

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/6****ze dne 5. ledna 2017****o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 47 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Cílem evropského prováděcího plánu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) je zajistit, aby vozidla uvedená v bodě 1.1 přílohy nařízení Komise (EU) 2016/919<sup>(2)</sup> vybavená systémem ERTMS postupně měla přístup ke stále většímu počtu tratí, přístavů, terminálů a seřadovacích nádraží, aniž by vedle systému ERTMS potřebovala také systémy třídy B. Evropský prováděcí plán systému ERTMS stanovený v rozhodnutí Komise 2012/88/EU<sup>(3)</sup> by měl být upraven tak, aby zohledňoval stav zavádění systému ERTMS realizovaného členskými státy a aby vyhověl požadavkům čl. 39 odst. 2 nařízení (EU) č. 1315/2013 a definici koridorů hlavní sítě podle čl. 2 bodu 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013<sup>(4)</sup>. Tento plán ve spojení s vnitrostátním prováděcím plánem uvedeným v bodě 7.4.4 přílohy nařízení (EU) 2016/919 by měl vlastníkům vozidel poskytnout dostatečnou viditelnost umožňující odpovídající obchodní plánování.
- (2) Prováděcí plán pro koridory hlavní sítě by měl zahrnovat nádraží, uzly a přístup ke klíčovým námořním a vnitrozemským přístavům, letišťům železničním/silničním terminálům a složkám infrastruktury uvedeným v článku 11 nařízení (EU) č. 1315/2013, jelikož jsou nezbytné pro dosažení interoperability v rámci evropské železniční sítě.
- (3) Zásadním předpokladem pro zavedení systému ERTMS je plný soulad s nařízením (EU) 2016/919. Členské státy tohoto cíle zatím nedosáhly, a to zejména proto, že zavedly vnitrostátní řešení nebo specifická řešení u jednotlivých projektů.
- (4) Pro nové zavádění traťové části systému ERTMS by členské státy měly používat nejnovější soubor specifikací uvedený v příloze A nařízení (EU) 2016/919, jímž se opravují chyby a mylné interpretace předchozí základní specifikace, který vede ke zjednodušení technických řešení a který zajistí kompatibilitu s palubními jednotkami podle základní specifikace 3.
- (5) Pravidla provádění traťové části systému doplňují pravidla provádění palubní části systému stanovená v nařízení (EU) 2016/919; je proto nezbytné uvést evropský prováděcí plán systému ERTMS do souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu v souvislosti se subsystémy „Řízení a zabezpečení“ stanovenými v uvedeném nařízení.
- (6) Zavádění systému ERTMS na přeshraničních úsecích může být technicky náročné, a proto by mělo být předmětem přednostního zásahu ze strany Unie, členských států a příslušných provozovatelů infrastruktury. Klíčovou roli při zavádění systému ERTMS na přeshraničních úsecích by rovněž mohly hrát koridory pro železniční nákladní dopravu ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010<sup>(5)</sup>, zejména v rámci provádění koordinovaných řešení.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1.

<sup>(2)</sup> Nařízení Komise (EU) 2016/919 ze dne 27. května 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 158, 15.6.2016, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozhodnutí Komise 2012/88/EU ze dne 25. ledna 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení (Úř. věst. L 51, 23.2.2012, s. 1).

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění nařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 129).

<sup>(5)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (7) Jelikož je synchronizace přeshraničního zavádění systému důležitým faktorem pro podnikatelské plány železničních podniků, měli by příslušní provozovatelé infrastruktury podepsat dohodu zajišťující koordinaci lhůt a technických řešení pro zavádění systému. V případě sporu může Komise poskytnout podporu při hledání řešení.
- (8) Za účelem sledování pokroku při zavádění systému ERTMS na koridorech hlavní sítě by členské státy měly Komisi oznamovat včasné provedení svých úseků prostřednictvím systému TENtec a evropského registru infrastruktury. Odklad příslušných lhůt lze povolit na žádost členského státu a pouze za výjimečných okolností.
- (9) Revize nařízení (EU) č. 1316/2013 by mohla mít důsledky pro vytyčení koridorů hlavní sítě. Toto nařízení by mělo být náležitě přezkoumáno. Toto nařízení stanoví lhůty pro provedení těchto úseků koridorů, v nichž může být systém ERTMS uveden do provozu nejpozději do roku 2023. Všechna data po roce 2023 budou do 31. prosince 2023 přezkoumána ve vztahu k časovému horizontu stanovenému v nařízení (EU) č. 1315/2013 s cílem dosáhnout realistického prováděcího harmonogramu a zjistit možnosti zkrácení lhůt provedení.
- (10) Od data použitelnosti tohoto nařízení, které je prováděcím aktem ve smyslu článku 13 nařízení (EU) 2016/919, se přestanou používat body 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 a 7.3.5 přílohy III rozhodnutí 2012/88/EU. Bod 7.3.2.3 by však neměl spadat do oblasti působnosti tohoto nařízení, jelikož se na něj nevztahuje jeho právní základ. Proto by se bod 7.3.2.3 přílohy III rozhodnutí 2012/88/EU měl nadále používat až do přijetí dalšího prováděcího aktu.
- (11) V případě vysokorychlostních tratí umístěných na koridorech hlavní sítě, na něž se vztahuje toto nařízení, platí, že pokud je některá z podmínek stanovených v bodě 7.3.2.3 přílohy III rozhodnutí 2012/88/EU splněna před datem stanoveným pro tentýž úsek v příloze I, měli by provozovatelé železniční infrastruktury na daném úseku namontovat traťové zařízení ERTMS v souladu s uvedeným ustanovením.
- (12) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v článku 52 nařízení (EU) č. 1315/2013,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

#### Článek 1

##### **Předmět a oblast působnosti**

1. Toto nařízení stanoví harmonogram pro zavedení evropského systému řízení železničního provozu (dále jen „ERTMS“) na koridorech hlavní sítě, jak je uvedeno v příloze I.
2. Toto nařízení se nevztahuje na realizaci palubní části systému ERTMS stanovenou v bodě 7.3.3 přílohy III rozhodnutí 2012/88/EU.

