol provedených způsobem požadovaným TSI a/nebo příslušnými evropskými specifikacemi vydá certifikát shody určený pro zadavatele, který poté vydá ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém zaveden a/nebo provozován.

   ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat alespoň údaje uvedené v příloze V směrnice.

8. Oznámený subjekt je odpovědný za sestavení souboru technické dokumentace, který musí být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat alespoň údaje uvedené v čl. 18 odst. 3 směrnice, a zejména:

   — veškeré nezbytné dokumenty týkající se vlastností subsystému,

   — seznam prvků interoperability integrovaných do subsystému,

   — kopie ES prohlášení o shodě a v případě potřeby ES prohlášení o vhodnosti pro použití, která musí být pro dané prvky k dispozici v souladu s článkem 13 směrnice, v případě potřeby s odpovídajícími dokumenty (certifikáty, schválení systému řízení jakosti a zprávy o dozoru) vydanými oznámenými subjekty,

   — všechny údaje o údržbě, podmínkách a omezeních použití subsystému,

   — všechny údaje týkající se návodů k použití, průběžných i pravidelných kontrol, seřizování a údržby,

   — certifikát shody vydaný oznámeným subjektem podle bodu 7 a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu se směrnicí a TSI, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací. K certifikátu by měly být případně přiloženy též protokoly o kontrole a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním,

   — důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů),

   — registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI.

9. Záznamy přiložené k certifikátu shody uchovává zadavatel.

   Zadavatel uchovává kopii souboru technické dokumentace po dobu životnosti subsystému a po dobu následujících tří let. Zašle je každému členskému státu, který o to požádá.

▼B

F.3.5. Modul SH2: Komplexní systém řízení jakosti s přezkoumáním návrhu

1. Tento modul popisuje postup ES ověřování, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že subsystém „Infrastruktura“ nebo „Kolejová vozidla“:

— je v souladu s touto TSI a s ostatními příslušnými TSI, a tím splňuje základní požadavky ([31]) směrnice 2001/16/ES,

— je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy, a může být uveden do provozu.

2. Oznámený subjekt tento postup včetně přezkoumání návrhu subsystému provede pod podmínkou, že zadavatel ([32]) a generální dodavatel plní povinnosti podle bodu 3.

Pojmem „generální dodavatel“ se rozumějí společnosti, jejichž činnost přispívá k plnění základních požadavků této TSI. To zahrnuje:

— společnost odpovědnou za celý projekt subsystému (zejména za integraci subsystému),

— ostatní společnosti, které jsou zapojeny pouze v části projektu subsystému, (provádějící například návrh, kompletaci nebo montáž subsystému).

To se nevztahuje na subdodavatele výrobce, kteří dodávají součásti a prvky interoperability.

3. V případě subsystému, který podléhá postupu ES ověřování, musí zadavatel a popřípadě také generální dodavatel používat schválený systém řízení jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků podle bodu 5, který podléhá dozoru podle bodu 6.

Generální dodavatel odpovědný za celý projekt subsystému (zejména za jeho integraci) musí v každém případě používat schválený systém řízení jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků, který podléhá dozoru podle bodu 6.

V případě, že je zadavatel sám odpovědný za celý projekt subsystému (zejména za jeho integraci), nebo že se zadavatel přímo účastní navrhování a/nebo výroby (včetně kompletace a montáže), musí pro tyto své činnosti používat schválený systém řízení jakosti, který podléhá dozoru podle bodu 6.

V případě žadatelů, kteří provádějí pouze kompletaci a montáž, postačuje schválený systém řízení jakosti pro výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků.

4. *Postup ES ověřování*

4.1 Zadavatel podá u oznámeného subjektu, který si zvolil, žádost o ES ověření subsystému (prostřednictvím „komplexního systému řízení jakosti s přezkoumáním návrhu“), včetně koordinace dozoru nad systémy řízení jakosti podle bodů 5.4 a 6.6. Zadavatel informuje o své volbě a o žádosti dotyčné výrobce.

([31]) Základní požadavky se odrážejí v technických parametrech, rozhraních a požadavcích na výkonnost, které jsou stanoveny v kapitole 4 TSI.

([32]) V tomto modulu se pojmem „zadavatel“ rozumí „zadavatel subsystému“, jak je definován ve směrnici, nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství.

▼B

4.2 Žádost musí umožňovat pochopení návrhu, výroby, kompletace, montáže, údržby a fungování subsystému a posouzení shody s požadavky TSI.

