

II

(Nelegislativní akty)

DOPORUČENÍ

DOPORUČENÍ KOMISE

ze dne 29. března 2011

o povolení k uvedení strukturálních subsystémů a vozidel do provozu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES

(Text s významem pro EHP)

(2011/217/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) ⁽²⁾ a směrnice 2008/57/ES.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ⁽¹⁾, a zejména na čl. 30 odst. 1 uvedené směrnice,

(3) Při kontrole provádění směrnice 2008/57/ES členskými státy budou v případě potřeby vzaty v úvahu zásady a výklady stanovené v tomto doporučení.

vzhledem k těmto důvodům:

(4) V souvislosti s tímto opatřením byl konzultován výbor uvedený v článku 29 směrnice 2008/57/ES,

(1) Od roku 2005 provádí Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) několik činností na podporu rozvoje integrovaného, bezpečného a interoperabilního železničního systému EU. V návaznosti na přijetí směrnice 2008/57/ES se agentura účastní pravidelných setkání se zúčastněnými stranami a vnitrostátními bezpečnostními orgány (NSA), a to zejména v oblasti vzájemného schvalování železničních vozidel. Tato setkání ukázala, že povolení k uvedení strukturálních subsystémů a vozidel do provozu podle kapitol IV (strukturální subsystémy) a V (vozidla) uvedené směrnice je chápáno různě.

PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ:

(2) Existuje značné riziko, že bez jednotného výkladu by vnitrostátní prováděcí pravidla mohla vést k rozdílnému uplatňování požadavků v členských státech, a tedy i k větším obtížím pro výrobce a železniční podniky. Jednotný výklad těchto procesů je rovněž potřebný k tomu, aby se zajistila soudržnost mezi různými doporučeními, které má agentura vydat v souvislosti s úkoly, kterými byla pověřena podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční

1. Členské státy by měly zajistit, aby při povolování uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu byly vzaty v úvahu zásady a pokyny uvedené v příloze tohoto doporučení.

Zejména:

a) Pokud jsou splněny podmínky uvedené ve směrnici 2008/57/ES a v příloze, mělo by pro celou železniční síť EU postačovat jediné povolení k uvedení vozidel do provozu. To se například týká případu, kdy je vozidlo odpovídající TSI provozováno pouze na síti odpovídající TSI.

b) Postupy schvalování vozidel jsou harmonizovány a zahrnují některé jasné kroky s pevnými lhůtami, jež musí příslušné orgány podniknout.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

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

- c) Platná technická pravidla pro udělování povolení k uvedení strukturálních subsystémů či vozidel do provozu by měla být neměnná, transparentní, nediskriminační a pokud možno harmonizovaná; těmito pravidly by měly být buď TSI, nebo, pokud to směrnice 2008/57/ES povoluje, vnitrostátní předpisy oznámené Komisi a zpřístupněné prostřednictvím databáze zřízené Komisí. Od okamžiku, kdy je TSI přijata, by členské státy neměly přijmout žádný vnitrostátní předpis týkající se produktů nebo částí subsystému, na které se tato TSI vztahuje (kromě těch, které jsou prohlášeny za „otevřené body“ a „zvláštní případy“, pokud tak stanoví TSI, a případně také výjimek).
- d) V případě vozidel neodpovídajících TSI je třeba v co nejvyšší míře uplatnit zásadu vzájemného uznávání, aby se zabránilo zbytečným požadavkům a nadbytečným ověřováním, není-li to nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí.
- e) Postup vydávání povolení k uvedení strukturálních subsystémů či vozidel do provozu a provoz a údržba těchto subsystémů či vozidel jsou dva zřetelně odlišné postupy upravené různými ustanoveními a prováděné různými subjekty.
- f) Technická kompatibilita na rozhraní mezi sítí a vozidly je pro bezpečnost rozhodující. Ačkoli lze bezpečnostní stránku takového rozhraní prokázat používáním referenčních systémů či jednoznačných posouzení rizik v souladu s nařízením Komise (ES) č. 352/2009⁽¹⁾, je kvůli nutnosti zajištění interoperability nezbytné, aby byla technická kompatibilita prokázána na základě přístupu založeného na pravidlech (tj. používání kodexů správné praxe v souladu s nařízením (ES) č. 352/2009), včetně harmonizovaných pravidel Unie, jako jsou TSI nebo EN, nebo pokud taková pravidla dosud neexistují, na základě oznámených vnitrostátních předpisů.
- g) Pokud jde o uvedení vozidla do provozu, zahrnuje bezpečné začlenění dvě hlediska: bezpečné vzájemné začlenění příslušných subsystémů vozidla (pouze v případě prvního povolení) a bezpečné začlenění mezi vozidlem a dotčenou sítí.
- V případě, že se na rozhraní mezi vozidlem a sítí vztahuje požadavek TSI nebo vnitrostátní předpis, považuje to žadatel za kodex správné praxe. V takovém případě se nebezpečí, v jehož souvislosti byly v této TSI nebo vnitrostátním předpisu stanoveny požadavky, považuje za ověřené splněním požadavků zmíněné TSI nebo vnitrostátního předpisu. To znamená, že pokud požadavky TSI nebo vnitrostátní předpis zahrnují základní požadavek bezpečnosti (tj. všechna relevantní nebezpečí), je bezpečné začlenění prokázáno uplatněním TSI nebo vnitrostátního předpisu.
- Pokud existují rizika, na něž se vztahují požadavky, které nejsou zahrnuty v TSI nebo vnitrostátních předpisech, znamená to, že TSI či vnitrostátní předpisy zcela nesplňují zásadní požadavky. V takovém případě je třeba řešit nedostatky v souladu s článkem 7 směrnice 2008/57/ES. Tyto chybějící požadavky by měly být vzaty v úvahu při revidování TSI v budoucnu tak, aby se postupně dosáhlo plného pokrytí všech rozhraní interoperability v rámci TSI. Žadatel mezitím řídí rizika porovnáním s referenčním systémem nebo pomocí jednoznačné analýzy rizik v souladu s nařízením (ES) č. 352/2009.
- V zájmu interoperability je nutné, aby byly technická kompatibilita a bezpečné začlenění mezi vozidlem a sítí prokázány pomocí přístupu založeného na pravidlech. Za tímto účelem by TSI měla vyčerpávajícím způsobem zahrnovat oba aspekty.
- h) Pokud TSI obsahuje specifikaci kompatibility mezi vozidly, je tato specifikace ověřena v rámci postupu ES ověřování. Nicméně neexistuje důkaz, který by naznačoval, že interoperabilita vyžaduje, aby všechna železniční vozidla měla stejná spráhla.
- i) V případě dodatečných povolení by členské státy neměly zpochybňovat vnitrostátní předpisy, které se vztahují na otevřené body, jež nesouvisí s technickou kompatibilitou mezi vozidlem a sítí.
- j) Podle směrnice 2004/49/ES odpovídá každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik za své části systému. Za bezpečný provoz svých vlaků odpovídá výhradně železniční podnik. Úloha provozovatele infrastruktury se omezuje na správu infrastruktury, a provozovatel infrastruktury tudíž nemá za provoz vlaků jinou odpovědnost než vydávat oprávnění k jízdě. Provozovatel infrastruktury nemá žádnou povolovací pravomoc.
- k) V případě naléhavých opatření, která členské státy mohou uložit v důsledku nehod či mimořádných událostí, by členské státy měly uznat, že systém řízení bezpečnosti železničního podniku je primárním mechanismem řízení nových rizik provozu vozidel, která mohla být identifikována v průběhu vyšetřování nehod/událostí či zjištění učiněných v rámci dohledu. I přesto, že se členský stát domnívá, že je naléhavě zapotřebí nového pravidla pro povolení k uvedení do provozu, musí dodržovat postupy uvedené v platných právních předpisech Unie, včetně oznámení předlohy nového předpisu Komisi podle směrnic Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES⁽²⁾ či 2004/49/ES.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 108, 29.4.2009, s. 4.

⁽²⁾ Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37.

2. Toto doporučení je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 29. března 2011.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda

PŘÍLOHA

OBSAH

	Strana
1. Úvod	6
2. Prvky interoperability, subsystémy a vozidla	6
2.1 Prvky interoperability a subsystémy	6
2.2 Vozidla	7
3. Požadavky, které je třeba splnit při výrobě subsystému	7
3.1 Druhy požadavků	7
3.1.1 Základní požadavky	7
3.1.2 Základní požadavky směrnice 2008/57/ES	7
3.1.3 Technická specifikace pro interoperabilitu (TSI)	7
3.1.4 Vnitrostátní předpisy	8
3.1.5 Harmonizované normy (EN)	8
3.2 Vývoj interoperability	9
4. Ověřování toho, zda byly prvky interoperability a subsystémy vybudovány v souladu s platnými požadavky	9
4.1 Posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability	9
4.2 Postup ověřování subsystémů	9
4.2.1 ES ověřování subsystémů	9
4.2.2 Postup ověřování subsystémů v případě vnitrostátních předpisů	10
4.2.3 Prohlášení vypracované žadatelem	10
5. Povolení k uvedení do provozu	10
5.1 Co je povolení k uvedení do provozu?	10
5.1.1 Koncepce	10
5.1.2 Povolení k uvedení subsystémů do provozu	11
5.1.3 Povolení k uvedení vozidel do provozu	11
5.2 Hranice mezi povolením k uvedení do provozu a provozem a údržbou subsystémů a vozidel	11
5.2.1 Obecné zásady	11
5.2.2 Požadavky na provoz a údržbu, které je třeba ověřit před povolením k uvedení do provozu	12
5.2.3 Systémy řízení bezpečnosti (SMS)	13
5.3 Technická kompatibilita, bezpečné začlenění a kompatibilita mezi vozidly	13
5.3.1 Technická kompatibilita	13
5.3.2 Bezpečné začlenění	14
5.3.3 Kompatibilita mezi vozidly	15

	Strana
5.4 Povolení v případě vozidel odpovídajících TSI a vozidel neodpovídajících TSI	15
5.4.1 Povolování vozidel odpovídajících TSI	15
5.4.2 Povolování vozidel neodpovídajících TSI	16
5.5 Povolení typu vozidla	17
5.6 Povolování vozidel provozovaných na transevropské síti (TEN) a mimo ni	17
5.7 Povolování vozidel pocházejících ze třetích zemí	18
6. Proces, který je třeba dodržet po získání povolení	18
6.1 Sestavení vlaku	18
6.2 Zjištění kompatibility trasy	18
6.3 Získání trasy (přidělování kapacit)	19
7. Úpravy již povolených subsystémů nebo vozidel	19
7.1 Postup, který je třeba dodržet	19
7.2 Souvislost mezi zvláštními případy, výjimkami a částečným uplatňování TSI v případě obnovy/modernizace	20
8. Úlohy a povinnosti	21
8.1 Žadatel o povolení k uvedení do provozu	21
8.2 Železniční podnik (ŽP)	22
8.3 Provozovatel infrastruktury (PI)	22
8.4 Subjekt odpovědný za údržbu (ECM)	22
8.5 Oznamovaný subjekt	22
8.6 Určený subjekt	23
8.7 Vnitrostátní bezpečnostní orgán (NSA)	23
8.8 Členský stát	23
8.9 Subjekt pro posuzování v rámci CSM pro posuzování rizik (CSM subjekt pro posuzování)	23
9. Registry	24
9.1 Zpráva o síti	24
9.2 Registr infrastruktury (RINF)	24
9.3 Evropský registr povolených typů vozidel (ERATV)	24
9.4 Vnitrostátní registr vozidel	25
9.5 Referenční dokument	25
9.6 Seznam označení držitelů vozidel (VKM)	25
10. Grafická znázornění týkající se schvalovacích postupů směrnice 2008/57/ES	25
SEZNAM ZKRATEK	29

1. Úvod

Směrnice 2008/57/ES stanoví podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability železničního systému Společenství. Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému, stejně jako odborné způsobilosti, ochrany zdraví a ochrany bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému (článek 1) ⁽¹⁾.

Hlavními cíli směrnice 2008/59/ES je odstranit „technické“ překážky, které brání rozvoji železniční dopravy, a vytvořit optimální úroveň technické harmonizace v oblasti železniční interoperability, což usnadní otevření železničního trhu a provoz mezinárodních vlaků. Za účelem usnadnění pohybu železničních vozidel stanoví směrnice 2008/57/ES technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), které jsou nezbytné pro zajištění toho, aby bylo možné bezpečně a plynule provozovat vlaky v celém železničním systému EU, a zjednodušuje postupy pro povolení k uvedení vozidel do provozu.

Za tímto účelem byly do směrnice 2008/57/ES začleněny některé základní zásady.

1. Pokud jsou splněny určité podmínky, mělo by pro celou železniční síť EU postačovat jediné povolení k uvedení vozidel do provozu. To se například týká případu, kdy je vozidlo odpovídající TSI provozováno pouze na síti odpovídající TSI.
2. Postupy schvalování vozidel jsou harmonizovány a zahrnují některé jasné kroky s pevnými lhůtami pro příslušné orgány.
3. Platná technická pravidla by měla být neměnná, transparentní, nediskriminační a pokud možno harmonizovaná; těmito pravidly jsou buď TSI, nebo, pokud to směrnice 2008/57/ES povoluje, vnitrostátní předpisy oznámené Komisí a zpřístupněné prostřednictvím databáze zřízené Komisí.
4. V případě vozidel neodpovídajících TSI je třeba v co nejvyšší míře uplatnit zásadu vzájemného uznávání, aby se zabránilo zbytečným požadavkům a nadbytečným ověřováním, není-li to nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí.

Cílem tohoto doporučení je objasnit postup povolování uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jak je uvedeno ve směrnici 2008/57/ES. V této souvislosti by měly být vzaty v úvahu různé situace týkající se vozidel: nová a modernizovaná/obnovená vozidla, typy vozidel, vozidla odpovídající TSI, vozidla neodpovídající TSI, vozidla, jimž byl povolen provoz na transevropské dopravní síti (TEN-T), vozidla, jimž byl povolen provoz mimo TEN-T, vozidla, jimž byl povolen provoz na sítích více než jednoho členského státu a dodatečná povolení. Pokud nebude výslovně uvedeno jinak, odkazy v textu na „povolení“ se v tomto smyslu rozumí „povolení k uvedení do provozu“.

Všechny pokyny určené železničním podnikům (ŽP) by měly být platné i pro provozovatele infrastruktury (PI), když provádějí inspekci infrastruktury a údržbu vlaků.

2. Prvky interoperability, subsystémy a vozidla

2.1 Prvky interoperability a subsystémy

Železniční systém se vzhledem ke svému rozsahu a složitosti člení na subsystémy týkající se buď strukturální, nebo funkční oblasti (čl. 2 písm. e)).

Strukturální subsystémy jsou definovány v příloze II ⁽²⁾: infrastruktura, energie, traťové řízení a zabezpečení, palubní (vlakové) řízení a zabezpečení a kolejová vozidla. Funkční subsystémy jsou definovány v příloze II: provoz a řízení dopravy, údržba, využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

Navíc je zapotřebí definovat veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému. Tyto prvky jsou nazývány „prvky interoperability“ (čl. 2 písm. f)). Podléhají posouzení shody a vhodnosti pro použití (článek 11). Prvky interoperability, které jsou v souladu s uvedenou směrnicí a prohlášením ES o shodě nebo o vhodnosti pro použití, mohou být uváděny na trh a následně začleněny do subsystému.