#### Článek 2

##### **Zvláštní prováděcí pravidla pro traťová zařízení v rámci evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS)**

1. Provozovatelé železniční infrastruktury vybaví koridory hlavní sítě systémem ERTMS a uvedou systém ERTMS na těchto koridorech do provozu nejpozději ve lhůtách uvedených v příloze I tohoto nařízení, včetně železničních nádraží a uzlů. Železniční spojení s prvky uvedenými v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013 a složkami infrastruktury uvedenými v článku 11 nařízení (EU) č. 1315/2013, které se nacházejí na koridoru hlavní sítě, musí být vybaveno a uvedeno do provozu ve lhůtě stanovené pro příslušný úsek koridoru hlavní sítě.

Zavádění musí být v souladu s čl. 1 odst. 4, čl. 7 odst. 2 písm. c) a čl. 39 odst. 3 nařízení (EU) č. 1315/2013.

2. Koridor hlavní sítě je považován za vybavený systémem ERTMS, pokud je systém ERTMS schválen k uvedení do provozu podle článku 15 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES <sup>(1)</sup> nebo článku 18 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 <sup>(2)</sup>, tak aby umožňoval přepravu cestujících a nákladu v obou směrech zejména v případě stavebních prací nebo narušení běžného provozu a v rozsahu nezbytném pro provoz vozidel vybavených pouze systémem ERTMS také na odstavných kolejích.
3. Provozovatelé železniční infrastruktury ve vzájemné spolupráci vyvinou úsilí o instalaci systému ERTMS na přeshraničních úsecích a jeho souběžné a technicky soudržné uvedení do provozu. Provozovatelé železniční infrastruktury musí po konzultaci s dotčenými železničními podniky podepsat dohodu o technických a provozních aspektech zavádění systému pro každý přeshraniční úsek. Provozovatelé železniční infrastruktury musí takovou dohodu uzavřít nejpozději jeden rok před uplynutím dřívější ze lhůt pro zavedení systému na daném přeshraničním úseku. Tato dohoda stanoví přechodná ustanovení pro zohlednění potřeb železničních podniků při přeshraničním provozu. V případě neshody musí dotčené členské státy zahájit aktivní dialog s cílem nalézt společné, kompromisní řešení. Mohou požádat o podporu ze strany Komise. Členské státy tyto dohody oznámí Komisi nejpozději jeden měsíc po uzavření.
4. Lhůty pro dokončení stanovené v dohodách o projektech spolufinancovaných Unií, které nastanou dříve než lhůty stanovené v příloze I, mají před těmito lhůtami přednost.
5. Členské státy se mohou rozhodnout, že zachovají stávající systémy třídy B, jak jsou vymezeny v bodě 2.2 přílohy nařízení (EU) 2016/919. Nicméně ve lhůtách uvedených v příloze I musí být vozidlům podle bodu 1.1 přílohy nařízení (EU) 2016/919, která jsou vybavena systémem ERTMS ve verzi kompatibilní s traťovým zařízením, umožněn přístup k těmto tratím a ke složkám infrastruktury uvedeným v článku 11 nařízení (EU) č. 1315/2013, aniž by musela být vybavena systémem třídy B.

### Článek 3

#### Oznámení

1. Jakmile bude systém ERTMS na úseku koridoru hlavní sítě uveden do provozu, sdělí dotyčný členský stát tuto skutečnost Komisi ve lhůtě jednoho měsíce prostřednictvím systému zřízeného podle čl. 49 odst. 1 nařízení (EU) č. 1315/2013 a čl. 5 odst. 1 prováděcího rozhodnutí 2014/880/EU <sup>(3)</sup>.
2. Členské státy Komisi oznámí případná prodloužení při uvádění systému ERTMS do provozu na některém úseku koridoru hlavní sítě, který má být systémem vybaven. Provozovatelé železniční infrastruktury o těchto prodlouženích odpovídajícím způsobem uvědomí členské státy.
3. Při oznamování prodloužení, jak je uvedeno v odstavci 2, dotyčný členský stát zašle Komisi dokumentaci obsahující technický popis projektu a stanovující novou lhůtu pro uvedení systému ERTMS do provozu. V dokumentaci musí být uvedeny důvody prodloužení a nápravná opatření přijatá provozovatelem železniční infrastruktury.
4. Pokud je prodloužení důsledkem výjimečné okolnosti, může Komise souhlasit s prodloužením příslušné lhůty o maximálně tři roky. Pokud je odklad udělen, členský stát provede do jednoho měsíce od udělení tohoto odkladu nezbytné změny ve svém vnitrostátním prováděcím plánu podle bodu 7.4.4 přílohy nařízení (EU) 2016/919.