Žádost musí obsahovat:

— jméno a adresu zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce,

— technickou dokumentaci, která musí obsahovat:

  — celkový popis subsystému, celkového návrhu a konstrukce,

  — technické specifikace návrhu, včetně evropských specifikací ([33]), které se používají,

  — potřebný podpůrný důkaz jejich přiměřenosti, zejména v případě, kdy evropské specifikace a příslušná ustanovení nebyly použity zcela,

  — program zkoušek,

  — registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI,

  — technickou dokumentaci týkající se výroby a kompletace subsystému,

  — seznam prvků interoperability, které mají být integrovány do subsystému,

  — kopie prohlášení ES o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být dané prvky opatřeny, a veškeré nezbytné náležitosti definované v příloze VI směrnic,

  — důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů),

  — seznam všech výrobců, kteří se podílejí na návrhu subsystému, jeho výrobě, kompletaci a montáži,

  — podmínky pro použití subsystému (omezení použitelnosti z hlediska doby provozu a projeté vzdálenosti, meze opotřebení atd.),

  — podmínky pro údržbu a technickou dokumentaci týkající se údržby subsystému,

  — veškeré technické požadavky, které musejí být zohledněny během výroby, údržby nebo fungování subsystému,

— důkazy o tom, že se systémy řízení jakosti generálního dodavatele a/nebo zadavatele používají ve všech fázích podle bodu 5.2, a důkaz o jejich účinnosti,

— údaje o oznámeném subjektu (subjektech) odpovědném za schvalování těchto systémů řízení jakosti a za dozor nad nimi.

4.3 Zadavatel předloží výsledky přezkoumání, kontrol a zkoušek ([34]), včetně zkoušek typu, jsou-li vyžadovány, provedených příslušnou laboratoří zadavatele nebo jeho jménem.

([33]) Definice evropské specifikace je uvedena ve směrnicích 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokyny pro aplikaci HS TSI vysvětlují způsob, jak evropské specifikace používat.

([34]) Výsledky zkoušek mohou být předloženy současně s podáním žádosti nebo později.

▼B

4.4 Oznámený subjekt přezkoumá žádost týkající se přezkoumání návrhu a posoudí výsledky zkoušek. Pokud návrh splňuje ustanovení směrnice a TSI, která se na něj vztahují, oznámený subjekt vydá žadateli certifikát ES přezkoumání návrhu. Tento certifikát obsahuje závěry přezkoumání návrhu, podmínky jeho platnosti, údaje nezbytné k identifikaci přezkoumaného návrhu a popřípadě také popis fungování subsystému.

Odmítne-li oznámený subjekt vydat zadavateli certifikát přezkoumání návrhu, tuto skutečnost podrobně odůvodní.

Musí být stanoven postup pro odvolací řízení.

4.5 Během fáze výroby žadatel informuje oznámený subjekt, u kterého je k dispozici technická dokumentace týkající se certifikátu přezkoumání návrhu, o všech změnách, které mohou ovlivnit shodu s požadavky TSI nebo s podmínkami předepsanými pro používání subsystému. V takových případech podléhá subsystém doplňkovému schválení. V tomto případě oznámený subjekt provede pouze taková přezkoumání a takové zkoušky, které jsou pro změny relevantní a nezbytné. Toto doplňkové schválení se vydává formou dodatku k původnímu certifikátu přezkoumání návrhu, popřípadě může oznámený subjekt po odnětí původního certifikátu vydat certifikát nový.

5. *Systém řízení jakosti*

5.1 Zadavatel a popřípadě také generální dodavatel podají u oznámeného subjektu, který si zvolili, žádost o posouzení svého systému řízení jakosti.

Žádost musí obsahovat:

— všechny příslušné informace o předpokládaném subsystému,

— dokumentaci systému řízení jakosti.

Od výrobců, kteří se podílejí pouze na části projektu subsystému, se požadují údaje pouze pro tuto konkrétní část.

5.2 V případě zadavatele nebo generálního dodavatele odpovědného za celý projekt subsystému musí systém řízení jakosti zabezpečovat celkovou shodu subsystému s požadavky TSI.

V případě ostatních dodavatelů musí systém(y) řízení jakosti zabezpečovat shodu jejich příslušných podílů na subsystému s požadavky TSI.