⁽¹⁾ Odkazy na články směrnice 2008/57/ES jsou v celém textu uvedeny v závorkách.

⁽²⁾ Jak je uvedeno v pozměněné příloze II směrnice 2008/57/ES (v současné době předmětem úprav).

Příklady: Sběrač proudu je prvkem interoperability subsystému „kolejová vozidla“; železnice je prvkem interoperability subsystému „infrastruktura“.

Na strukturální subsystémy se vztahuje povolení k uvedení do provozu vydané příslušným orgánem, kterým je podle směrnice vnitrostátní bezpečnostní orgán (NSA), jež mají zřídit členské státy (článek 16 směrnice 2004/49/ES).

2.2 Vozidla

Železniční systém lze rovněž rozdělit na pevné a mobilní prvky zahrnující na jedné straně síť (včetně tratí, stanic, terminálů a všech druhů pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu železničního systému) a na druhé straně všechna vozidla pohybující se po této síti. Vozidlo se proto skládá ze subsystému kolejová vozidla a případně z jedné nebo více částí jiných subsystémů (včetně palubního (vlakového) subsystému řízení a zabezpečení) (čl. 2 písm. c) a čl. 2 písm. d)).

Vzhledem k tomu, že vozidla jsou složena ze subsystémů, se ustanovení týkající se subsystémů v kapitole IV směrnice 2008/57/ES vztahují na příslušné subsystémy vozidel, aniž jsou dotčena jiná ustanovení kapitoly V.

3. Požadavky, které je třeba splnit při výrobě subsystému

3.1 Druhy požadavků

3.1.1 Základní požadavky

Produkt splňuje při uvedení na trh v EU základní požadavky stanovené v platných směrnicích nového přístupu ⁽¹⁾ (např. ve směrnici o zařízeních nízkého napětí apod.) a technické požadavky stanovené v jiných příslušných směrnicích (nebo právních předpisech) (např. směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí ⁽²⁾). Základní požadavky stanoví prvky nezbytné pro ochranu veřejného zájmu. Tyto požadavky jsou povinné a na trh mohou být uváděny pouze produkty, které jim vyhovují.

Příklad: Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/108/ES ze dne 15. prosince 2004 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se elektromagnetické kompatibility a o zrušení směrnice 89/336/EHS ⁽³⁾ stanoví požadavek ochrany proti elektromagnetickému rušení tak, aby nepřesáhlo určitou úroveň, a tím se zajistilo, že rádiová a telekomunikační zařízení nebo jiná zařízení budou moci fungovat v souladu s daným účelem.

3.1.2 Základní požadavky směrnice 2008/57/ES

Směrnice 2008/57/ES stanoví v příloze III seznam základních požadavků, které přispějí k dosažení interoperability železničního systému (čl. 3 odst. 1). Tyto požadavky jsou zvlášť určené pro železniční odvětví. Železniční systém, jeho subsystémy, prvky interoperability a veškerá rozhraní musí tyto základní požadavky splňovat. Splnění základních požadavků je základním předpokladem toho, aby mohl být strukturální subsystém uveden do provozu (čl. 4 odst. 1). Shoda se základními požadavky směrnice nevylučuje použití jiných předpisů EU (čl. 3 odst. 2).

3.1.3 Technická specifikace pro interoperabilitu (TSI)

TSI stanoví nezbytné specifikace, které subsystémy používají za účelem splnění základních požadavků směrnice 2008/57/ES a dosažení cílů této směrnice, včetně nalezení optimální úrovně technické harmonizace (čl. 1 odst. 2). TSI nejen určují funkční a technické specifikace, kterým musí subsystémy vyhovovat, ale určují rovněž rozhraní mezi subsystémy.

TSI určují základní parametry, které jsou zásadní pro interoperabilitu a prvky interoperability. Kromě toho TSI stanovují, které postupy ⁽⁴⁾ mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability a při postupu ES ověřování subsystémů.

Každá TSI uvádí cílový subsystém, kterého má být postupně dosaženo během přiměřené lhůty (čl. 5 odst. 4). Za tímto účelem stanoví kapitola 4 každé TSI základní parametry a rozhraní cílového subsystému a kapitola 7 proces uplatňování k dosažení tohoto cílového subsystému, popřípadě včetně přechodného období.

V některých případech TSI výslovně odkazují na evropské normy nebo jejich části nebo na specifikace, je-li to pro dosažení interoperability nezbytně nutné. Tyto normy se stávají závaznými od okamžiku použitelnosti TSI.

⁽¹⁾ Koncept nového přístupu byl v roce 2008 revidován novým legislativním rámcem pro posuzování shody, akreditaci a dozor nad trhem.

⁽²⁾ Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13.

⁽³⁾ Úř. věst. L 390, 31.12.2004, s. 24.

⁽⁴⁾ TSI uvádí moduly, které mají být použity v příslušném rozhodnutí Komise.

Provádění směrnice 2008/57/ES by nemělo z hlediska nákladů a přínosů klást neopodstatněné překážky zachování soudržnosti a rozvoji stávající železniční sítě v jednotlivých členských státech, zároveň by ale mělo podporovat dosažení cíle interoperability. Za tímto účelem berou TSI v úvahu také všechny části železničního systému, které vyžadují zvláštní ustanovení, a definují tedy „zvláštní případy“.

Za normálních okolností má zvláštní případ obsažený v TSI formu odlišné hodnoty parametru (např. iberský rozchod v TSI Infrastruktura). Za určitých okolností, kdy zvláštní případ není v TSI popsán, může být místo toho v TSI učiněn výslovný odkaz na vnitrostátní předpis. Tyto předpisy jsou oznámeny a členský stát musí určit subjekt, který provede postup ověřování (určený subjekt) (článek 17).

Pokud nelze některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout (např. z důvodu absence harmonizovaného řešení nebo nedostatečného vzájemného uznání zúčastněnými stranami), jsou výslovně uvedeny v této TSI jako „otevřené body“ (čl. 5 odst. 6).

3.1.4 Vnitrostátní předpisy

Do doby, než bude dosaženo cílového systému (čl. 5 odst. 4) a následně i interoperability, spoléhají členské státy, pokud jde o uplatňování základních požadavků, na vnitrostátní předpisy (čl. 17 odst. 3). Je to z těchto důvodů:

- TSI nejsou z různých důvodů úplné (např. otevřené body, rozsah omezený na TEN-T u prvního souboru TSI, TSI v současné době ve vývoji),
- za účelem zajištění zpětné kompatibility se stávajícími zařízeními mohou některé subsystémy v některých členských státech vyžadovat výjimky,
- většina stávajících subsystémů byla uvedena do provozu předtím, než směrnice o interoperabilitě nebo některé TSI vstoupily v platnost, a proto není v souladu se všemi TSI,
- v případech, kdy nejsou zvláštní případy v TSI popsány, se uplatňují vnitrostátní předpisy.

Tyto vnitrostátní předpisy se oznámí Komisi, která je musí sledovat, aby se zabránilo diskriminačním vnitrostátním předpisům (čl. 17 odst. 3) zavádějícím zbytečné požadavky a nadbytečná ověřování. Pro uvedení vozidla do provozu se použijí pouze tyto vnitrostátní předpisy, které by zároveň měly být uvedeny v referenčním dokumentu (čl. 27 odst. 3).

Závěr: Na základě směrnice a jejích zásad transparentnosti a nediskriminace je třeba vyvodit závěr, že k povolení strukturálních subsystémů a vozidel by měly být použity pouze vnitrostátní předpisy, které byly oznámeny.

Jakýmkoli odkazem v tomto doporučení na vnitrostátní předpisy se nadále rozumí „oznámené vnitrostátní předpisy“.

Od okamžiku, kdy je TSI přijata, by členské státy neměly přijmout žádný vnitrostátní předpis týkající se produktů nebo částí subsystému, na které se tato TSI vztahuje (kromě těch, které jsou prohlášeny za „otevřené body“ a „zvláštní případy“, pokud tak stanoví TSI, a případně také výjimky).

Jakýkoli vnitrostátní předpis, který nadměrně vymezuje parametr, na který se již vztahuje TSI, může vést k nekompatibilitě mezi dvěma subsystémy odpovídajícími TSI. Například vnitrostátní předpis týkající se vozidla, který ukládá přísnější požadavky než TSI PRM, může způsobit situaci, kdy vozidlo odpovídající TSI již povolené v jiném členském státu nelze znovu povolit. Aby se zabránilo svévolné diskriminaci nebo skrytému omezování (čl. 17 odst. 3), bude tedy Komise v souladu s čl. 17 odst. 3 vnitrostátní předpisy sledovat.

Pokud jde o volný pohyb subsystémů, odráží směrnice 2008/57/ES podstatu nového přístupu: pokud produkt, který vyhovuje neharmonizovaným technickým specifikacím (např. příslušným vnitrostátním předpisům), splňuje základní požadavky, může být tomuto produktu povoleno uvedení do provozu bez dalších kontrol (článek 16) ⁽¹⁾.

3.1.5 Harmonizované normy (EN)

V zájmu dosažení cíle společného trhu mohou být technické specifikace produktů splňujících základní požadavky stanoveny v harmonizovaných normách (EN). V některých případech poskytují harmonizované normy, které se vztahují na základní parametry TSI, předpoklad shody s TSI. V souladu s novým přístupem k technické harmonizaci a normalizaci jsou uvedené normy EN i nadále dobrovolné, odkazy na ně jsou však zveřejňovány v Úředním věstníku Evropské unie a normy jsou uvedeny v příručce pro použití TSI s cílem usnadnit jejich používání v železničním odvětví.

⁽¹⁾ Aniž by byla dotčena ustanovení čl. 15 odst. 1 a kapitoly V směrnice, která jsou podrobněji popsána v kapitole 5 tohoto dokumentu.

3.2 Vývoj interoperability

Interoperability má být dosaženo postupně.

Zpočátku, kdy TSI vztahující se na celý železniční systém nejsou ještě úplné a není ještě dosaženo shody všech subsystémů s TSI, jsou základní požadavky směrnice 2008/57/ES, pokud jde o části železničního systému nebo aspekty, na něž se TSI nevztahují, splněny souladem s vnitrostátními předpisy, včetně předpisů odkazujících na mezinárodní smlouvy, které byly oznámeny (čl. 17 odst. 3).

V dlouhodobém horizontu, až bude cílový systém upřesněn a prováděn, nebude již těchto vnitrostátních předpisů zapotřebí.

Dokud nebude plné interoperability dosaženo, budou TSI existovat společně s vnitrostátními předpisy. V tomto přechodném období je třeba stanovit postup pro usnadnění vzájemného schvalování vozidel. Za tímto účelem se všechny vnitrostátní předpisy používané v členských státech pro uvedení vozidla do provozu klasifikují a uvedou v referenčním dokumentu. (článek 27). Články 16, 23, 25 a 27 směrnice zajišťují vzájemné uznávání („vzájemné schvalování“) takových vnitrostátních předpisů a provádění kontrol podle těchto předpisů.

4. Ověřování toho, zda byly prvky interoperability a subsystémy vybudovány v souladu s platnými požadavky

4.1 Posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability

TSI stanoví prvky interoperability v rámci své působnosti a stanoví postupy, které má výrobce použít za účelem posouzení shody a/nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability. TSI může požadovat, aby toto hodnocení provedl oznámený subjekt, který vydává certifikát shody a vhodnosti pro použití. Výrobce poté vypracuje ES prohlášení o shodě nebo ES prohlášení o vhodnosti pro použití (článek 13 a příloha IV).

Aby mohl být každý prvek interoperability uveden na trh, nese ES prohlášení o shodě, a jestliže to postup posuzování shody vyžaduje, má rovněž odpovídající ES certifikát. Pokud kromě toho TSI vyžaduje validaci typu na základě provozních zkoušek, je prvek interoperability doprovázen ES prohlášením o vhodnosti pro použití a ES certifikátem o vhodnosti pro použití. Prvek interoperability se považuje za vyhovující základním požadavkům směrnice 2008/57/ES, pokud nese ES prohlášení o shodě nebo ES prohlášení o vhodnosti pro použití. Pokud se na prvek interoperability vztahují jiné právní předpisy EU, které zahrnují další hlediska, v ES prohlášení se rovněž uvede, že prvek interoperability splňuje také základní požadavky těchto právních předpisů EU.

4.2 Postup ověřování subsystémů ⁽¹⁾

4.2.1 ES ověřování subsystémů

Oznámený subjekt kontroluje shodu subsystému s platnou (platnými) TSI, přičemž vychází z informací dostupných v příslušné TSI a v registrech (čl. 5 odst. 3 písm. e) a čl. 18 odst. 2).

Činnost oznámeného subjektu odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi projektu a zahrnuje celou dobu výroby až do fáze přijetí žadatelem před uvedením subsystému do provozu. Zahrnuje rovněž ověření rozhraní se systémem, do kterého je začleněn. Ověření oznámeným subjektem je však podle směrnice 2008/57/ES omezeno na požadavky uvedené v platné TSI. Aby mohl oznámený subjekt vykonávat svou činnost, může nahlížet do registrů.

Například v případě obnovy nebo modernizace úseku trati se oznámený subjekt musí ujistit, že jsou vybrány správné alternativy TSI. V tomto případě nebude obsah TSI dostačovat k ověření rozhraní s přilehlými úseky trati. Oznámený subjekt potřebuje např. vědět, jestli je na přilehlé trati stejný rozchod a napětí ⁽²⁾.

Oznámený subjekt použije postup ES ověřování podle „modulů“, které jsou uvedeny v TSI a v některých případech stanoveny ve zvláštním rozhodnutí Komise. Své závěry zaznamená v certifikátu o ověření ES a v technické dokumentaci.

V případě, že se na subsystém nebo jeho části vztahují také jakékoli jiné právní předpisy EU, porovná oznámený subjekt všechny další ES certifikáty vyplývající z uvedených právních předpisů vydané příslušným oznámeným subjektem dotčeným těmito právními předpisy.

⁽¹⁾ Pozměněná příloha VI směrnice.

⁽²⁾ Viz také bod 5.3 v tomto dokumentu týkající se bezpečného začlenění a technické kompatibility a kapitola 9 týkající se registrů.

4.2.2 Postup ověřování subsystémů v případě vnitrostátních předpisů

Subjekt určený členskými státy (určený subjekt) použije v případě vnitrostátních předpisů podobný postup, jako je postup ES ověřování, a to tak, že vypracuje certifikát o ověření v případě vnitrostátních pravidel a sestaví technickou dokumentaci (čl. 17 odst. 3). Žadatel zase vypracuje prohlášení o shodě s vnitrostátními předpisy.

4.2.3 Prohlášení vypracované žadatelem⁽¹⁾

Žadatel je odpovědný za sestavení ES prohlášení o ověření subsystému, kde prohlašuje, že subsystém je v souladu s příslušnou (příslušnými) TSI a případně také v souladu se základními požadavky vyplývajícími z jiných právních předpisů EU.