Výjimečnou okolností podle prvního pododstavce se rozumí okolnost vyplývající z fáze plánování, která souvisí se specifickými geologickými zjištěními, ochranou životního prostředí nebo ochranou druhů, archeologickými nálezy, povolovacími řízeními či prováděním posuzování vlivů na životní prostředí podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU <sup>(4)</sup>, nebo okolnost vyplývající z fáze výstavby nebo schvalování, která je mimo kontrolu předkladatele projektu a která nespadá do kategorie běžných rizik, která by měla být řešena na úrovni řízení tohoto typu projektu.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

<sup>(2)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44).

<sup>(3)</sup> Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/880/EU ze dne 26. listopadu 2014 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury a o zrušení prováděcího rozhodnutí 2011/633/EU (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 489).

<sup>(4)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/52/EU ze dne 16. dubna 2014, kterou se mění směrnice 2011/92/EU o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 124, 25.4.2014, s. 1).

5. Pokud budou specifikace systému ERTMS stanovené v nařízení (EU) 2016/919 neslučitelným způsobem změněny legislativním aktem, členské státy Komisi poskytnou analýzu dopadu použití změněného právního předpisu na jejich síť a na plánování systému ERTMS, a to bez zbytečného odkladu, nejpozději však v okamžiku formálního stanoviska výboru podle článku 51 směrnice (EU) 2016/797. V případě, že lze prokázat přímý dopad změn na náklady či harmonogram provádění konkrétních opatření, příloha I se odpovídajícím způsobem upraví.

#### Článek 4

#### **Přezkum**

Nejpozději do 31. prosince 2023 provede Komise po konzultaci s členskými státy a za pomoci evropského koordinátora systému ERTMS uvedeného v článku 45 nařízení (EU) č. 1315/2013 přezkum lhůt po 1. lednu 2024, které jsou stanoveny v příloze I tohoto nařízení.

#### Článek 5

#### **Odkazy**

Odkazy na přílohu III rozhodnutí 2012/88/EU se považují za odkazy na toto nařízení v souladu se srovnávací tabulkou v příloze II.

#### Článek 6

#### **Vstup v platnost**

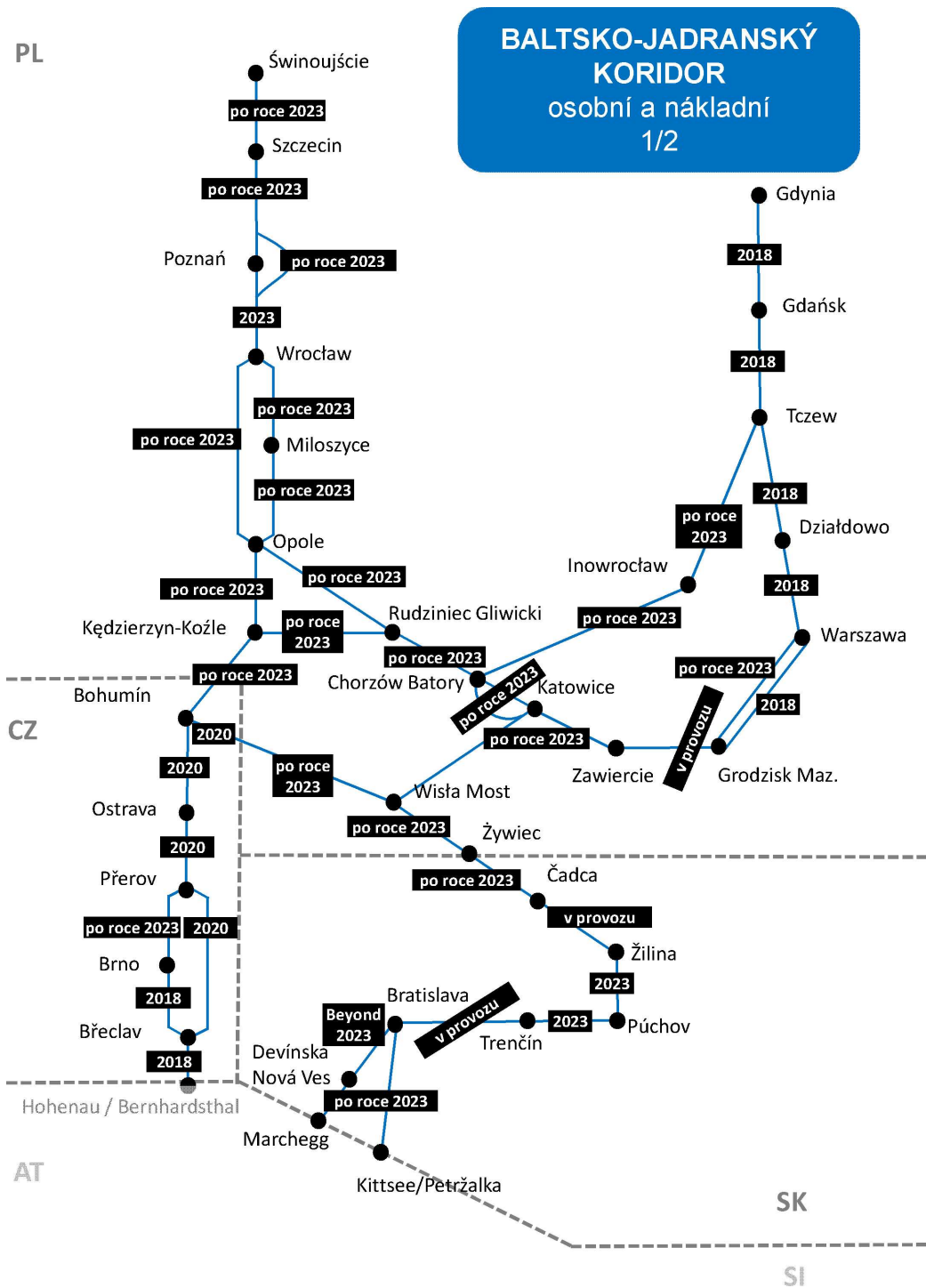
Toto nařízení vstupuje v platnost dne 26. ledna 2017.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