Všechny podklady, požadavky a předpisy používané žadateli musí být systematicky a uspořádaně dokumentovány ve formě písemných koncepcí, postupů a návodů. Tato dokumentace systému řízení jakosti musí umožňovat jednoznačný výklad politik jakosti a postupů, např. programů jakosti, plánů jakosti, příruček jakosti a záznamů o jakosti.

Systém musí obsahovat zejména přiměřený popis:

— v případě všech žadatelů:

  — cílů jakosti a organizační struktury,

  — odpovídajících metod, postupů a systematických opatření, které budou použity při výrobě, řízení a zabezpečování jakosti,

▼B

— přezkoumání, kontrol a zkoušek, které budou provedeny před navrhováním, výrobou, kompletací a montáží, během navrhování, výroby, kompletace a montáže a po navrhování, výrobě, kompletaci a montáži, s uvedením jejich četnosti,

— záznamů o jakosti, např. protokolů o kontrolách, výsledků zkoušek, údajů o kalibraci, zpráv o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.,

— v případě generálního dodavatele v míře odpovídající jeho konkrétnímu podílu na návrhu subsystému:

— technických specifikací návrhu, včetně evropských specifikací, které budou použity, a v případě, kdy se evropské specifikace plně nepoužívají, popis prostředků, které budou použity, aby bylo zajištěno splnění požadavků TSI, které se na daný subsystém vztahují,

— metod kontroly a ověřování návrhu, postupů a systematických opatření, které budou použity při navrhování subsystému,

— prostředků umožňujících dozor nad dosahováním požadované jakosti návrhu a subsystému a nad efektivním fungováním systému jakosti ve všech fázích včetně výroby,

— a také v případě zadavatele nebo generálního dodavatele odpovědného za celý projekt subsystému:

— odpovědností a pravomocí vedení, pokud jde o celkovou jakost subsystému, zejména pak vedení integrace subsystému.

Přezkoumání, zkoušky a kontroly se vztahují na tyto fáze:

— celkový návrh,

— konstrukci subsystému, zejména inženýrské práce, montáž prvků a celkové nastavení,

— závěrečné zkoušení subsystému,

— a pokud je tak určeno v TSI, ověření v podmínkách plného provozu.

5.3 Oznámený subjekt, který si zadavatel zvolil, přezkoumá, zda se na všechny fáze prací na subsystému podle bodu 5.2 dostatečně a náležitým způsobem vztahuje schválení systému (systémů) řízení jakosti žadatele (žadatelů) a dozor nad tímto systémem (systémy) ([35]).

Jestliže se shoda subsystému s požadavky TSI zakládá na více než jednom systému řízení jakosti, oznámený subjekt přezkoumá zejména:

— zda jsou vztahy a rozhraní mezi systémy řízení jakosti jasně zdokumentovány

— a zda jsou v případě generálního dodavatele náležitým a dostatečným způsobem definovány odpovědnosti a pravomoci vedení, pokud jde o shodu celého subsystému.

([35]) Zejména v případě TSI „Kolejová vozidla“ se oznámený subjekt bude účastnit závěrečných provozních zkoušek kolejových vozidel nebo vlakových souprav. To bude uvedeno v příslušné kapitole TSI.

▼B

5.4 Oznámený subjekt uvedený v bodu 5.1 posoudí systém řízení jakosti s cílem určit, zda splňuje požadavky bodu 5.2. Shoda s těmito požadavky se předpokládá, jestliže žadatel zavede systém jakosti pro návrh, výrobu, výstupní kontrolu a zkoušení výrobků v souladu s normou EN/ISO 9001-2000, která bere v úvahu zvláštní vlastnosti subsystému, na který bude použita.

Jestliže žadatel používá certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední v posouzení.

Audit musí být specifický pro daný subsystém a musí zohledňovat konkrétní podíl žadatele na subsystému. V týmu auditorů musí být alespoň jeden člen, který má zkušenosti s posuzováním technologie daného subsystému. Součástí posouzení musí být inspekční prohlídka v provozních prostorách žadatele.

Rozhodnutí se oznámí žadateli. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

5.5 Generální dodavatel a popřípadě také zadavatel se zavážou, že budou plnit povinnosti vyplývající ze schváleného systému řízení jakosti a budou jej udržovat, aby byl i nadále přiměřený a účinný.

Informují oznámený subjekt, který schválil jejich systém řízení jakosti, o všech významných změnách, které ovlivní plnění požadavků subsystémem.

Oznámený subjekt posoudí navrhované změny a rozhodne, zda změněný systém řízení jakosti stále ještě splňuje požadavky podle bodu 5.2 nebo zda se požaduje nové posouzení.