Obdobně, pokud se použijí vnitrostátní předpisy, vypracuje žadatel pro části, na které se tyto předpisy vztahují, prohlášení o shodě s vnitrostátními předpisy. Žadatel může formálně požádat příslušný NSA o povolení k uvedení subsystému do provozu pouze v okamžiku, kdy shromáždil všechny nezbytné doklady a prohlášení.

ES certifikáty a ES prohlášení jsou platné v celé EU. Certifikáty a prohlášení v souvislosti s vnitrostátními pravidly jsou platné v celé EU, s výjimkou ustanovení týkajících se technické kompatibility mezi vozidlem a sítí nebo jejich bezpečného začlenění, neboť na tyto aspekty se vztahují zvláštní ustanovení týkající se uvedení vozidla do provozu (další podrobnosti jsou uvedeny v následující kapitole).

Žadatel k ES prohlášení o ověření připojí technickou dokumentaci vypracovanou oznámeným subjektem (zmíněnou v bodě 4.2.1).

5. Povolení k uvedení do provozu

5.1 Co je povolení k uvedení do provozu?

5.1.1 Koncepte

Povolení k uvedení do provozu bylo poprvé zavedeno směrnicí 96/48/ES a mělo doplnit koncepci uvádění na trh uvedenou v bodě 3.1.1. Zatímco produkt nebo prvek interoperability mohou být uváděny na trh bez předchozího povolení příslušným orgánem, v případě subsystému, který vyžaduje povolení vydané příslušným orgánem předtím, než může být uveden do provozu, tomu tak není (článek 15).

Každý členský stát povolí uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území (článek 15). Obdobně se kapitola V směrnice vztahuje na povolování vozidel.

Povolení k uvedení subsystému do provozu je nutné pro všechny části železničního systému: tratě v síti TEN-T i mimo tuto síť, a to jak vysokorychlostní, tak i konvenční tratě, stejně jako subsystémy, ze kterých se skládají vozidla na těchto tratích, a to bez ohledu na to, jestli příslušná TSI již existuje, nebo ne.

V rámci ověřování základních požadavků kontrolují členské státy technickou kompatibilitu subsystémů se systémem, do kterého mají být začleněny, a bezpečné začlenění těchto subsystémů, jakmile budou do železničního systému začleněny (článek 15).

Technická kompatibilita a bezpečné začlenění se vztahují na všechny strukturální subsystémy, tedy jak na subsystémy začleněné do vozidla, tak i na subsystémy na každé straně rozhraní mezi vozidlem a příslušnou sítí.

Povolení je proces, který je třeba provést před uvedením do provozu. V souladu s článkem 15 se předpokládá, že dohled nad pokračujícím dodržováním základních požadavků je součástí dohledu v rámci systému řízení bezpečnosti (SMS) železničních podniků nebo provozovatelů infrastruktury podle směrnice 2004/49/ES. Pokud má NSA v úmyslu zrušit povolení k uvedení do provozu, použije postupy stanovené ve směrnici 2004/49/ES (čl. 21 odst. 9 směrnice 2008/57/ES).

Pokud je NSA toho názoru, že schválené vozidlo nebo subsystém již nesplňuje základní požadavky (např. v důsledku špatné údržby nebo konstrukční či jiné významné závady, která byla odhalena po udělení povolení), přijme opatření podle směrnice 2004/49/ES, aby se ujistil, že riziko je náležitě řízeno.

⁽¹⁾ Pozměněná příloha V směrnice.

5.1.2 Povolení k uvedení subsystémů do provozu

Povolení k uvedení do provozu se vztahuje na strukturální subsystémy, jak jsou definovány v příloze II ⁽¹⁾ směrnice 2008/57/ES (energie, infrastruktura, kolejová vozidla, traťové řízení a zabezpečení, palubní (vlakové) řízení a zabezpečení), a dále také v příslušných TSI (článek 15).

5.1.3 Povolení k uvedení vozidel do provozu

Směrnice 2008/57/ES obsahuje ustanovení pro udělování povolení k uvedení vozidel do provozu (kapitola V). Vzhledem k tomu, že se vozidlo skládá z jednoho nebo více strukturálních subsystémů, se použijí ustanovení směrnice 2008/57/ES týkající se povolení k uvedení subsystémů do provozu (článek 15), aniž jsou dotčena jiná ustanovení týkající se uvedení vozidel do provozu (kapitola V).

Povolení udělené vozidlu jedním členským státem je platné ve všech členských státech, aniž je dotčeno rozhodnutí druhého členského státu vyžadovat další povolení (článek 23). V případě vozidel, která nejsou v souladu s TSI, je povolení omezeno na síť členského státu, který ho vydal (články 24 a 25). Prostor pro ověřování dodatečných povolení je však omezený.

Povolením vozidla se rozumí uznání ze strany členského státu, že referenční provozní stav vozidla splňuje základní požadavky směrnice a dalších právních předpisů EU, pokud je vozidlo určeno k provozu v síti tohoto členského státu.

Povolení udělené vozidlu může obsahovat podmínky používání a další omezení (čl. 21 odst. 6). V povolení by mělo např. v případě elektrických hnacích vozidel být stanoveno napětí tratí, na nichž je vozidlu povolen provoz. Otázky kompatibility týkající se tratí ⁽²⁾ mezi konstrukčními vlastnostmi vozidla a zvláštními vlastnostmi jednotlivých tratí (např. omezení hmotnosti, trakční proudová soustava, systémy zabezpečení vlaku) by však měly být řešeny v rámci systému řízení bezpečnosti (SMS) železničního podniku, a to při uplatnění podmínek používání a omezení stanovených v povolení a technické dokumentaci a při uplatnění informací o povaze infrastruktury, které provozovatel infrastruktury uvádí v registru infrastruktury (RINF) (viz kapitola 6 tohoto dokumentu).

Aby se předešlo problémům spojeným se zeměpisnou specifičností a nutností vozidlo opětovně povolovat, pokud se změní vlastnosti trati (např. nová trakční proudová soustava nebo změna napětí), je třeba, aby všechny podmínky použití spojené s povolením k uvedení vozidla do provozu (nad rámec podmínek již spadajících do rozsahu použití, pro který bylo vozidlo projektováno) byly stanoveny s ohledem na parametry technických a konstrukčních vlastností infrastruktury (např. provoz pouze na kolejových obvodech o frekvenci xxHz), a nikoli s ohledem na zeměpisnou polohu.

Poznámka: Povolení k uvedení do provozu je koncepce, jež se velmi liší od „homologace“, kterou minulosti prováděly vnitrostátní železniční společnosti. Homologace byla v podstatě schválením produktu prováděným vnitrostátní železniční společností při nákupu produktu, zatímco povolení je právní požadavek za účelem získání povolení k uvedení subsystému nebo vozidla do provozu na základě vymezeného souboru ověřených prováděných subjekty jmenovanými vládou a vnitrostátním bezpečnostním orgánem (NSA).

5.2 Hranice mezi povolením k uvedení do provozu a provozem a údržbou subsystémů a vozidel

5.2.1 Obecné zásady

V zájmu „přispění k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému uvnitř Společenství“ (článek 1) je vhodné oddělit povolení k uvedení strukturálních subsystémů/vozidel do provozu od kontroly jejich provozu.

Toto oddělení umožní, aby vozidla, která patří k danému typu vozidla, byla uvedena do provozu různými výrobci nebo zadavateli, byla provozována různými železničními podniky a byla udržována různými subjekty odpovědnými za údržbu (ECM) podle různých systémů údržby v závislosti na provozních podmínkách.

Výrobce může například požádat o povolení lokomotivy nebo typu lokomotivy pro síť v členském státu s cílem prodat ji několika různým železničním podnikům nebo leasingovým společnostem apod. tak, aby mohla být provozována různými ŽP, z nichž každý bude mít ve svých příslušných systémech řízení bezpečnosti (SMS) rozdílná opatření pro provoz a údržbu lokomotiv.

Případně může ŽP bez nutnosti nového povolení provozovat schválenou lokomotivu, kterou ve stejné síti již provozoval jiný ŽP.

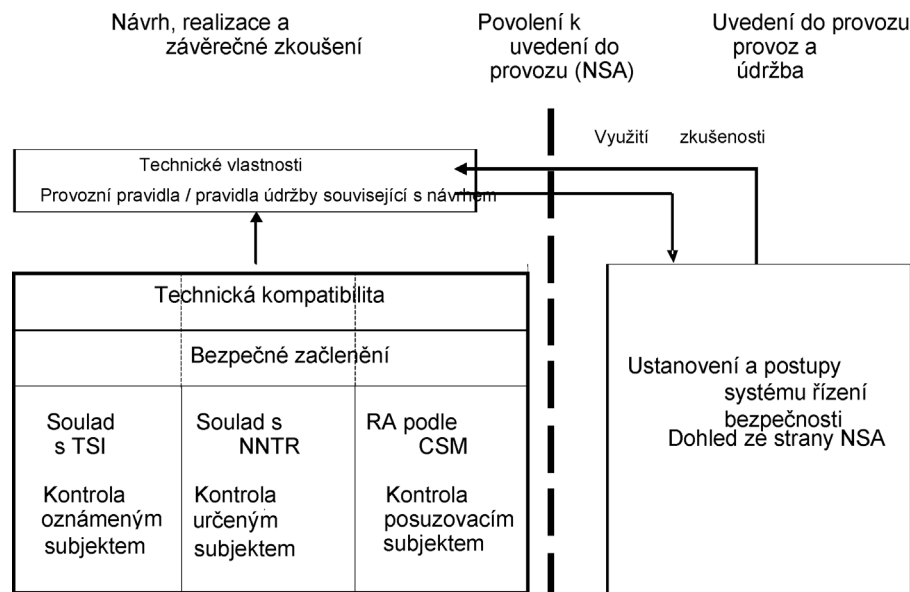
⁽¹⁾ Příloha II směrnice 2008/57/ES je v současné době předmětem úprav ze strany Komise.

⁽²⁾ Trasa, na které má vlak být provozován.

Za účelem objasnění této hranice stanoví směrnice 2008/57/ES pravidla a schvalovací postup pro dosažení referenčního provozního stavu vozidla. Jakmile je subsystém uveden do provozu, je třeba se ujistit, že je tento subsystém provozován a udržován v souladu se základními požadavky, které se na něj vztahují. Za dodržování těchto požadavků je podle směrnice 2004/49/ES odpovědný PI nebo ŽP, a to každý za své vlastní subsystémy, aniž je dotčena odpovědnost dalších subjektů (čl. 4 odst. 4 směrnice 2004/49/ES). Vnitrostátní bezpečnostní orgány (NSA) mohou ověřit dodržování těchto požadavků při udělování osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury (články 10,11 a 16 směrnice 2004/49/ES).

Výjimka z tohoto rozdělení platí ve vztahu k pravidlům provozu a údržby, viz bod 5.2.2.

Z obecného hlediska upravuje směrnice 2008/57/ES technické vlastnosti (zejména projektování, výrobu a závěrečné zkoušení) subsystémů a vozidel a proces jejich povolení k uvedení do provozu, zatímco směrnice 2004/49/ES upravuje subjekty, které je používají, provozují a udržují, jak je znázorněno v následujícím diagramu.



Ve výše uvedeném diagramu:

- „NNTR“ znamená „vnitrostátní technická předpisy oznámené v souladu s článkem 17“, avšak zahrnuje rovněž předpisy pro otevřené body, odchylky a případně zvláštní případy.
- „RA podle CSM“ znamená „posuzování rizik podle CSM“ a vztahuje se na hlediska technické kompatibility a bezpečného začlenění, která jsou relevantní pro zásadní požadavky, avšak nejsou upravená v TSI či NNTR.
- Technické vlastnosti a provozní pravidla/pravidla údržby související s návrhem lze z procesu povolení vyjmout a lze je začlenit do technické dokumentace.
- Využití zkušeností je postup, kterým je třeba upravit technické vlastnosti na základě skutečného provozu a údržby subsystémů či vozidel. Řízení změn je součástí systému řízení bezpečnosti provozovatele infrastruktury a železničního podniku, jak je uvedeno ve dvou následujících oddílech.

5.2.2 Požadavky na provoz a údržbu, které je třeba ověřit před povolením k uvedení do provozu

V souladu s čl. 15 odst. 2 směrnice 2008/57/ES ověří členský stát, že jsou subsystémy v souladu s ustanoveními o provozu a údržbě, které se vztahují na referenční provozní stav vozidla, a to předtím, než jsou uvedeny do provozu. To znamená, že před vydáním povolení k uvedení do provozu je třeba ověřit, že subsystémy budou moci být provozovány a udržovány podle pravidel provozování a údržby uvedených v příslušné TSI.

Podle směrnice 2008/57/ES jsou rovněž vypracovány a přijaty TSI o provozu a řízení dopravy, ale vzhledem k tomu, že se vztahují na nestrukturální subsystém, není povolování tohoto subsystému nutné. Na všechny specifikace týkající se provozních požadavků, které by měly být stanoveny v referenčním provozním stavu (např. brzdné vlastnosti, houkačka hnacího vozidla), se vztahují strukturální TSI.

TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“ (OPE TSI) popisuje požadavky na „postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů“ (příloha II). Nevztahuje se na povinnosti související s povolením referenčního provozního stavu, které získá žadatel (např. výrobce), nýbrž na harmonizované postupy, které jsou nezbytné k zajištění soudržného provozování jednotlivých částí železničního systému provozovateli infrastruktury a železničními podniky podle jejich systémů řízení bezpečnosti.

Jedním z hlavních účelů OPE TSI je harmonizovat rozdělení provozních povinností mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky, které by jinak muselo být upraveno pomocí vysoce komplexního souboru mnohostranných dohod o spolupráci.

Všechny požadavky, které se týkají údržby a jsou nezbytné pro uplatňování základních požadavků v zájmu dosažení interoperability, jsou zahrnuty ve strukturálních TSI na základě technických vlastností subsystému. Na tomto základě dodá žadatel předběžnou dokumentaci o údržbě a provozu, která musí být zahrnuta v technické dokumentaci příslušného subsystému. Soubor technické dokumentace je základní výchozí referenční dokumentací pro probíhající řízení údržby a zahrnuje počáteční příručky pro provoz a údržbu. Po uvedení do provozu je povinností ŽP nebo PI spolu se subjekty odpovědnými za údržbu (ECM) průběžně prověřovat úkony údržby a doplňovat informace, a zajistit tak, aby odrážely pracovní cyklus a dosavadní zkušenosti (článek 4 a článek 9 směrnice 2004/49/ES). Je třeba také poznamenat, že řízení změn je součástí SMS provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

5.2.3 Systémy řízení bezpečnosti (SMS)

Podle směrnice 2004/49/ES uplatňují PI a ŽP při provádění a plnění svých povinností systém řízení bezpečnosti (SMS), který splňuje požadavky EU i vnitrostátní požadavky a obsahuje společné prvky. Procesy zajištění bezpečného provozu (včetně použití a údržby) vozidel/subsystémů jsou zahrnuty v SMS železničního podniku (pro vozidla) a provozovatele infrastruktury (pro sítě).