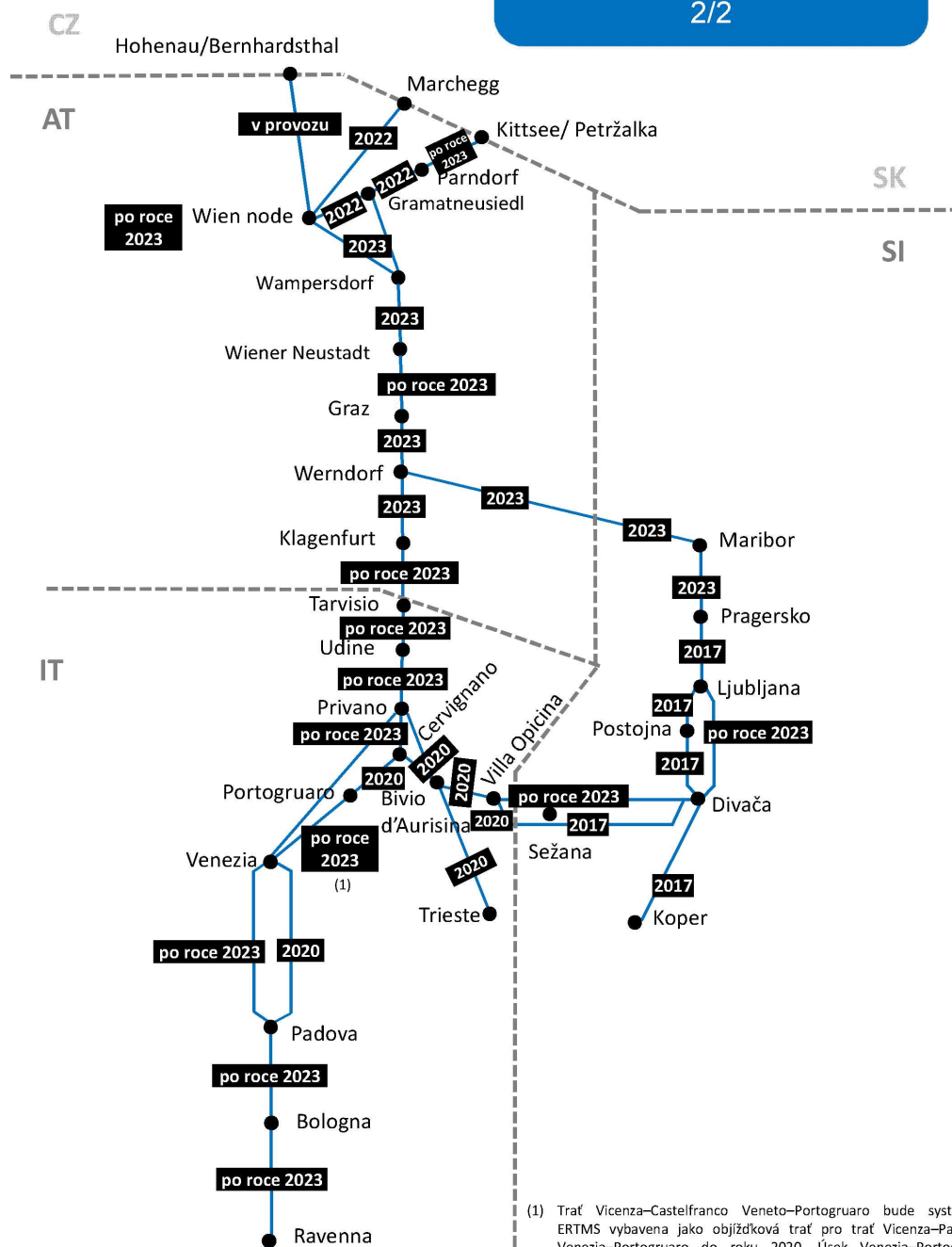
V Bruselu dne 5. ledna 2017.