Oznámený subjekt oznámí žadateli své rozhodnutí. Oznámení musí obsahovat závěry kontrol a odůvodněné rozhodnutí o posouzení.

6. Dozor nad systémem (systémy) řízení jakosti, za který odpovídá oznámený subjekt

6.1 Účelem dozoru je zajistit, aby generální dodavatel a popřípadě také zadavatel řádně plnili povinnosti vyplývající ze schváleného systému (systémů) řízení jakosti.

6.2 Generální dodavatel a popřípadě také zadavatel zašlou (nebo dají zaslat) oznámenému subjektu uvedenému v bodu 5.1 všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak konstrukční výkresy a technické podklady týkající se subsystému (pokud jde o konkrétní podíl žadatele na subsystému), zejména:

— dokumentaci systému řízení jakosti, včetně provedených opatření zajišťujících, že:

— v případě zadavatele nebo generálního dodavatele odpovědného za celý projekt subsystému,

jsou náležitým a dostatečným způsobem definovány odpovědnosti a pravomoci vedení, pokud jde o shodu celého subsystému;

— v případě všech žadatelů,

systém řízení jakosti je náležitě řízen tak, aby bylo dosaženo integrace na úrovni subsystému;

▼B

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se návrhu, například výsledky analýz, výpočtů, zkoušek atd.,

— záznamy o jakosti požadované v části systému řízení jakosti týkající se výroby (včetně kompletace a montáže), např. protokoly o kontrolách, výsledky zkoušek, údaje o kalibraci, zprávy o kvalifikaci příslušných pracovníků atd.

6.3 Oznámený subjekt pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že generální dodavatel a popřípadě také zadavatel udržují a používají systém řízení jakosti, a předává jim zprávy o auditu. Jestliže používají certifikovaný systém řízení jakosti, oznámený subjekt toto zohlední při svém dozoru.

Audity se provádějí nejméně jednou ročně, přičemž vždy proběhne alespoň jeden audit během každého časového období, v němž probíhá určitá činnost (navrhování, výroba, kompletace a montáž) na subsystému, který podléhá postupu ES ověřování podle bodu 4.

6.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit v prostorách žadatele (žadatelů) uvedených v bodu 5.2 neočekávané inspekční prohlídky. Při těchto inspekčních prohlídkách může oznámený subjekt v případě potřeby provést úplný nebo částečný audit a provést nebo dát provést zkoušky, aby ověřil, zda systém řízení jakosti řádně funguje. Oznámený subjekt poskytne žadateli (žadatelům) zprávu o inspekci, při provedení auditu rovněž zprávu o auditu a/nebo při provedení zkoušek protokol o provedené zkoušce.

6.5 Jestliže oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování, který si zadavatel zvolil, sám neprovádí dozor nad daným systémem (systémy) řízení jakosti podle bodu 5, koordinuje činnosti dozoru ostatních oznámených subjektů odpovědných za tento úkol s cílem zajistit, že:

— v případě rozhraní mezi různými systémy řízení jakosti bude použit správný postup s ohledem na integraci subsystému,

— ve spolupráci se zadavatelem shromáždí prvky nezbytné pro posouzení, aby byla zaručena jednotnost celkového dozoru nad různými systémy řízení jakosti.

Tato koordinace zahrnuje právo oznámeného subjektu

— vyžádat si veškerou dokumentaci (týkající se schvalování a dozoru), vydanou jiným oznámeným subjektem (subjekty),

— účastnit se auditů dozoru podle bodu 5.4,

— dát podnět k doplňkovým auditům podle bodu 5.5 na vlastní odpovědnost a ve spolupráci s jiným oznámeným subjektem (subjekty).

7. Oznámený subjekt (subjekty) uvedený v bodu 5.1 musí mít za účelem inspekce stálý přístup na místo staveniště, do prostor určených pro navrhování, výrobu, kompletaci a montáž, skladování, v případě potřeby také do míst, kde probíhá prefabrikace, nebo do prostor určených pro zkoušení a obecně do veškerých prostor, jejichž prohlídku považuje za nezbytnou ke splnění své úlohy, a to v souladu s konkrétním podílem žadatele na projektu subsystému.