Jedním z účelů osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti je poskytnout doklady, že ŽP a PI zřídili systém řízení bezpečnosti a jsou během provozování příslušných subsystémů schopni splnit základní požadavky stanovené v TSI. Osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti jsou pravidelně revidována, což neplatí pro povolení k uvedení do provozu. Povolení k uvedení do provozu však zůstává stále v platnosti, s výjimkou případu jakékoli podstatné změny ovlivňující referenční provozní stav (technické vlastnosti), která by mohla v závislosti na rozsahu úprav nastat například v případě obnovy nebo modernizace. Proto se změny provozování železničního podniku řídí směrnicí 2004/49/ES a změny referenčního provozního stavu vozidla nebo subsystému schvalovacími postupy v souladu se směrnicí 2008/57/ES.

5.3 Technická kompatibilita, bezpečné začlenění a kompatibilita mezi vozidly

5.3.1 Technická kompatibilita

Technická kompatibilita je jedním ze „základních požadavků“, které musí „železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní“ splňovat (článek 4).

Technická kompatibilita je definována v příloze III směrnice 2008/57/ES: „Technické vlastnosti infrastruktury a pevných zařízení musí být kompatibilní jak navzájem, tak s vlastnostmi vlaků, které mají být používány v železničním systému.“ Je rovněž upřesněna pro různé strukturální subsystémy (body 2.2.3, 2.3.2 a 2.4.3 přílohy III).

Kromě toho je v bodu 3 přílohy I technická kompatibilita označena jako základní prvek pro kvalitu služeb, výkonnost, bezpečnost a náklady železničního systému.

ŽP provozující vlak potřebuje vědět, zda je konkrétní trasa schopná podporovat provoz jeho vlaků, tj. zda je technicky kompatibilní.

V důsledku toho obsahují TSI specifikace nezbytné pro to, aby subsystém a jeho rozhraní byly interoperabilní a splňovaly základní požadavky (včetně požadavku technické kompatibility). Proto je potřeba provádět ověření technické kompatibility s odkazem na TSI, pokud příslušné TSI existují a používají se (čl. 17 odst. 2).

Pokud příslušná TSI vztahující se na základní požadavek technické kompatibility neexistuje (např. u rozhraní u stávajících systémů zabezpečení vlaku, subsystémů infrastruktura, energie, řízení a zabezpečení (CCS) neodpovídajícím TSI), použijí se vnitrostátní předpisy.

To znamená, že dokud nebudou rozhraní všech částí sítě zahrnuta v TSI, měly by členské státy zavést pravidla, která navíc k požadavkům v TSI určují veškeré požadavky nezbytné pro technickou kompatibilitu mezi vozidly a částmi sítě neodpovídajícími TSI, za které jsou členské státy odpovědné. To zahrnuje například stávající požadavky na systémy zabezpečení na palubě vlaku tak, aby systémy řízení a zabezpečení (CCS) na palubě vlaku mohly být navrženy, instalovány a ověřeny jako schopné rozpoznat návěsti traťových transpondérů stávajícího systému a reagovat na ně.

Je možné, že některé členské státy nebudou mít během přechodné fáze ještě splněný požadavek zavést úplný soubor transparentních vnitrostátních předpisů (článek 17), které by v případech, kde příslušná TSI není k dispozici, upravovaly rozhraní vozidlo–sít na stejné úrovni podrobnosti jako TSI. Důvodem může být skutečnost, že na specifikace těchto rozhraní, které jsou naprosto nezbytné pro zachování stávající úrovně vnitrostátní interoperability, se v minulosti vztahovala vnitřní pravidla vnitrostátních železničních společností. V takovém případě se k prokázání technické kompatibility nedoporučuje použít metod pro posuzování rizik na základě druhé a třetí zásady společné bezpečnostní metody pro posuzování rizik (CSM pro RA), neboť to může vést k neslučitelnosti specifikací rozhraní projektů a ke ztrátě interoperability.

Závěr: Technická kompatibilita na rozhraní mezi sítí a vozidly je pro bezpečnost rozhodující. Ačkoli lze bezpečnostní stránku takového rozhraní prokázat pomocí 2. a 3. zásady CSM pro posuzování rizik, je kvůli nutnosti zajištění interoperability nezbytné, aby byla technická kompatibilita prokázána na základě přístupu založeného na pravidlech (1. zásada CSM pro posuzování rizik), zahrnujících harmonizovaná pravidla EU, jako jsou TSI nebo EN, nebo pokud taková pravidla dosud neexistují, na základě oznámených vnitrostátních předpisů.

5.3.2 Bezpečné začlenění

Při povolování k uvedení strukturálních subsystémů do provozu členské státy zkontrolují, aby tyto subsystémy byly projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, aby splňovaly základní požadavky, a zejména ověří, že jsou bezpečně začleněny do systému, do něhož jsou umístěny (čl. 15 odst. 1). Cílem je zajistit bezpečný provoz železničního systému a řízení s ním spojených rizik.

Za tímto účelem a jako obecné pravidlo je nutné prokázat:

- pokud jde o uvedení jednotlivého subsystému do provozu, bezpečné začlenění mezi tímto subsystémem a všemi ostatními subsystémy, do nichž je začleněn,
- pokud jde o uvedení vozidla do provozu, bezpečné vzájemné začlenění příslušných subsystémů vozidla (pouze v případě prvního povolení) a bezpečné začlenění mezi vozidlem a dotčenou sítí.

Kontrola bezpečného začlenění není však vyžadována za všech okolností; například v případě vozidel a za zvláštních podmínek byla v kapitole V směrnice 2008/57/ES tato povinnost zrušena v případě vozidel, které byly schváleny v jednom členském státu a jsou provozovány v jiném členském státu.

Bezpečné začlenění je součástí základních požadavků (čl. 15 odst. 1). Proto ho jako obecné pravidlo upravují TSI nebo vnitrostátní předpisy (článek 17).

Při prokazování bezpečného začlenění pomocí CSM pro posuzování rizik musí žadatel:

- odkazovat buď na požadavky TSI nebo na vnitrostátní předpisy použitím první zásady přijatelnosti rizik „používání kodexů správné praxe“, nebo
- v případě, že se na dotčený předmět nevztahuje TSI ani vnitrostátní předpisy, provést jednoznačný odhad rizik nebo studii podobnosti s cílem vymezit chybějící požadavky (třetí a druhá zásada přijatelnosti rizik CSM pro posuzování rizik), které by měly být zveřejněny, aby bylo vše, co NSA přijme, transparentní.

Jak je uvedeno v CSM pro posuzování rizik, uplatňování společné bezpečnostní metody pro posuzování rizik na bezpečné začlenění nesmí vést k požadavkům, které jsou v rozporu s požadavky stanovenými v TSI. Obdobně to platí i pro vnitrostátní předpisy. To znamená, že tam, kde existují požadavky TSI nebo vnitrostátní předpisy, jsou i nadále povinné. Pokud by tomu tak nebylo, interoperability by nikdy nebylo dosaženo.

Závěry:

- V případě, že se na rozhraní mezi vozidlem a sítí vztahuje požadavek TSI nebo vnitrostátní předpis, považuje to žadatel za kodex správné praxe a nebezpečí, v souvislosti s nímž byly v této TSI nebo vnitrostátním předpisu stanoveny požadavky, se považuje za ověřené splněním požadavků zmíněné TSI nebo vnitrostátního předpisu. To znamená, že pokud požadavky TSI nebo vnitrostátní předpis zahrnují základní požadavek bezpečnosti (tj. všechna relevantní nebezpečí), je bezpečné začlenění prokázáno uplatněním TSI nebo vnitrostátního předpisu.

- Pokud existují rizika, na něž se vztahují požadavky, které nejsou zahrnuty v TSI nebo vnitrostátních předpisech, znamená to, že TSI či vnitrostátní předpisy zcela nesplňují zásadní požadavky a nedostatky je třeba řešit v souladu s článkem 7. Tyto „chybějící požadavky“ by měly být vzaty v úvahu při revidování TSI v budoucnu tak, aby se postupně dosáhlo plného pokrytí všech rozhraní interoperability v rámci TSI. Žadatel mezitím řídí rizika porovnáním s referenčním systémem nebo pomocí jednoznačné analýzy rizik podle CSM pro posuzování rizik.
- V zájmu interoperability je nutné, aby byly technická kompatibilita a bezpečné začlenění mezi vozidlem a sítí prokázány pomocí přístupu založeného na pravidlech. Za tímto účelem by TSI měla vyčerpávajícím způsobem zahrnovat oba aspekty.

Je třeba poznamenat, že všechny požadavky na povolení k uvedení do provozu jsou obsaženy ve směrnici 2008/57/ES a že jsou zároveň dodržovány směrnice 2008/57/ES i 2004/49/ES. To znamená, že:

- Jsou-li pro udržení stávající úrovně bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES nezbytné požadavky nad rámec požadavků stanovených v TSI, pak aby nedošlo k omezení provozu vlaků odpovídajících TSI, by tyto požadavky měly:
 - mít formu požadavků na infrastrukturu nebo provoz (a být zahrnuty do příslušné TSI jako náležitě odůvodněný zvláštní případ) nebo
 - je-li opatření související s vozidlem nevyhnutelné, mělo by být v TSI zahrnuto jako řádně odůvodněný zvláštní případ
- členské státy se nemohou odvolávat na směrnici 2004/49/ES za účelem zavádění dodatečných požadavků na povolení k uvedení do provozu.

5.3.3 Kompatibilita mezi vozidly

Při přípravě vlaků budou ŽP muset používat vozidla, která jsou technicky kompatibilní se sítí, ale která zároveň mohou navíc být spřažena navzájem. Vzhledem k tomu, že o výběru spřahovacího systému pro svůj železniční vozový park může rozhodovat ŽP nebo je systém zvolen na základě dohody několika ŽP pro společný vozový park, nejsou k dispozici žádné důkazy, které by naznačovaly, že interoperabilita nebo optimální úroveň harmonizace vyžadují, aby všechna železniční vozidla měla stejná spřáhla.

Nicméně vzhledem k tomu, že i po spřažení vozidel musí být zajištěna jejich bezpečnost, by TSI měla zahrnovat přinejmenším funkční požadavky týkající se spřáhel, které je třeba ověřit v rámci postupu ES ověřování.

Zvláštní situace nastává v případě vozů používaných jednotlivě jako celovozová zásilka v síti se standardním rozchodem. S přihlédnutím k velikosti tohoto vozového parku by bylo možné uvažovat o zahrnutí specifikace standardního spřažení do TSI, ale protože to pro interoperabilitu není nutné, neměla by specifikace spřažení být povinná pro všechny vozy, ale pouze pro vozy používající standardní spřáhla. Evropská agentura pro železnice v současné době studuje možnosti optimálního zařazení takových specifikací: užívají-li ŽP vozidla společně na základě obchodní dohody (např. Všeobecná dohoda o používání nákladních vozů), je nejlepší provádět správu těchto specifikací v samotné dohodě, v dobrovolných normách, v harmonizovaných normách či v TSI?

Závěr: Pokud TSI obsahuje specifikaci kompatibility mezi vozidly, je tato specifikace ověřena v rámci postupu ES ověřování. Nicméně neexistuje důkaz, který by naznačoval, že interoperabilita vyžaduje, aby všechna železniční vozidla měla stejná spřáhla.

5.4 Povolení v případě vozidel odpovídajících TSI a vozidel neodpovídajících TSI

5.4.1 Povolování vozidel odpovídajících TSI

Ustanovení týkající se prvního povolení jsou uvedena v článku 22 směrnice 2008/57/ES.

Pokud byly všechny subsystemy tvořící vozidlo povoleny podle kapitoly IV směrnice 2008/57/ES, povolí členský stát vozidlo přímo bez dalších zkoušek, neboť ty již byly zahrnuty do zkoušek v rámci postupu pro uvedení subsystemů do provozu, včetně technické kompatibility a bezpečného začlenění (článek 15 a čl. 22 odst. 2 písm. a)). Na případy, kdy subsystemy tvořící vozidlo nebyly povoleny podle kapitoly IV směrnice 2008/57/ES, se vztahují následující odstavce.

V případě vozidel, jejichž subsystemy mají všechna nezbytná ES prohlášení o ověření, existují dva typy technické kompatibility: jednak mezi subsystemy ve vozidle a jednak mezi vozidlem a sítí (čl. 22 odst. 2 písm. b)).

V tomto ohledu existuje ustanovení pro samostatnou kontrolu bezpečného začlenění mezi subsystemy tvořícími vozidlo i mezi vozidlem a sítí.

Určený subjekt provede kontrolu shody s vnitrostátními pravidly, pokud jde o otevřené body a zvláštní případy.

Pokud jde o dodatečné povolení, použije se článek 23 směrnice 2008/57/ES.

Směrnice 2008/57/ES zajišťuje vzájemné uznávání různých způsobů splnění základních požadavků s cílem vyhnout se novým kontrolám v rámci dodatečného povolení.

V tomto případě může NSA nařídit další požadavky nebo dodatečné analýzy rizik (na základě CSM pro posuzování rizik) týkající se:

- technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí, včetně vnitrostátních předpisů pro otevřené body, jež jsou k zajištění této kompatibility zapotřebí, a
- vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou řádně uvedeny v příslušných TSI.

Závěr: Členské státy by neměly zpochybňovat vnitrostátní předpisy, které se vztahují na otevřené body, jež nesouvisí s technickou kompatibilitou mezi vozidlem a sítí.

To by však nemělo znamenat, že vnitrostátní předpisy, které s technickou kompatibilitou mezi vozidlem a sítí nesouvisí, se automaticky považují za rovnocenné, a tudíž jsou v referenčním dokumentu zařazeny do skupiny A. Znamená to, že referenční dokument se pro vozidla odpovídající TSI použije pouze v případě otevřených bodů souvisejících s technickou kompatibilitou mezi vozidlem a sítí, nebo ve zvláštních případech. Pouze ve dvou posledně uvedených případech (technická kompatibilita mezi vozidlem a sítí a zvláštní případy) nesmí NSA po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 směrnice zpochybňovat požadavky, které jsou vzájemně uznané, a jsou tedy podle přílohy VII směrnice 2008/57/ES zařazeny do skupiny A.

Příklad: Žádné další kontroly nejsou třeba u dodatečného povolení vozidel odpovídajících TSI pro subsystémy řízení a zabezpečení (CCS TSI) provozovaných na tratích odpovídajících CCS TSI (za předpokladu, že oba tyto subsystémy byly osvědčeny jako plně kompatibilní se specifikacemi uvedenými v rozhodnutí Komise 2010/79/ES⁽¹⁾).

a

Pokud má vozidlo odpovídající CCS TSI dostat dodatečné povolení pro síť neodpovídající CCS TSI, kontroly související s CCS mohou zahrnovat pouze technickou kompatibilitu mezi systémem řízení a zabezpečení (CCS) na palubě vozidla a systémem CCS sítě.

5.4.2 Povoloování vozidel neodpovídajících TSI

Vozidla neodpovídající TSI jsou vozidla, jež neodpovídají všem platným TSI, včetně těch, na něž se vztahuje výjimka, nebo pokud důležitá část základních požadavků není v jedné nebo několika TSI stanovena. V posledním jmenovaném případě se termín „neodpovídající TSI“ použije pouze pro jednoduchost, přestože by vozidlo s příslušnými TSI mohlo být v souladu.