*Za Komisi*  
*předseda*  
Jean-Claude JUNCKER

## PŘÍLOHA I

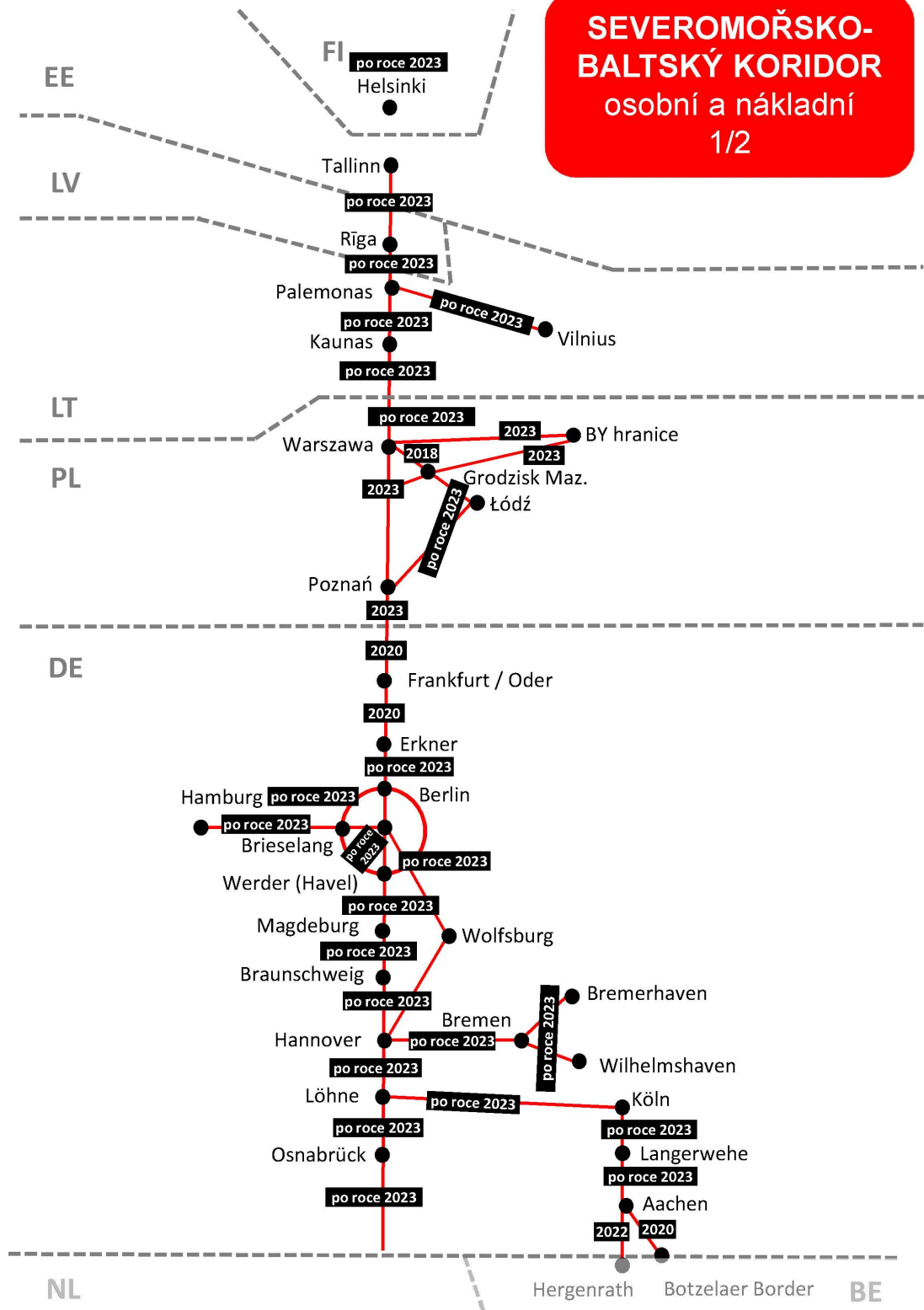


## BALTSKO-JADRANSKÝ KORIDOR osobní a nákladní 2/2

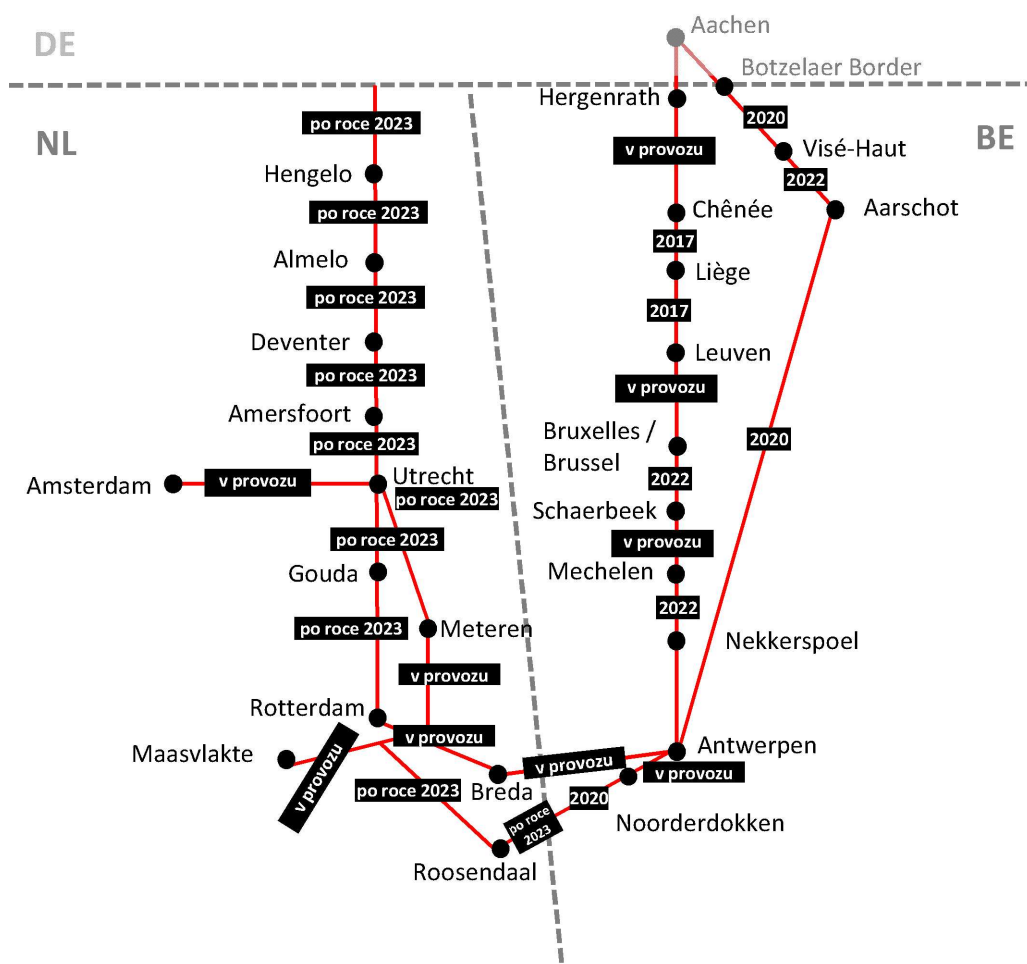


(1) Trať Vicenza–Castelfranco Veneto–Portogruaro bude systémem ERTMS vybavena jako objížďková trať pro trať Vicenza–Padova–Venezia–Portogruaro do roku 2020. Úsek Venezia–Portogruaro umístěný na koridoru hlavní sítě bude vybaven po roce 2023, nicméně před rokem 2030.