▼B

8. Generální dodavatel a popřípadě také zadavatel uchovávají pro potřebu vnitrostátních orgánů po dobu 10 let po vyrobení posledního subsystému:

— dokumentaci uvedenou v bodu 5.1 druhém pododstavci druhé odrážce,

— aktualizaci uvedenou v bodu 5.5 druhém pododstavci,

— rozhodnutí a zprávy od oznámeného subjektu uvedené v bodech 5.4, 5.5 a 6.4.

9. Pokud subsystém splňuje požadavky TSI, oznámený subjekt na základě přezkoumání návrhu a schválení systému (systémů) řízení jakosti a dozoru nad ním (nimi) vydá certifikát shody určený pro zadavatele, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém zaveden a/nebo provozován.

ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat alespoň údaje uvedené v příloze V směrnice.

10. Oznámený subjekt, který si zadavatel zvolil, je odpovědný za sestavení souboru technické dokumentace, který musí být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat alespoň údaje uvedené v čl. 18 odst. 3 směrnice, a zejména:

— veškeré nezbytné dokumenty týkající se vlastností subsystému,

— seznam prvků interoperability integrovaných do subsystému,

— kopie ES prohlášení o shodě a v případě potřeby ES prohlášení o vhodnosti pro použití, která musí být pro dané prvky k dispozici v souladu s článkem 13 uvedené směrnice, v případě potřeby s odpovídajícími dokumenty (certifikáty, schválení systému řízení jakosti a zprávy o dozoru) vydanými oznámenými subjekty,

— důkaz shody s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy (včetně certifikátů),

— všechny údaje o údržbě, podmínkách a omezeních použití subsystému,

— všechny údaje týkající se návodů k použití, průběžných i pravidelných kontrol, seřizování a údržby,

— certifikát shody vydaný oznámeným subjektem podle bodu 9 a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu se směrnicí a TSI, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací.

K certifikátu by měly být přiloženy též protokoly o kontrole a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním, jak je uvedeno v bodech 6.4 a 6.5,

— registr infrastruktury nebo kolejových vozidel se všemi údaji stanovenými v TSI.

▼B

11. Každý oznámený subjekt poskytne ostatním oznámeným subjektům příslušné informace týkající se schválení systémů řízení jakosti a certifikátů přezkoumání návrhu, která vydal, odňal nebo odmítl.

Ostatní oznámené subjekty mohou na požádání obdržet kopie:

— vydaných schválení systému řízení jakosti a jejich dodatků a

— vydaných certifikátů ES přezkoumání návrhu a jejich dodatků.

12. Záznamy přiložené k certifikátu shody uchovává zadavatel.

Zadavatel uchovává kopii souboru technické dokumentace po dobu životnosti subsystému a po dobu následujících tří let. Zašle je každému členskému státu, který o to požádá.

F.4. **Posuzování údržby: Postup posuzování shody**

Toto je otevřená otázka.

▼B

PŘÍLOHA G

Vyhrazené

▼B

PŘÍLOHA H

Vyhrazené

▼B

PŘÍLOHA I

Vyhrazené

▼B

PŘÍLOHA J

Vyhrazené

▼B

PŘÍLOHA K

Vyhrazené

▼B

PŘÍLOHA L

Aspekty neuvedené v TSI „Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“, na které se vztahují evropská pravidla, nebo kdy se požaduje oznámení vnitrostátních pravidel

Infrastruktura
Parkovací zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (4.1.2.2) (mimo jiné zahrnuje: – počet míst, přístup, umístění, rozměry, materiály, barvy, značení a osvětlení).
Hmatově značená cesta (4.1.2.3.2)
Protiskluzová úprava podlah (4.1.2.5)
Rozměry a vybavení toalet pro uživatele vozíků pro invalidy (4.1.2.7.1)
Osvětlení prostoru před stanicí (4.1.2.10)
Nouzové osvětlení (4.1.2.10)
Vizuální informace (4.1.2.11.1)
Bezpečnostní informace a bezpečnostní pokyny (4.1.2.11.1).
Varovné, zákazové a příkazové značky (4.1.2.11.1)
Nouzové východy a nouzové akustické výstrahy (4.1.2.13)
Šířkové nároky dle proudu cestujících (4.1.2.14)
Schodiště (4.1.2.15)
Rampy (4.1.2.17)
Pohyblivé schody (4.1.2.17)
Pohyblivé chodníky (4.1.2.17)
Minimální průjezdný průřez (4.1.2.18.2)
Rozšíření rozchodu koleje (4.1.2.18.2)
Vymezení nebezpečného prostoru na nástupišti a hmatové značení (4.1.2.19)
Používání úrovňových přechodů kolejí (4.1.2.22)
Organizace přepravy uživatelů vozíků pro invalidy dostupnými prostředky mezi nedostupnou stanicí a následující dostupnou stanicí na stejné trase (4.1.4)
Kolejová vozidla
Informace pro zákazníky (4.2.2.8.1)
Bezpečnostní informace a bezpečnostní pokyny (4.2.2.8.1).
Varovné, zákazové a příkazové značky (4.2.2.8.1)
Definice
Měření odrazivosti světla (4.3)
Vnitrostátní Braillova norma (4.3)