V případě prvního povolení se použije článek 24 směrnice 2008/57/ES. Jedná se o postup velmi podobný postupu používanému v případě vozidel odpovídajících TSI. Hlavním rozdílem je, že rozsah kontrol, které mají být provedeny s ohledem na vnitrostátní předpisy, je definován seznamem parametrů v referenčním dokumentu – zatímco u vozidel odpovídajících TSI je rozsah kontrol podle vnitrostátních předpisů určen pravidly nezbytnými pro zajištění technické kompatibility se sítí, seznamem otevřených bodů a zvláštními případy v každé TSI.

U částí, na které se vztahují TSI, se však použije postup ES ověřování – to zahrnuje technickou kompatibilitu a bezpečné začlenění, jak je popsáno v předchozích kapitolách.

V případě dodatečného povolení se použije článek 25 směrnice 2008/57/ES.

V tomto případě je rozsah kontrol širší a není tak omezen jako v případě vozidel odpovídajících TSI. Členské státy mohou uplatnit jakákoli pravidla nezbytná pro splnění základních požadavků za předpokladu, že se týkají parametrů, na které se vztahuje referenční dokument. Avšak:

- Nemohou zpochybnit žádnou z částí prvního povolení netýkající se sítí, jestliže nelze prokázat značné bezpečnostní riziko pro žadatele. Tuto možnost nemůže NSA použít u vozidel odpovídajících TSI ani u vozidel neodpovídajících TSI, pokud pravidla vztahující se na příslušný parametr náleží do skupiny „A“. Vzhledem k tomu, že zpochybněním nesmí být dotčen volný pohyb subsystémů (článek 16), má přednost první ověření základních požadavků na subsystémy provedené členským státem a druhý NSA může kontrolu uplatnit, pouze pokud se na první kontrolu nevztahovalo ES prohlášení o ověření.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 37, 10.2.2010, s. 74.

- Mohou požádat o posouzení rizik nebo zkoušky k ověření souladu s vnitrostátními předpisy, pokud jde o jakýkoli záznam o provozu a prokázání kompatibility se sítí. Poté, co vstoupí v platnost referenční dokument, to však mohou učinit pouze pro pravidla skupiny B a C.

Mnohé členské státy rozlišují mezi požadavky, které se vztahují na již povolená stávající vozidla, a požadavky používanými pro povolování nových a modernizovaných/obnovených vozidel. Pokud je žádost o dodatečné povolení určené pro stávající vozidlo neodpovídající TSI podána ve druhém členském státu, umožňuje článek 25, aby druhý členský stát zkontroloval pouze kompatibilitu se sítí druhého členského státu. Druhý členský stát uzná původní povolení, i pokud by bylo uděleno na základě staršího postupu, s výjimkou případu významného bezpečnostního rizika. To odpovídá potřebě vyhnout se diskriminaci vozidel, která byla poprvé povolena v různých členských státech.

Členské státy by proto měly pro účely jasnosti ve svých vnitrostátních předpisech jasně uvést, která ustanovení se vztahují na všechny subsystémy v provozu a které předpisy je třeba dodržet pouze v případě nových a modernizovaných/obnovených subsystémů, aby jim bylo povoleno uvedení do provozu.

5.5 Povolení typu vozidla

Směrnice 2008/57/ES stanoví dva postupy povolení typu:

- Typ vozidla může být poprvé povolen (čl. 26 odst. 1) na základě přezkoušení typu, aniž by vozidla tohoto typu byla povolena k uvedení do provozu (termín „přezkoušení typu“ není omezen na přezkoušení výkresů na pracovním stole, ale zahrnuje všechny potřebné zkoušky prototypu). Je-li typ povolen, měla by být všechna povolení vozidel založena na prohlášení o shodě s typem bez dalších kontrol (čl. 26 odst. 3).

nebo

- Může být poprvé povoleno jednotlivé vozidlo – v takovém případě musí být současně povolen i typ (čl. 26 odst. 2).

Pokud vozidlo získá dodatečné povolení k uvedení do provozu v druhém členském státu, musí být v druhém členském státu povolen typ vozidla a následná povolení vozidel v tomto druhém členském státu musí být založena na prohlášení o shodě s tímto typem bez dalších kontrol.

5.6 Povolování vozidel provozovaných na transevropské síti (TEN) a mimo ni

Zeměpisnou oblastí působnosti dosud přijatých TSI je železniční část sítě TEN-T (příloha I). Dne 29. dubna 2010 udělila Komise agentuře mandát k rozšíření působnosti TSI.

Jak je uvedeno v čl. 8 odst. 3 směrnice 2008/57/ES, do doby, než rozšíření působnosti TSI nabude účinku tak, aby se vztahovaly na železniční síť jako celek, platí následující:

a) povolení k uvedení do provozu

- pro vozidla a pro palubní subsystémy řízení a zabezpečení (ve vlaku), které mají být používány alespoň částečně na části sítě, která dosud nespadá do oblasti působnosti TSI, pokud jde o tuto část sítě,
- pro infrastrukturu, energetické subsystémy a traťové subsystémy řízení a zabezpečení na částech sítě, které dosud nespadají do oblasti působnosti TSI,

se udělují v souladu s vnitrostátními předpisy uvedenými v čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES⁽¹⁾.

b) povolení k uvedení do provozu pro vozidla, která mají být příležitostně používána na části sítě, která dosud nespadá do oblasti působnosti TSI, pokud jde o tuto část sítě, se vydávají v souladu s články 21 až 27 a s vnitrostátními předpisy podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES.

To znamená, že aby mohlo být vozidlo povoleno pro celou síť členského státu, mělo by být zkontrolováno podle dvou souborů pravidel v prvním případě (jeden pro síť TEN-T a jeden pro síť mimo TEN), nerozhodne-li členský stát jinak ve vnitrostátních předpisech provádějících směrnici 2008/57/ES, pokud je však vozidlo provozováno mimo síť TEN příležitostně, smí být zkontrolováno pouze podle jednoho souboru pravidel.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES (Úř. věst. L 345, 23.12.2008, s. 62) změnila obsah přílohy III směrnice 2004/49/ES do té míry, že odkaz na článek 8 není nadále nutný.

5.7 Povolování vozidel pocházejících ze třetích zemí

Obecnou zásadou je, že před použitím vozidla pocházejícího ze třetí země na síti nejprve vnitrostátní bezpečnostní orgán, jenž je za tuto síť odpovědný, povolí jeho první uvedení do provozu. (čl. 21 odst. 1).

Pokud se vozidla pohybují z jednoho členského státu do třetí země nebo naopak na síti, jejíž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě uvnitř Společenství, a pokud by jim mohla být udělena výjimka nebo jedná-li se o zvláštní případy, mohou se použít mezinárodní dohody (čl. 21 odst. 11). To je typický případ vozidel pohybujících se mezi pobaltskými státy a třetími zeměmi používajícími ruský rozchod koleje.

Odchylně od obecných pravidel zůstávají povolení k uvedení do provozu, jež byla udělena před 19. červencem 2008, včetně povolení udělených v rámci mezinárodních dohod, jako jsou RIC (*Regolamento Internazionale Carrozze*) a RIV (*Regolamento Internazionale Veicoli*), v platnosti za podmínek, za nichž byla tato povolení udělena (čl. 21 odst. 12).

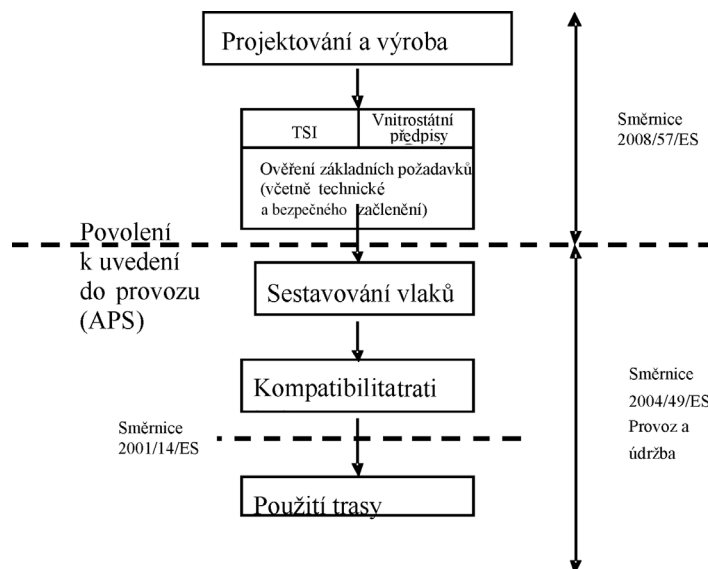
Na závěr je třeba připomenout, že pokud je EU členem mezinárodních dohod, jsou pravidla těchto dohod pro EU a její členské státy závazné. Pokud bude EU např. plnoprávným členem Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) ve znění z roku 1999 a použije revidovaný dodatek AMTF, vozidla povolená ve třetí zemi řídící se úmluvou COTIF budou moci vstoupit do sítě EU, pokud byla schválena příslušným orgánem na základě stejných nebo rovnocenných požadavků, jako jsou požadavky platné v EU, a na základě podobného postupu posuzování shody. Revidovaný dodatek AMTF stanoví podmínky pro vzájemné uznávání povolení vydaných v rámci EU i mimo ni, a nabízí tak možnost vstupu do EU bez dodatečných povolení, což by se mělo týkat nákladních vozů podobně jako u staršího systému RIV.

6. Proces, který je třeba dodržet po získání povolení

6.1 Sestavení vlaku

ŽP může vozidla použít k sestavení vlaku poté, co byla povolena.

OPE TSI (bod 4.2.2.5 Řazení vlakových souprav) stanoví, že ŽP definuje pravidla a postupy pro sestavování vlaků a omezení týkající se tohoto procesu (např. průjezdný průřez otevřených nákladních vozů, umístění nebezpečných věcí v určité poloze, zajištění dostatečné trakce a brzdné síly). Procesy týkající se splnění těchto pravidel jsou zahrnuty v systému řízení bezpečnosti (SMS) železničního podniku.



6.2 Zjištění kompatibility trasy

Systém řízení bezpečnosti ŽP zahrnuje postupy pro zajištění kompatibility vlaku s trasou (např. maximální délka, typ elektrifikace, minimální poloměr oblouků). SMS železničního podniku vezme v úvahu ustanovení/podmínky týkající se provozu vlaků, na které se vztahuje OPE TSI ⁽¹⁾ a vnitrostátní předpisy.

⁽¹⁾ Rozhodnutí Komise 2006/920/ES ze dne 11. srpna 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 359, 18.12.2006, s. 1) a rozhodnutí Komise 2008/231/ES ze dne 1. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému přijaté podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES, kterým se zrušuje rozhodnutí Komise 2002/734/ES ze dne 30. května 2002 (Úř. věst. L 84, 26.3.2008, s. 1).

Předtím, než ŽP získá od PI pro svůj vlak přístup do sítě, měl by nejdříve znát charakter přístupu, který PI nabízí k prodeji. ŽP musí mít jistotu, že trasa, na jakou má v úmyslu zakoupit přístup, je vhodná pro provoz vozidel a vlaků, které zamýšlí použít.

V registrech infrastruktury by měl ŽP nalézt informace o vlastnostech infrastruktury potřebné pro to, aby zjistil, zda je vlak, který hodlá provozovat, s konkrétní tratí kompatibilní. U každého parametru by měl PI v registru popsat mezní hodnoty parametrů rozhraní, na kterých se úsek trati udržuje. Registr by měl pokrývat případ shody, i pokud TSI obsahuje řadu možností nebo umožňuje provozovateli infrastruktury použít vnitrostátní předpisy.

ŽP spoléhají na úplnost a spolehlivost těchto informací, aby mohly zajistit bezpečný provoz svých vlaků.

Povinnost PI zveřejnit povahu infrastruktury existuje již v současné době (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES⁽¹⁾), pokud jde o přístup k síti; směrnice 2004/49/ES, 2008/57/ES a OPE TSI, pokud jde o provoz). Dokud nebude v platnosti kompletní a provozuschopný registr infrastruktury, měl by PI tyto informace zveřejnit v jiné formě. To však provozovatele infrastruktury neopravňuje k tomu, aby na vozidla/vlaky ŽP uvalil jakési druhé povolení. Jakmile ŽP při zvážení omezení týkajících se povolení k uvedení vozidla do provozu a pomocí registru infrastruktury a technické dokumentace vozidel stanoví, že trať je kompatibilní s vozidly, jež hodlá ve vlakové soupravě použít, měl by se podle ustanovení OPE TSI (zejména body 4.2.2.5 „Řazení vlakových souprav“, 4.2.2.6 „Brzdění vlaku“ a 4.2.2.7 „Zajištění způsobilosti vlaku k jízdě“), ujistit, zda se na vlak nevztahují nějaká omezení, která by mu bránila v provozu na trati (např. omezení rychlosti, omezení délky vlaku, omezení napájení).

Jakmile ŽP stanoví, že vlak je s tratí kompatibilní, může vlak provozovat.

Je důležité poznamenat, že podle směrnice 2004/49/ES je každý z PI a ŽP odpovědný za své části systému. Za bezpečný provoz svých vlaků odpovídá výhradně ŽP. Úloha PI se omezuje na správu infrastruktury, a PI nemá tudíž za provoz vlaků jinou odpovědnost než vydávat oprávnění k jízdě.

6.3 Získání trasy (přidělování kapacit)

Čl. 5 odst. 1 směrnice 2001/14/ES uvádí, že „Železniční podniky mají na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík a přístup k dopravní infrastruktuře po železnici podle přílohy II. Služby uvedené v příloze II bodu 2 jsou poskytovány nediskriminačním způsobem a požadavky železničních podniků lze odmítnout, pouze pokud existují v rámci tržních podmínek přijatelné alternativy.“

ŽP mají tedy právo na přístup a nemusí žádat PI o povolení/oprávnění/souhlas pro přístup, PI nesmí v rámci režimu pro přístup ukládat „povolení vozidla nebo vlaku“ či předepisovat proces „schválení“ (např. nějakou formu „schválení trati“). Na veškeré záležitosti týkající se bezpečnosti a technické kompatibility se vztahují směrnice o interoperabilitě a bezpečnosti. Pravomoc udělovat povolení má pouze NSA a ŽP má povinnost zajistit, aby vozidla a vlaky, které používá, byly s infrastrukturou kompatibilní.

Pokud má během schvalovacího postupu PI nebo ŽP připomínky k povolení k uvedení do provozu vozidla nebo pevně instalovaného vybavení druhé strany, dá to na vědomí druhé straně, a pokud stále není spokojen, upozorní na problém NSA, jenž by při rozhodování o povolení vezme tyto připomínky v úvahu.

Pokud má PI nebo ŽP připomínky týkající se použití konkrétního vozidla nebo části pevně instalovaného vybavení na konkrétní trati, dá to druhé straně na vědomí s cílem společně se dohodnout na řešení. Pokud řešení nelze nalézt, upozorní na problém NSA, který v souladu se svými pravomocemi přijme rozhodnutí.