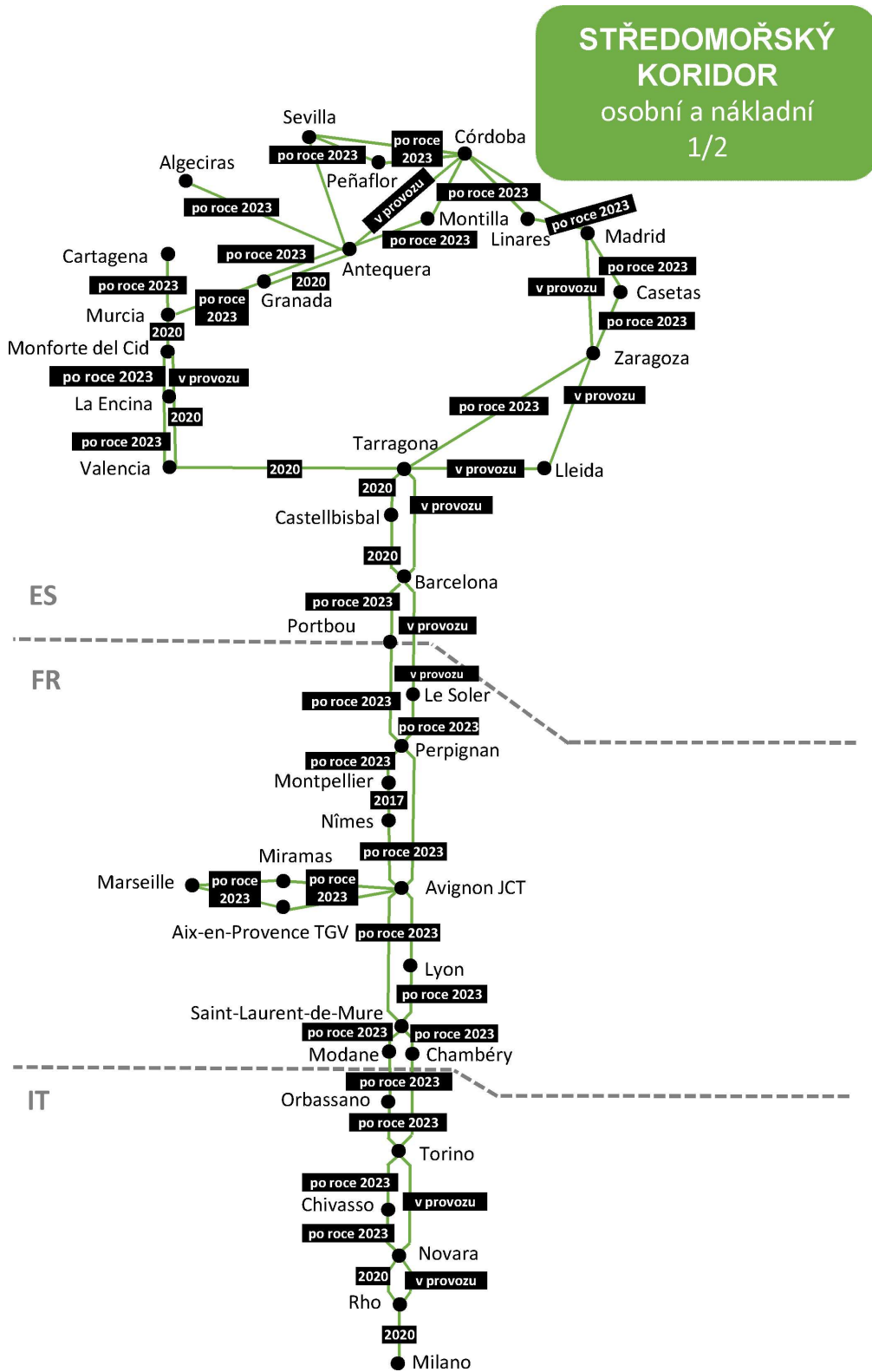
**SEVEROMOŘSKO-BALTSKÝ KORIDOR**  
osobní a nákladní  
1/2