▼B

PŘÍLOHA M

Transportovatelný vozík pro invalidy

M.1 **Oblast působnosti**

Tato příloha uvádí maximální technická omezení pro transportovatelný vozík pro invalidy.

M.2 **Vlastnosti**

Minimální technické požadavky jsou:

— *Základní rozměry*

  — Šířka 700 mm plus min. 50 mm na každé straně pro ruční ovládání pohybu

  — Délka 1 200 mm plus 50 mm na nohy

— *Kolečka*

  — Nejmenší kolečko musí být schopno překonat mezeru 75 mm horizontálně a 50 mm vertikálně.

— *Výška*

  — max. 1 375 mm včetně uživatele

— *Kruh otáčení*

  — 1 500 mm

— *Hmotnost*

  — Hmotnost vozíku pro invalidy včetně jeho uživatele a jakéhokoli zavazadla max. 200 kg

— *Výška překážky, kterou lze překonat, a světlá výška*

  — Výška překážky, kterou lze překonat, 50 mm (max.)

  — Světlá výška 60 mm (min.)

— *Maximální bezpečný sklon, při kterém zůstane vozík pro invalidy stabilní:*

  — Musí být zajištěna dynamická stabilita ve všech směrech v úhlu 6 stupňů

  — Musí být zajištěna statická stabilita ve všech směrech (i při brzdění) v úhlu 9 stupňů.

▼B

PŘÍLOHA N

Značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

N.1 **Oblast působnosti**

Tato příloha uvádí specifické značení používané pro subsystémy „Infrastruktura“ i „Kolejová vozidla“.

N.2 **Značení pro subsystém „Infrastruktura“**

Rozměry značení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace pro subsystém „Infrastruktura“ se vypočítávají na základě vzorce:

Minimální velikost rámečku psaných a grafických symbolů stanoví vzorec: vzdálenost pro čtení v mm děleno 250, násobeno 1,25 = velikost orámování v mm, pokud se používá rámeček.

N.3 **Značení kolejových vozidel**

Minimální velikost označení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace uvnitř kolejových vozidel je 60 mm.

Minimální velikost označení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na vnější straně kolejových vozidel je 85 mm.

N.4 **Mezinárodní označení vozíku pro invalidy**

Označení odpovídající mezinárodnímu symbolu pro „vyhrazeno pro zdravotně a tělesně postižené“ v souladu s normou ISO 7000:2004, symbol 0100, který označuje místa dostupná pro vozík pro invalidy, musí splňovat tato kritéria:

Symbol	Pozadí
RAL 9003 signální bílá	RAL 5022 noční modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

N.5 **Symbol indukční smyčky**

Symbol instalace indukčních smyček musí odpovídat obr. 1 a musí splňovat tato kritéria:

Symbol	Pozadí
RAL 9003 signální bílá	RAL 5022 noční modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)

▼B



OBR. 1

N.6 **Symbol volání o pomoc/volání o informace**

Symbol umístění zařízení pro volání o pomoc nebo pro volání o informace musí odpovídat obr. 2 a musí splňovat tato kritéria:

Symbol	Pozadí
RAL 9003 signální bílá	RAL 5022 noční modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



OBR. 2

N.7 **Symbol nouzového volání**

Symbol umístění zařízení pro nouzové volání musí odpovídat obr. 3 a musí splňovat tato kritéria:

Symbol	Pozadí
RAL 9003 signální bílá	Zelená
NCS S 0500-N	podle
C0 M0 Y0 K0	ISO 3864-1:2002 kapitola 11

▼B



OBR. 3

N.8 **Symbol vyhrazeného místa k sezení**

Symbol	Pozadí
RAL 9003 signální bílá	RAL 5022 noční modrá
NCS S 0500-N	NCS S 6030-R70B
C0 M0 Y0 K0	Pantone 274 EC (C100 M100 Y0 K38)



OBR. 4