Přestože PI nemá při povolování vozidel žádnou povolovací pravomoc, je podle směrnice 2001/14/ES odpovědný za přidělování kapacit. Přidělení trasy vlaku je vlastně aktem přidělení kapacity železniční infrastruktury vlakům. Je možné, že v některých případech nemusí být pro vyhovění všem žádostem ŽP, jež o kapacitu žádají, k dispozici dostatek kapacity. V tomto případě se použijí pravidla směrnice 2001/14/ES.

7. Úpravy již povolených subsystémů nebo vozidel

7.1 Postup, který je třeba dodržet

Subsystémy musí být v souladu s TSI platnými v době jejich uvedení do provozu, modernizace nebo obnovy (čl. 5 odst. 2). Nicméně skutečnost, že subsystém byl modernizován nebo obnoven, automaticky neznamená, že je nezbytné nové povolení k uvedení příslušného subsystému do provozu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29.

V souladu s článkem 20 směrnice 2008/57/ES rozhodne členský stát s přihlédnutím k souboru podkladů předloženému zadavatelem nebo výrobcem a k strategii zavedení TSI, zda rozsah prací vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu. Je-li nové povolení nezbytné, členský stát rozhodne, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny. Nové povolení k uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému (např. tam, kde v důsledku prací dochází k významné změně referenčního provozního stavu subsystému – technické vlastnosti upravené v TSI či ve vnitrostátních technických předpisech). Pokus nedojde ke změně referenčního provozního stavu, nové povolení se nevyžaduje.

Pokud jde o postup ES ověřování subsystémů, vzhledem k tomu, že se obnova nebo modernizace nemusí týkat celého subsystému, může žadatel požádat o „dočasné prohlášení o ověření“ pro modernizovanou/obnovenou část, související certifikát vydaný oznámeným subjektem a prohlášení vydané žadatelem (příloha VI ⁽¹⁾). Pokud se však vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu, je pro udělení nezbytný rovněž ES certifikát a prohlášení o ověření. V takovém případě se v příslušných certifikátech a prohlášeních uvede přesný odkaz na TSI nebo jejich části, které nebyly během postupu ES ověřování přezkoumány z hlediska shody.

7.2 Souvislost mezi zvláštními případy, výjimkami a částečným uplatňováním TSI v případě obnovy/modernizace

Směrnice 2008/57/ES nestanoví hierarchii mezi výjimkami (článek 9), zvláštními případy (čl. 5 odst. 5) a částečným uplatňováním TSI v případě obnovy/modernizace (článek 20).

Pokud jde o volbu mezi požádáním o budoucí výjimky a zapsání zvláštních případů do TSI, doporučuje se, aby příslušné strany za účelem snížení administrativní zátěže projednaly tyto zásady:

- pokud se zjistí trvalý nesoulad s cílovým systémem uvedeným v kapitole 4 TSI, je třeba jej řešit prostřednictvím zvláštních případů: tím se předejde mnoha zbytečným žádostem o výjimku (členský stát musí potřebu zavedení zvláštního případu oznámit během vypracovávání TSI, aby bylo možné tento zvláštní případ do TSI zahrnout);
- zjištěné dočasné nebo místní/jednorázové případy nedodržování TSI je třeba řešit prostřednictvím budoucí žádosti o výjimku: tím se předejde mnoha zbytečným zvláštním případům v TSI.

Při realizaci projektu je třeba položit si následující otázky v tomto pořadí:

- a) je možné zavedení cílového systému?
- b) pokud ne, je v TSI uveden zvláštní případ?
- c) pokud ne, jedná se o případ odůvodňující žádost o výjimku?
- d) pokud ne a pokud se jedná o projekt modernizace/obnovy, jakou část cílového systému lze použít? (V některých případech může strategie zavedení TSI zahrnovat ustanovení týkající se této oblasti.)

V případech a) a b) bude členský stát moci přijmout rozhodnutí bez zásahu ze strany Komise nebo jiného členského státu. V případech c) a d) budou mít Komise a ostatní členské státy přístup k informacím a budou v některých případech moci zasáhnout:

- buď prostřednictvím postupu projednávání ve výborech (Komise a všechny členské státy),
- nebo prostřednictvím dvoustranných jednání (Komise a příslušné členské státy).

V případech c) a d) se částečné uplatňování TSI nedoporučuje u infrastruktury a traťových zařízení, protože by to mohlo po dlouhou dobu narušit volný pohyb vlaků. Částečné uplatnění TSI v případě kolejových vozidel je méně zatěžující, protože ovlivňuje pouze držitele vozidla a ŽP, který ho používá. Poskytování informací požadovaných podle čl. 20 odst. 2 je důležité při určování jak budoucího vývoje/budoucích revizí TSI, tak i pokroku v dosažení interoperability. Také umožňuje Komisi ověřit správné uplatňování směrnice 2008/57/ES.

Je třeba připomenout, že zvláštní případy a výjimky lze uplatnit i u nových projektů.

⁽¹⁾ Příloha VI je v současné době předmětem úprav ze strany Komise.

8. Úlohy a povinnosti

Směrnice 2008/57/ES definuje řadu úloh a povinností pro soubor subjektů. V některých případech může subjekt plnit více než jednu z těchto povinností. V některých případech mohou tyto subjekty zadat konkrétní úkoly subdodavatelé, ale nesmí vytvářet nové požadavky, úlohy nebo povinnosti. Subdodavatel je vázán stejnými omezeními jako odpovědné subjekty a musí jako tyto subjekty jednat. Subdodavatelé mají i nadále plnou odpovědnost.

8.1 Žadatel o povolení k uvedení do provozu

„Žadatel“ není samostatný subjekt, ale strana podávající příslušnou žádost. Podle směrnice 2008/57/ES mohou žadatelé předkládat žádosti o:

- dočasné prohlášení o ověření
- ES ověření
- ověření podle vnitrostátních předpisů
- posouzení podle společných bezpečnostních metod (CSM) (nařízení (ES) č. 352/2009)
- povolení k uvedení subsystému do provozu
- první povolení k uvedení vozidla do provozu
- dodatečné povolení k uvedení vozidla do provozu
- povolení typu vozidla

Žadatel o povolení k uvedení subsystému do provozu:

- předloží žádost o povolení k uvedení subsystému do provozu
- zajistí, aby byl subsystém podroben postupu ověřování, a poskytne NSA nezbytné doklady
- by mohl být odpovědný podle článku 20: „V případě obnovy nebo modernizace zašle zadavatel nebo výrobce dotyčnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu“
- v případě potřeby vyzve subjekt provádějící posouzení podle CSM pro posuzování rizik, aby vypracoval zprávu o posouzení bezpečnosti.

Stejným způsobem žadatel o povolení vozidla:

- předloží žádost
- v případě dodatečných povolení předloží „dokumentaci“ (článek 23 – vozidla odpovídající TSI) nebo „technickou dokumentaci“ (článek 25 – vozidla neodpovídající TSI).

Poznámka 1: Pokud nastane situace, že ŽP nebo PI je zároveň žadatelem o povolení k uvedení do provozu, nese všechny povinnosti žadatele o povolení k uvedení do provozu, jedná ale nezávisle na činnosti, kterou vykonává jako ŽP nebo PI. Skutečnost, že se jedná o ŽP a PI (nebo i jinou společnost), nemá na jeho úlohu a povinnosti v postavení žadatele o povolení k uvedení do provozu žádný vliv.

Poznámka 2: Žadatel o povolení k uvedení do provozu nemusí být nutně subjektem, který zajišťuje postup ES ověřování a vnitrostátní postup ověřování. Kompletní postup ověřování může pro vozidlo zajistit např. jeho výrobce (tj. vybrat a pozvat oznámený(é) subjekt(y), zajistit ES prohlášení, zajistit, aby určený(é) subjekt(y) provedl(y) ověření shody s vnitrostátními předpisy, a zajistit posouzení rizik) a držitel nebo majitel vozidla může poté požádat o povolení k uvedení do provozu.

8.2 Železniční podnik (ŽP)

ŽP patří mezi subjekty (spolu s výrobci, držiteli atd.), jež mohou působit jako žadatelé.

Ustanovení čl. 15 odst. 3 směrnice 2008/57/ES odkazuje na skutečnost, že směrnice 2004/49/ES ukládá systému řízení bezpečnosti (SMS) železničního podniku povinnost zajistit, aby subsystém a vozidla splňovaly základní požadavky. Zahrnuje tedy povinnost udržovat technickou kompatibilitu. Aby byla technická kompatibilita udržena, zajistí SMS železničního podniku, aby jím provozovaná vozidla byla udržována v souladu s TSI a vnitrostátními předpisy, jež definují požadavky na technickou kompatibilitu mezi vozidly a infrastrukturou.

8.3 Provozovatel infrastruktury (PI)

Tento oddíl se vztahuje na PI, pouze pokud jde o jeho funkci provozovatele infrastruktury, a nikoli provozovatele inspekci/údržby/prací týkajících se vlaků.

PI má přímou odpovědnost v rámci usnadnění schvalovacího procesu. V případě, že NSA požaduje dodatečné zkoušky, stanoví čl. 23 odst. 6 toto: „Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od žádosti žadatele.“

Kromě toho odkazuje čl. 15 odst. 3 na směrnici 2004/49/ES ukládající systémům řízení bezpečnosti (SMS) PI povinnost zajistit, aby jejich subsystémy splňovaly základní požadavky. To vede k povinnosti udržovat technickou kompatibilitu.

Splnění povinnosti udržovat technickou kompatibilitu (spolu s ostatními základními požadavky) za provozu vozidel na síti pro PI znamená, že v rámci SMS by měl udržovat své subsystémy v souladu s TSI a vnitrostátními předpisy, jež definují požadavky na technickou kompatibilitu mezi vozidly a infrastrukturou. V případě, že síť není s TSI nebo vnitrostátními předpisy v souladu, měl by její stav PI udržovat na oznámeném souboru hodnot zveřejněném v RINF.

V zájmu zachování technické kompatibility PI – v rámci svého systému SMS – informuje ŽP o povaze infrastruktury na různých úsecích jeho tratí tak, že popíše parametry odkazující na specifikace v registru infrastruktury. Aby se zajistilo, že kompatibilita úseku tratí s vlaky je v průběhu času udržována, PI infrastrukturu spravuje a udržuje na oznámených hodnotách a oznámí železničním podnikům jakoukoli změnu vlastností infrastruktury.

PI rovněž patří mezi subjekty (spolu s výrobci, držiteli atd.), jež mohou působit jako žadatelé.

8.4 Subjekt odpovědný za údržbu (ECM)

V čl. 14 písm. a) směrnice 2004/49/ES ve znění směrnice 2008/110/ES se stanoví, že každému vozidlu musí být před jeho uvedením do provozu přidělen ECM.

Vzhledem k tomu, že povolení k uvedení do provozu je nezávislé na provozování vozidla železničním podnikem nebo na údržbě vozidla subjektem odpovědným za údržbu a že směrnice 2004/49/ES se týká provozu (užívání) a údržby vozidel, může být ECM přidělen před schválením vozidla pro uvedení do provozu i po jeho schválení, musí to být ale vždy předtím, než je vozidlo zapsáno do vnitrostátního registru vozidel (ECM je v tomto registru povinné pole), a před tím, než je skutečně uvedeno do provozu nebo použito v síti.

Z toho také vyplývá, že ECM nemá ve schvalovacím procesu žádnou úlohu nebo význam.

8.5 Oznámený subjekt

Oznámené subjekty ověří soulad s TSI a vypracují ES certifikát o ověření určený žadateli.

V čl. 18 odst. 2 směrnice 2008/57/ES se stanoví, že ověření oznámeným subjektem „zahrnuje rovněž ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do kterého je začleněn, přičemž se vychází z informací dostupných v odpovídající TSI a v registrech podle článků 34 a 35.“

To znamená, že se oznámený subjekt podílí na kontrole technické kompatibility s ostatními subsystémy, což je v souladu se skutečností, že technická kompatibilita je zahrnuta v TSI. Rozsah těchto kontrol je omezen na příslušné TSI.

Každý oznámený subjekt zpracovává technickou dokumentaci pro ověření, která provedl.

8.6 *Určený subjekt*

Článek 17 směrnice 2008/57/ES říká: „Členské státy rovněž při této příležitosti (když se použijí vnitrostátní předpisy) a v souvislosti s těmito technickými pravidly určí subjekty pověřené prováděním postupu ověřování uvedeného v článku 18“ (postup pro stanovení ES prohlášení o ověření).

To znamená, že tam, kde se použijí vnitrostátní předpisy, provádí určený subjekt stejný postup jako oznámený subjekt a zpracovává technickou dokumentaci týkající se rozsahu ověřování.

8.7 *Vnitrostátní bezpečnostní orgán (NSA)*

Vnitrostátní bezpečnostní orgány jménem členských států udělují povolení k uvedení do provozu.

Úkoly NSA jsou popsány v článku 16 směrnice 2004/49/ES. Co se týče rozhodovacího procesu, NSA učiní rozhodnutí do čtyř měsíců od doby, kdy byly poskytnuty všechny požadované informace, aniž jsou dotčeny zvláštní lhůty stanovené v článku 21 směrnice 2008/57/ES. To znamená, že lhůta čtyř měsíců je použitelná například v případě žádosti o vydání prvního povolení k uvedení vozidla do provozu.

Vzhledem ke skutečnosti, že řízení může trvat několik měsíců, se doporučuje, aby pravidla, která má v konkrétním schvalovacím procesu NSA použít, byla pravidla platná v den podání žádosti, a aby v průběhu následného procesu nebylo stanoveno žádné nové pravidlo.

V případě naléhavých opatření, která členské státy mohou uložit v důsledku nehod či mimořádných událostí, by členské státy měly uznat, že systém řízení bezpečnosti železničního podniku je primárním mechanismem řízení nových rizik provozu vozidel, která mohla být identifikována v průběhu vyšetřování nehod/mimořádných událostí či zjištění učiněných v rámci dohledu.

I přesto, že se členský stát domnívá, že je naléhavě zapotřebí nového pravidla pro povolení k uvedení do provozu, musí dodržovat postupy uvedené v platných evropských právních předpisech, včetně oznámení předlohy Komisi podle směrnic 98/34/ES či 2004/49/ES. Taková pravidla jsou stanovena, uplatňována a prosazována otevřeným a nediskriminačním způsobem a neměla by vytvářet zbytečné dodatečné překážky v evropské železniční dopravě.

Ze zkušeností při vyšetřování dramatické nehody v obci Viareggio v červnu 2009 dále vyplynulo, že před přijetím naléhavých vnitrostátních opatření by si příslušné orgány měly vyměňovat informace prostřednictvím sítě či pracovní skupiny zřízené Evropskou železniční agenturou; tento koordinační mechanismus zdokonaluje kvalitu a neutralitu analýzy a zajišťuje lépe informovaný výběr vhodných opatření, ať povinných či dobrovolných a přijímaných buď na evropské či vnitrostátní úrovni.

8.8 *Členský stát*

Členské státy jsou odpovědné za provádění směrnic do vnitrostátního práva a za vymáhání jejich dodržování.

Pokud jde o povolení k uvedení do provozu, má členský stát – podle článku 17 směrnice 2008/57/ES – odpovědnost za vypracování a oznámení seznamu vnitrostátních předpisů zahrnujících základní požadavky v případě výjimky, zvláštního případu (pokud to zvláštní případ vyžaduje), otevřených bodů, nebo pokud příslušná TSI chybí. Členský stát rovněž určí subjekty odpovědné za ověření shody s vnitrostátními předpisy. Členský stát tyto předpisy rovněž poskytne PI, ŽP a žadatelům o povolení k uvedení do provozu.

V případě, kdy příslušná TSI chybí, vycházejí členské státy z pravidel zahrnujících základní požadavky, zveřejňují je a prosazují, a to včetně technické kompatibility mezi vozidly a sítí. V zájmu zachování vnitrostátní interoperability a zamezení diskriminace mezi žadateli je třeba, aby tato pravidla byla stejně podrobná jako TSI a ve svých požadavcích jednoznačná (tj. měla by uvádět hodnoty příslušných parametrů a metody pro posuzování shody).

Členské státy jsou rovněž odpovědné za oznamování oznámených subjektů a určených subjektů.

8.9 *Subjekt pro posuzování v rámci CSM pro posuzování rizik (CSM subjekt pro posuzování)*

CSM subjekt pro posuzování se účastní ověřování bezpečné integrace, pokud to je vyžadováno podle čl. 15 odst. 1 směrnice 2008/57/ES, jak je popsáno v CSM pro posuzování rizik.

NSA může působit jako CSM subjekt pro posuzování v souvislosti s vydáváním povolení k uvedení do provozu:

- v rámci postupu ES ověřování subsystému v případě, že TSI požaduje zásah subjektu CSM pro posuzování (čl. 7 odst. 3 CSM pro posuzování rizik)
- jak je předepsáno v CSM pro posuzování rizika (čl. 2 odst. 2 písm. b), čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 7 odst. 2 CSM pro posuzování rizik.

Pokud však NSA působí jako subjekt CSM pro posuzování, měl by tento úkol být funkčně oddělen a prováděn osobami, které se nepodílejí na provádění povolení k uvedení do provozu a s tím souvisejícím rozhodnutím o udělení povolení.

9. Registry

9.1 Zpráva o síti

Zpráva o síti je požadavek stanovený v článku 3 směrnice 2001/14/ES jako nástroj pro udělení přístupových práv tak, aby PI mohl poskytnout nezbytné informace, mimo jiné, o dostupné „povaze infrastruktury“, což umožní ŽP požádat o kapacitu na trati. Je třeba, aby ŽP znal povahu infrastruktury na trati, aby mohl zjistit, zda je trať kompatibilní s jeho vlaky.

V návaznosti na analýzu stávajících zpráv o síti PI se zdá, že poskytnuté informace nejsou harmonizovány a pro účely kontroly technické kompatibility mezi vlakem a sítí nejsou dostačující. V rámci přepracování směrnice 2001/14/ES a zabránění všem zatěžujícím úkolům a přesahům musí být zpráva o síti ucelená, co se týče informací týkajících se „povahy infrastruktury“.

9.2 Registr infrastruktury (RINF)

Registr infrastruktury byl zaveden jako nástroj k zajištění kompatibility mezi vlaky a tratěmi a k popsání shody nové, obnovené a modernizované infrastruktury uvedené do provozu podle směrnice 2001/16/ES. Působnost registru byla omezena na TEN-T. Obsah registru infrastruktury musel být popsán v příslušných TSI.

Článek 35 směrnice 2008/57/ES tento přístup potvrdil a rozšířil působnost registru infrastruktury na celou síť.

V důsledku toho by měl rozšířený registr poskytovat informace potřebné pro zjištění kompatibility harmonizovaným způsobem a informace potřebné pro zajištění provádění směrnice 2008/57/ES, pokud jde o povahu infrastruktury, v souladu se směrnicí 2001/14/ES.

Pokud tedy dojde k takové změně „povahy infrastruktury“, která ovlivní kompatibilitu vlaků, je třeba popis sítě aktualizovat podle specifikací, které mají být přijaty (článek 35).

Aby byla kontrola kompatibility efektivní, je nutné sladit parametry registru infrastruktury a evropského registru povolených typů vozidel.

9.3 Evropský registr povolených typů vozidel (ERATV)

Evropský registr povolených typů vozidel označuje jednotlivě všechny typy vozidel povolené pro uvedení do provozu na železniční síti Společenství a slouží k těmto účelům:

- umožnit NSA zjednodušit povolení k uvedení vozidel, které jsou v souladu s již povoleným typem, do provozu,
- usnadnit proces vzájemného schvalování poskytnutím dalších informací o povolených typech vozidel,
- umožnit všem organizacím, které mají zájem o provádění obchodní činnosti v železničním odvětví (železniční podnik, majitel nebo držitel vozidla, leasingová společnost), znát typy vozidel, které jsou povolené k uvedení do provozu v každém členském státě, a poskytnout žadatelům přiměřenou jistotu o výsledku žádosti o povolení k uvedení vozidla do provozu,
- umožnit NSA, subjektům pověřeným vyšetřováním atd. zjistit hlavní technické vlastnosti jakéhokoli vozidla povoleného k uvedení do provozu,

- umožnit agentuře zjistit informace o typech povolených v různých členských státech při rozlišení mezi vozidly odpovídajícími TSI a vozidly neodpovídajícími TSI a
- umožnit všem organizacím, které mají zájem o provádění obchodní činnosti v železničním odvětví, získat obecnou představu o tom, které typy vozidel by mohly být kompatibilní s konkrétní sítí. Tento registr by neměl sloužit jako závěrečná kontrola technické kompatibility vlaku se sítí nebo úsekem tratě v síti. Je to z toho důvodu, že vlak nemusí být s tratí kompatibilní, dokonce i pokud všechna vozidla, která ho tvoří, jsou se stejnou tratí kompatibilní. Na kompatibilitu vlak–trať se vztahují ustanovení OPE TSI (viz kapitola 5 tohoto dokumentu),
- znát omezení spojená s typem vozidla.

9.4 Vnitrostátní registr vozidel

Vnitrostátní registr vozidel má být používán pro označení povoleného vozidla a má sloužit k těmto účelům:

- zaznamenání povolení a identifikačního čísla přiděleného vozidlu,
- vyhledávání stručných informací celoevropského dosahu o konkrétním vozidle,
- umožnění kontaktu s majitelem nebo držitelem a
- označení ECM všech vozidel v provozu.

9.5 Referenční dokument

Článek 27 směrnice 2008/57/ES vyžaduje přijetí referenčního dokumentu týkajícího se vnitrostátních předpisů používaných členským státem při uvedení vozidla do provozu. Používá se pro tyto účely:

- definování parametrů, které je třeba zkontrolovat při povolování vozidla – což by měly být stejné parametry jako ty, které musí být definovány v TSI, a
- zaznamenání rovnocennosti a klasifikace vnitrostátních předpisů týkajících se povolení vozidla s cílem usnadnit vzájemné uznávání.

Referenční dokument se použije pro všechna povolení k uvedení do provozu, která jsou předmětem směrnice 2008/57/ES a v rámci kterých je nutný soulad s vnitrostátními předpisy. Týká se tratí v síti TEN-T i mimo tuto síť. Co se týče vozidel odpovídajících TSI, umožní ověření technické kompatibility se sítí a ověření souladu s vnitrostátními předpisy týkajícími se zvláštních případů a uzavření otevřených bodů týkajících se technické kompatibility mezi vozidlem a sítí. Co se týče vozidel neodpovídajících TSI, referenční dokument umožní srovnání vnitrostátních předpisů týkajících se seznamu parametrů, které má NSA při udělování povolení kontrolovat, s výjimkou aspektů uvedených v TSI, pokud existují.

9.6 Seznam označení držitelů vozidel (VKM)

Aktualizovaný registr se pravidelně zveřejňuje na internetových stránkách agentury (v současnosti je zveřejňován každou první středu v měsíci).

Označení držitele vozidla (VKM) je kód, který se skládá z dvou až pěti písmen a je napsán na každém vozidle.

VKM představuje celý název nebo zkratku držitele vozidla, pokud možno tak, aby ho bylo možné identifikovat.

VKM je jedinečný ve všech zemích, na něž se vztahuje OPE TSI, stejně jako ve všech zemích, které uzavřely dohodu, jež zahrnuje používání systému číslování vozidel a označení držitele vozidla tak, jak je popsáno v OPE TSI.

VKM lze požit v síti až po jeho zveřejnění centrálním subjektem (Evropskou agenturou pro železnice nebo Mezivládní organizací pro železniční přepravu).

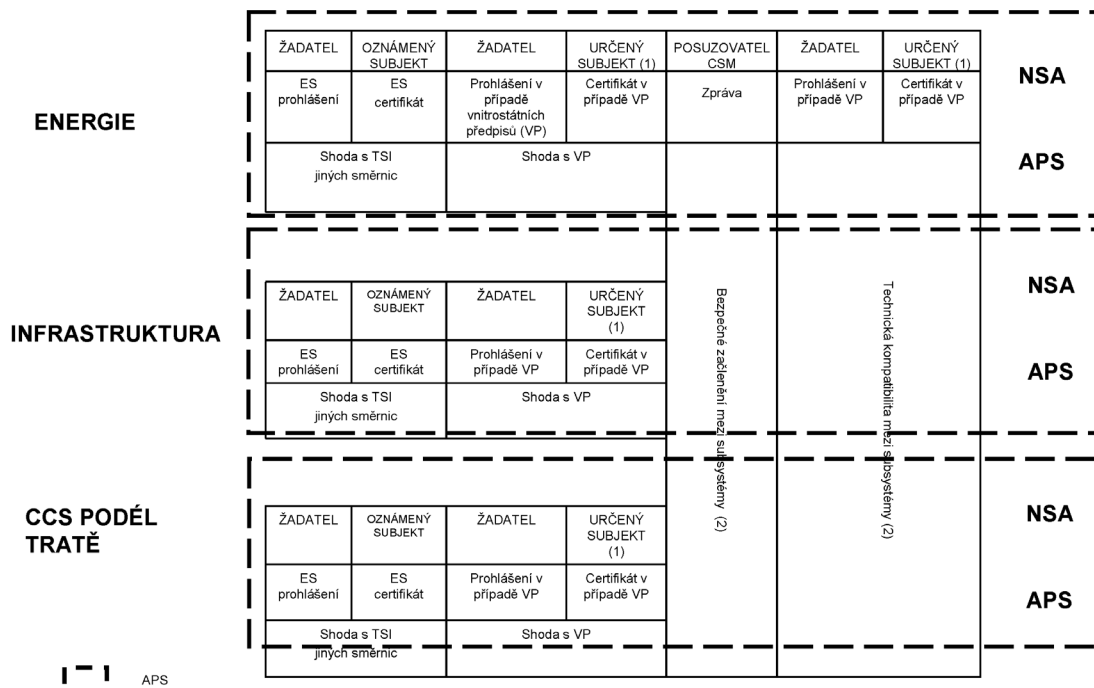
10. Grafická znázornění týkající se schvalovacích postupů směrnice 2008/57/ES

Postupy, které mají být dodrženy pro povolení k uvedení do provozu subsystémů a vozidel, jsou znázorněny v příložených schématech.

Poznámka: Přes zdánlivou složitost postupů je třeba poznamenat, že jeden subjekt může ve stejnou dobu provádět několik činností. Kromě toho je možné zároveň s prvním povolením vozidla provádět několik dodatečných povolovacích řízení stejného vozidla.

Obr. 1

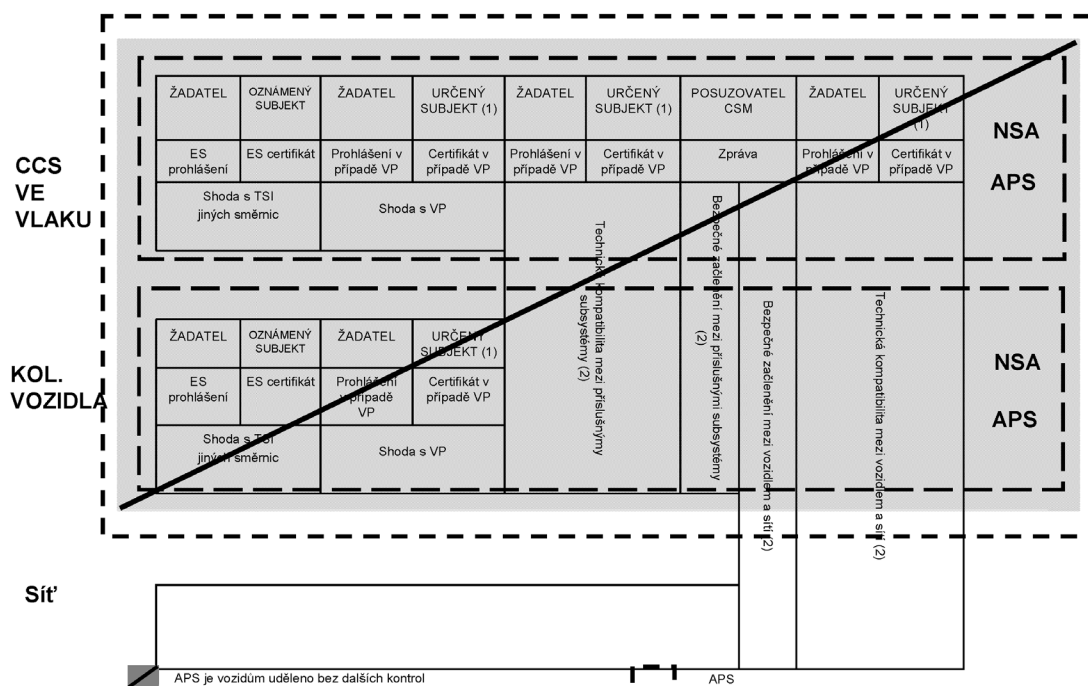
Čl. 15 Pov. k uvedení do provozu (APS) „pevných“ subsystémů



- (1) V zájmu grafického znázornění byly úkoly určeného subjektu rozděleny, může je však provádět ten samý určený subjekt. V každém případě musí mít každý subsystém pouze jeden certifikát v případě VP.
- (2) Tato ověření mohla být provedena již v rámci postupu ES ověřování, pokud to stanoví TSI. Kromě toho lze všechna tato ověření kombinovat v jednom kroku.

Obr. 2

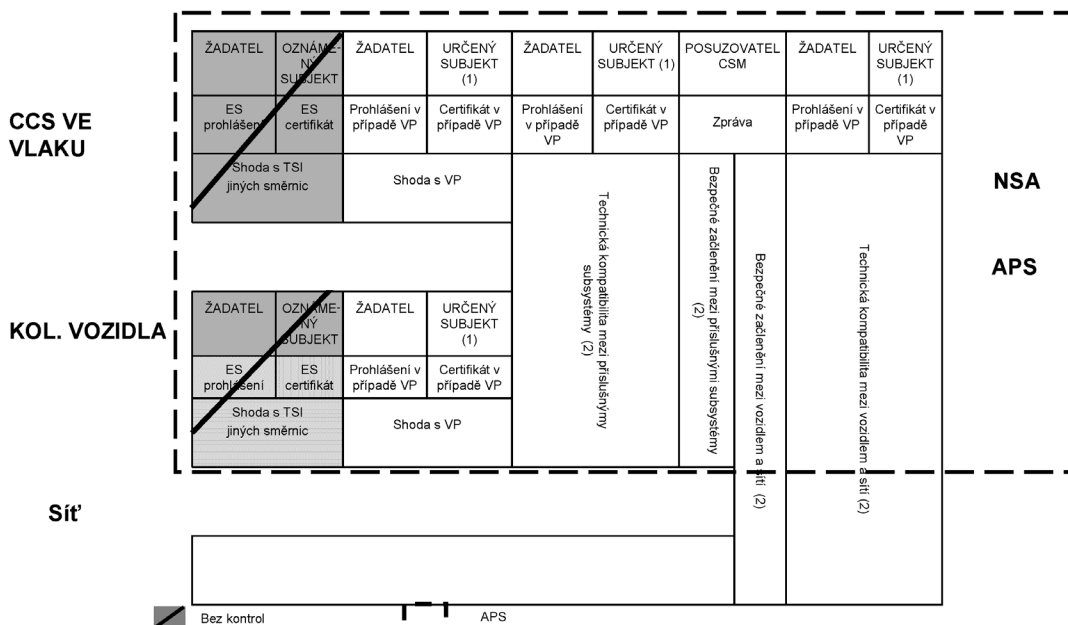
Čl. 22 odst. 2 písm. a) 1. APS vozidel odpovídajících TSI



- (1) V zájmu grafického znázornění byly úkoly určeného subjektu rozděleny, může je však provádět ten samý určený subjekt. V každém případě musí mít každý subsystém pouze jeden certifikát v případě VP.
- (2) Pokud jde o APS každého subsystému, mohla být tato ověření provedena již v rámci postupu ES ověřování, pokud to stanoví TSI. Kromě toho lze všechna tato ověření kombinovat v jednom kroku.

Obr. 3

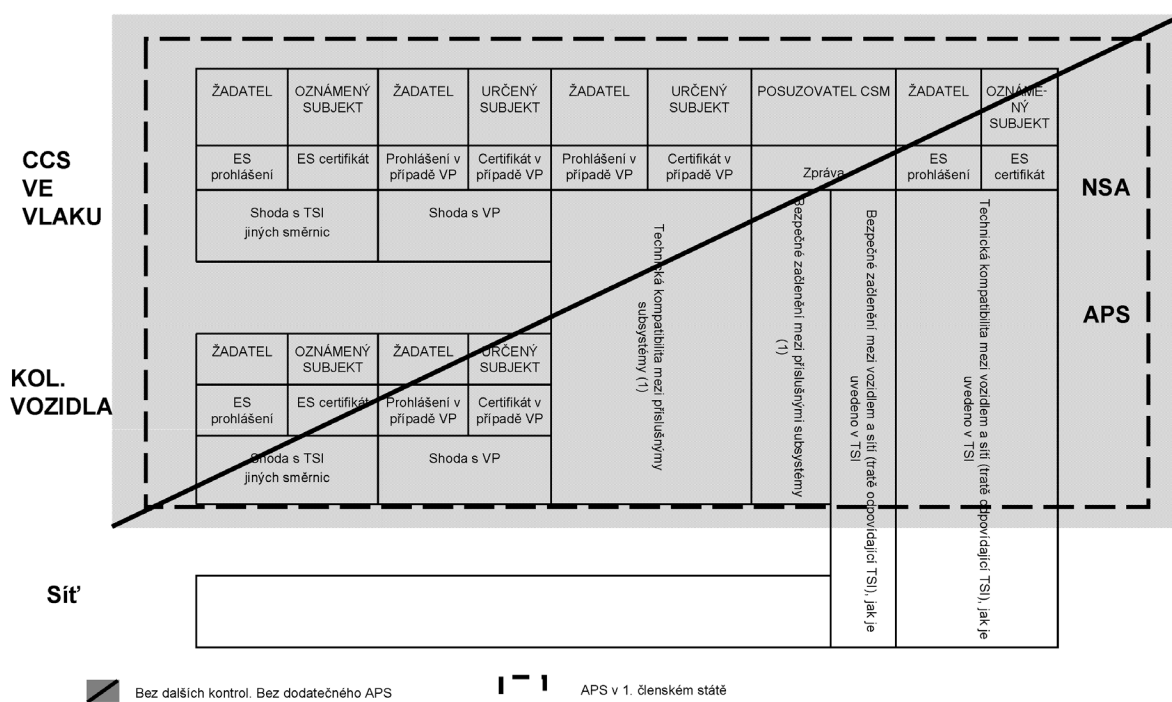
Čl. 22 odst. 2 písm. b) 1. APS vozidel odpovídajících TSI



- (1) V zájmu grafického znázornění byly úkoly určeného subjektu rozděleny, může je však provádět ten samý určený subjekt. V každém případě musí mít každý subsystém pouze jeden certifikát v případě VP.
- (2) Tato ověření mohla být provedena již v rámci postupu ES ověřování, pokud to stanoví TSI. Kromě toho lze všechna tato ověření kombinovat v jednom kroku.

Obr. 4

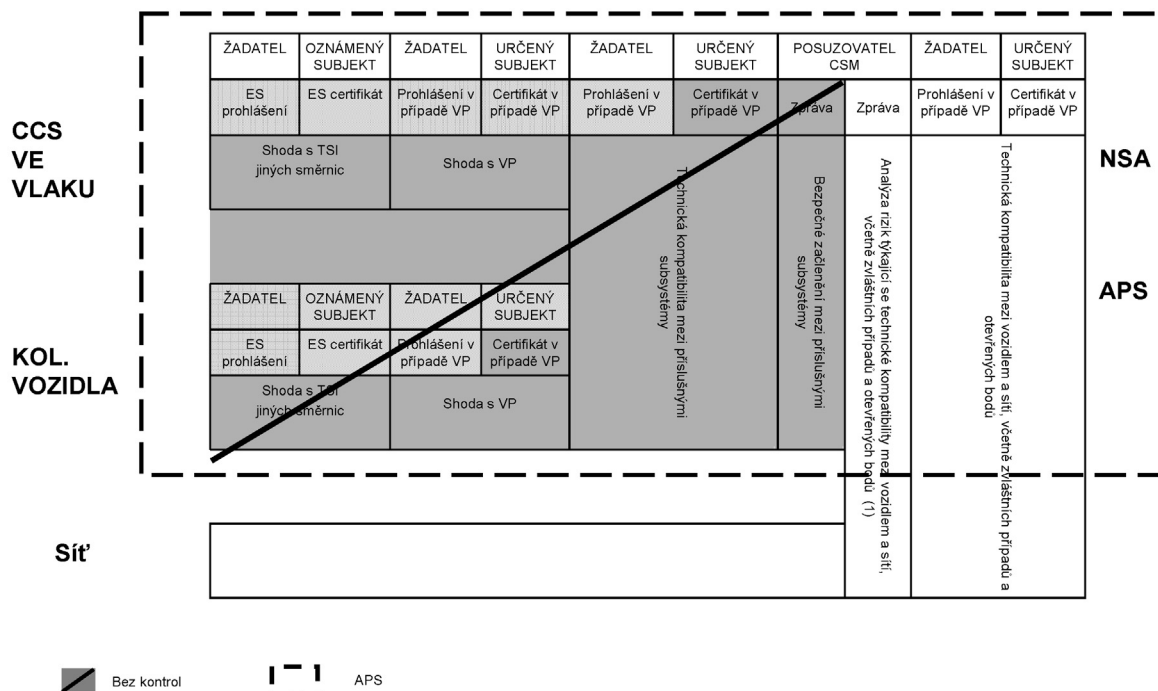
Čl. 23 odst. 1 Dodatečné APS vozidel odpovídajících TSI „provozovaných kdekoli“



- (1) Pokud jde o 1. APS, tato ověření mohla být provedena již v rámci postupu ES ověřování, pokud to stanoví TSI.

Obr. 5

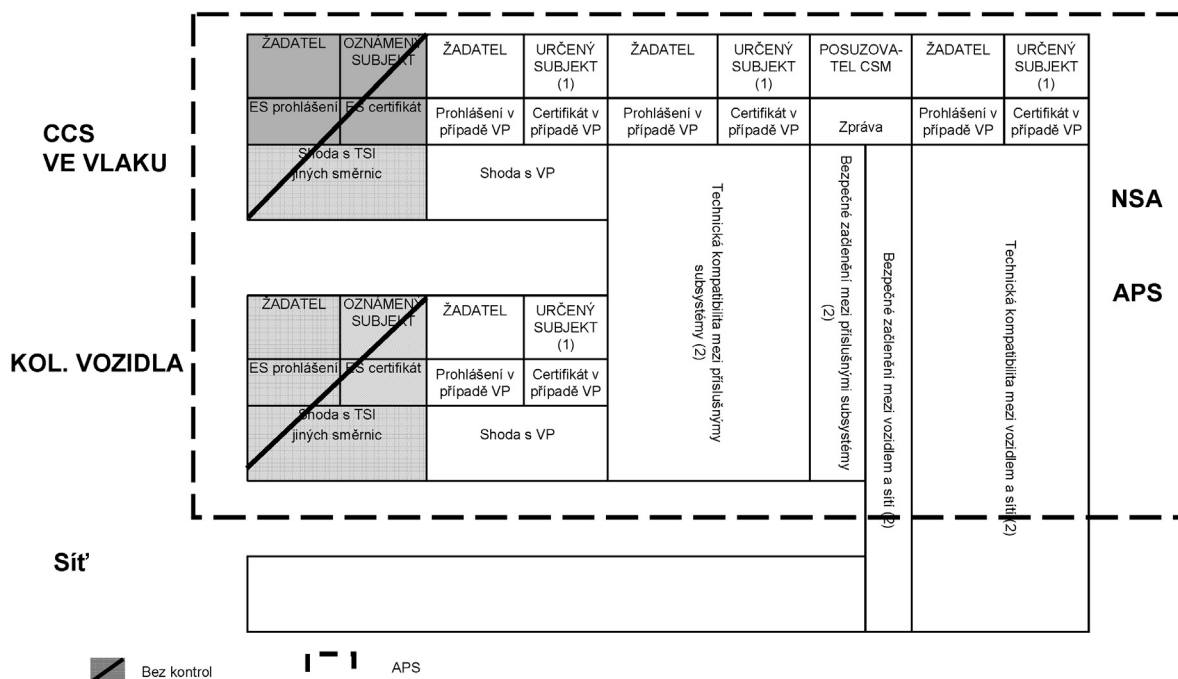
Čl. 23 Dodatečné APS vozidel odpovídajících TSI



(1) Pouze pokud to vyžaduje 2. NSA. Je možné uplatnit pouze pravidla B a C.

Obr. 6

Čl. 24 1. APS vozidel neodpovídajících TSI

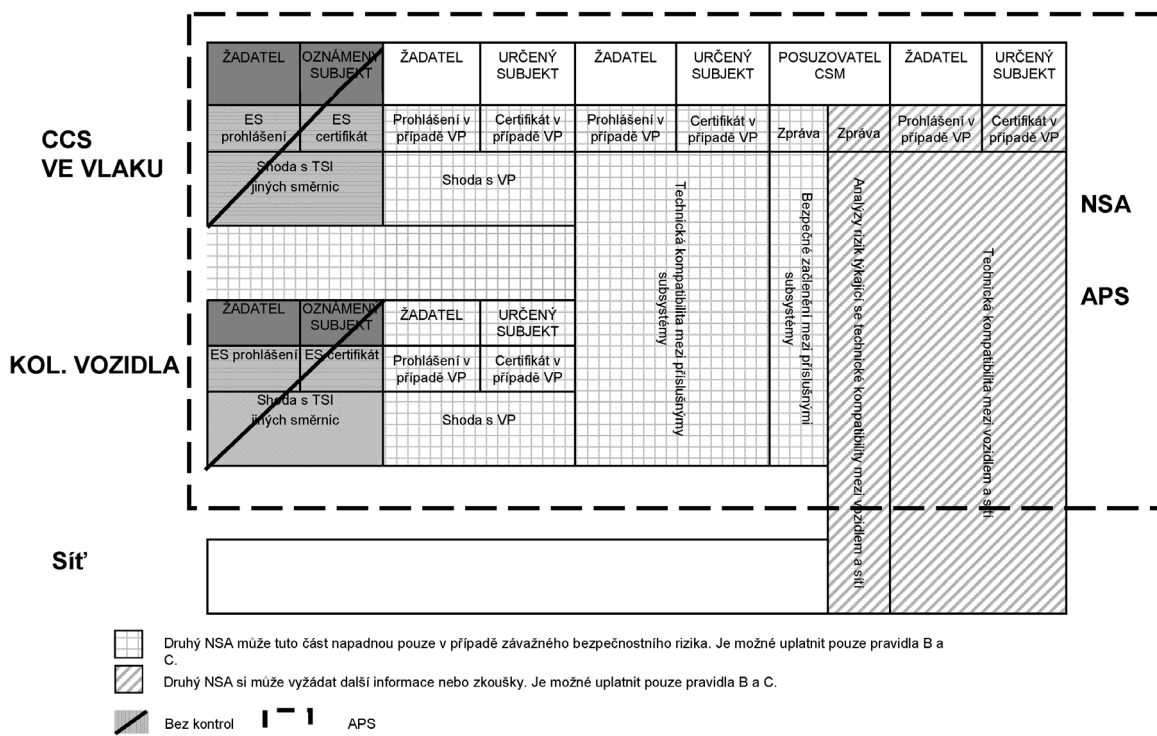


(1) V zájmu grafického znázornění byly úkoly určeného subjektu rozděleny, může je však provádět ten samý určený subjekt. V každém případě musí mít každý subsystém pouze jeden certifikát v případě vnitrostátních pravidel.

(2) Tato ověření mohla být provedena již v rámci postupu ES ověřování, pokud to stanoví TSI. Kromě toho lze všechna tato ověření kombinovat v jednom kroku.

Obr. 7

Čl. 25 Dodatečné APS vozidel neodpovídajících TSI



SEZNAM ZKRATEK

Zkratka	Definice
CCS	řízení a zabezpečení
CSM pro RA	společné bezpečnostní metody pro posuzování rizik
ČS	členský stát/členské státy
DeBo	určený subjekt
ECM	subjekty odpovědné za údržbu
ERATV	Evropský registr povolených typů vozidel
IC	prvky interoperability
NNTR	oznámená vnitrostátní technická pravidla
NoBo	oznámený subjekt
NSA	vnitrostátní bezpečnostní orgány
NVR	vnitrostátní registr vozidel
OJEU	Úřední věstník Evropské unie
OPE TSI	TSI pro subsystém „Provoz a řízení dopravy“
PI	provozovatel infrastruktury
RINF	registr infrastruktury
SMS	systém řízení bezpečnosti
TEN-T	transevropská dopravní síť
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
VKM	seznam označení držitelů vozidel
ŽP	železniční podnik