## SEVEROMOŘSKO- BALTSKÝ KORIDOR osobní a nákladní 2/2

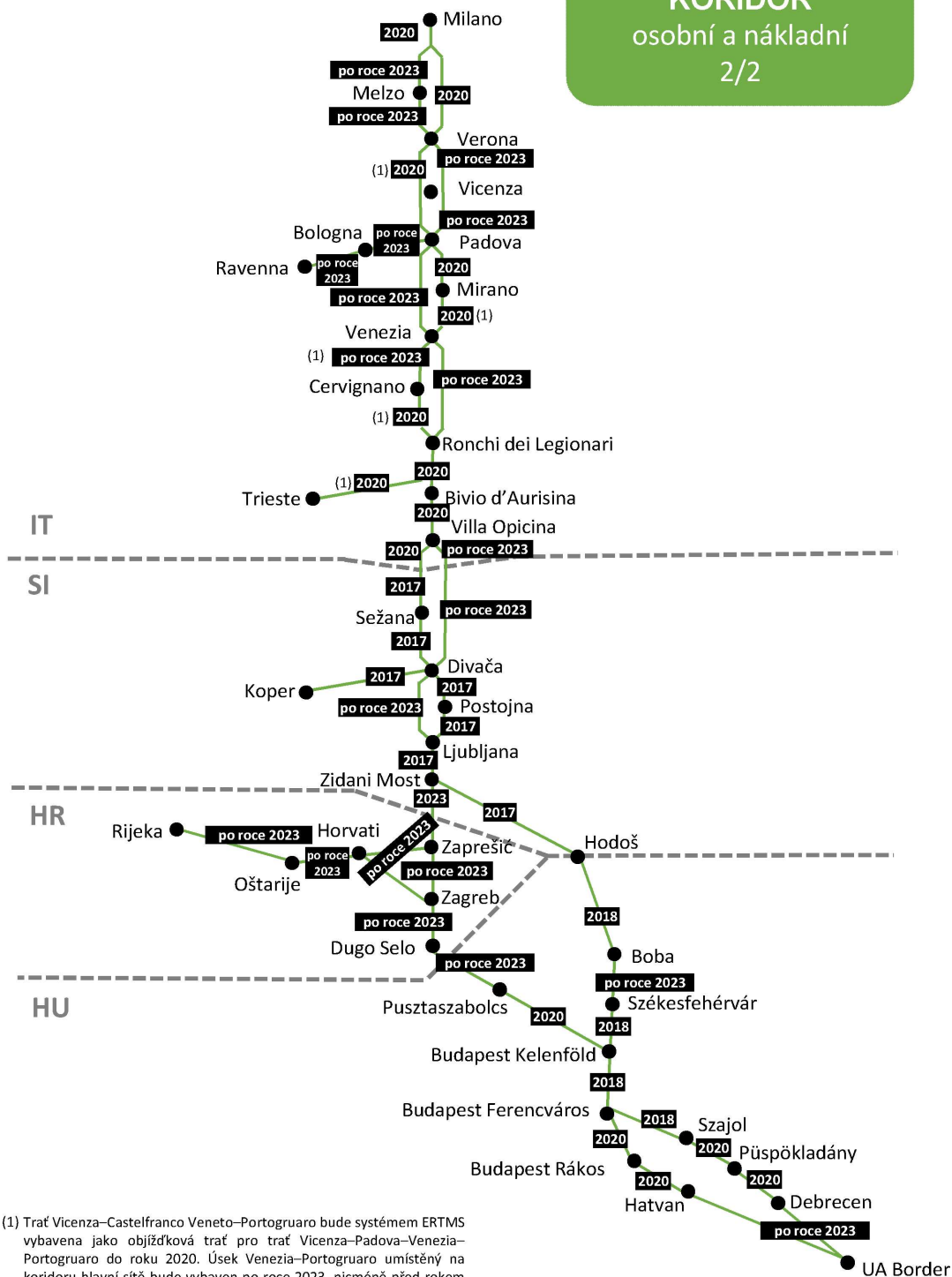




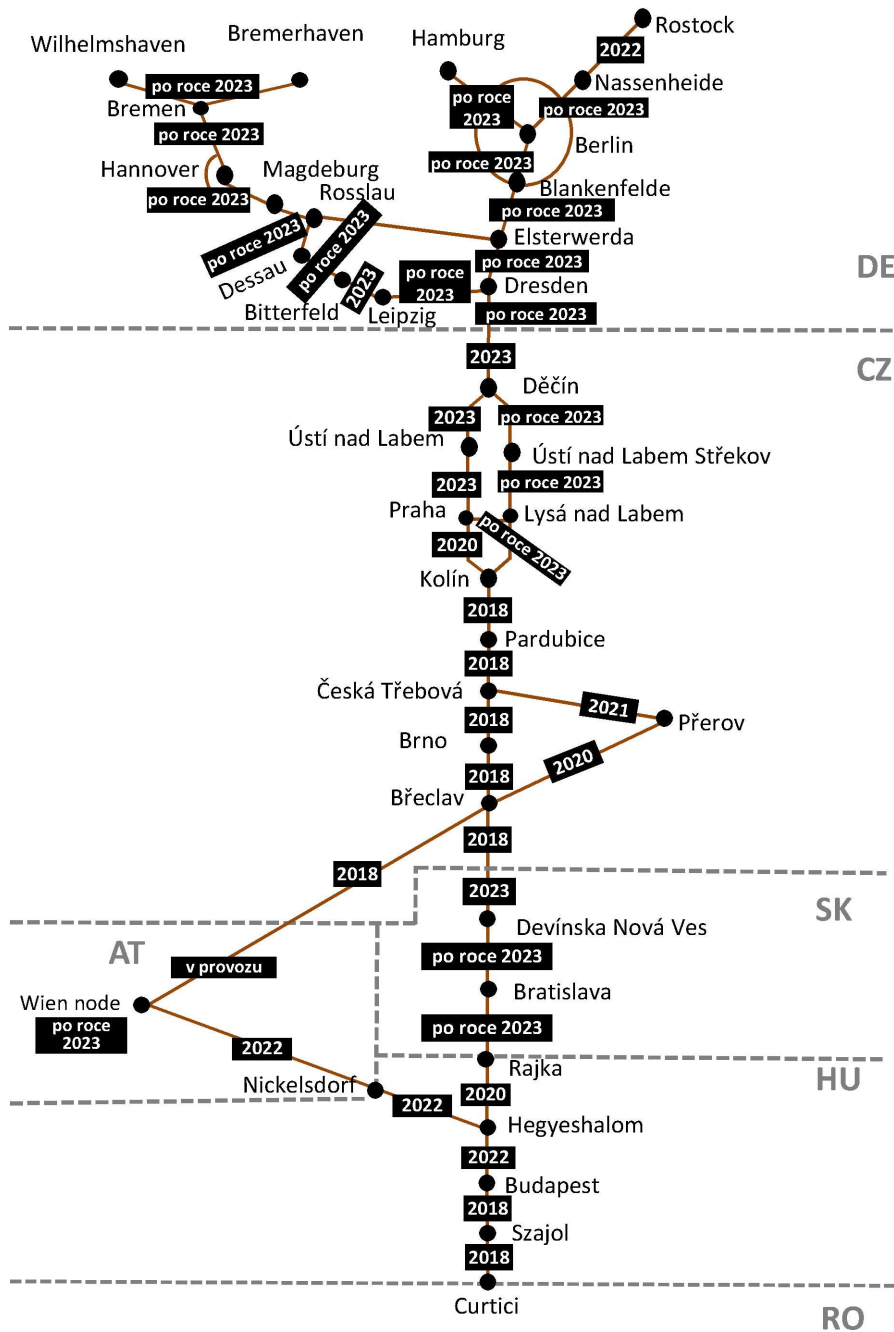


## STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR

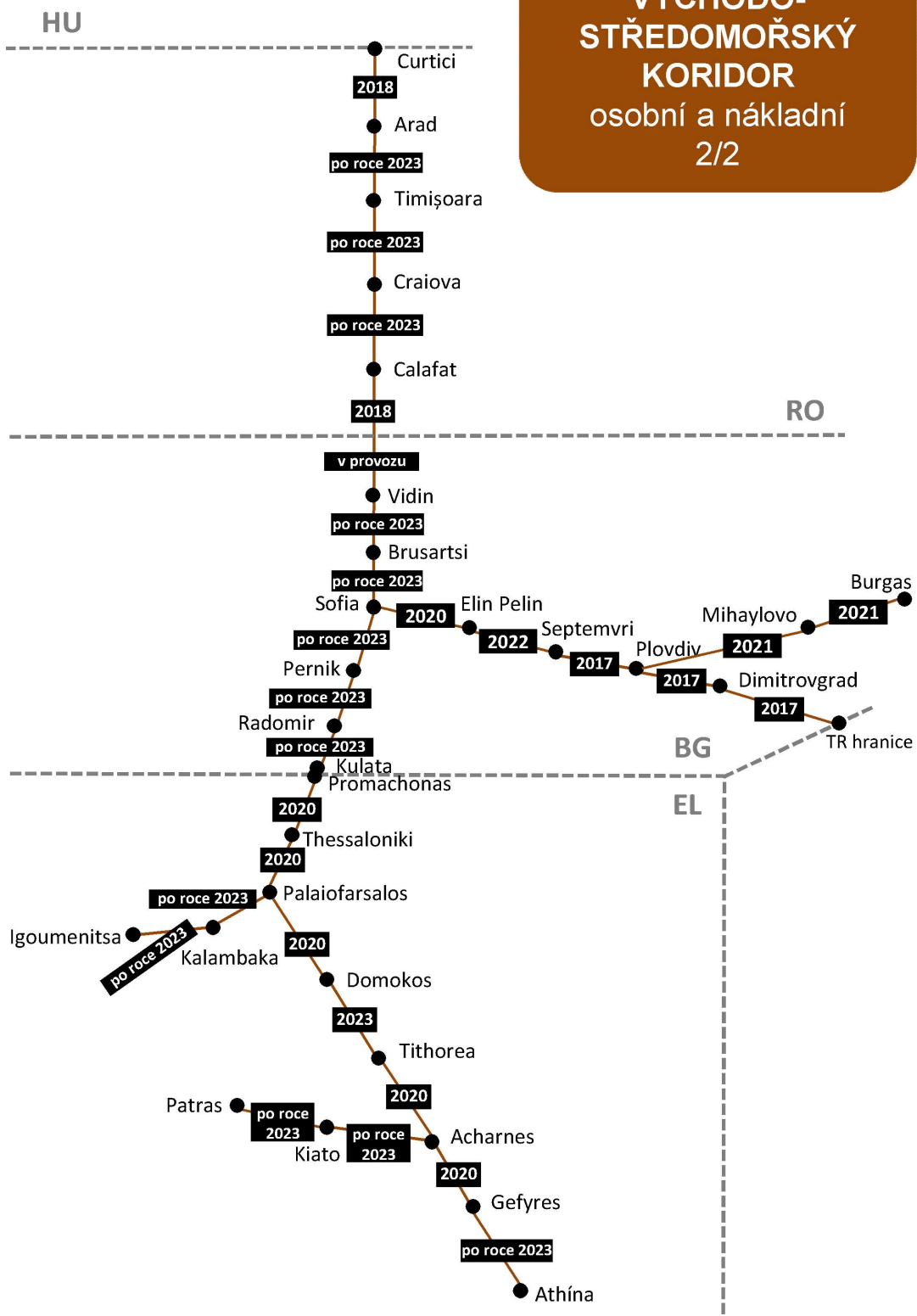
osobní a nákladní  
2/2



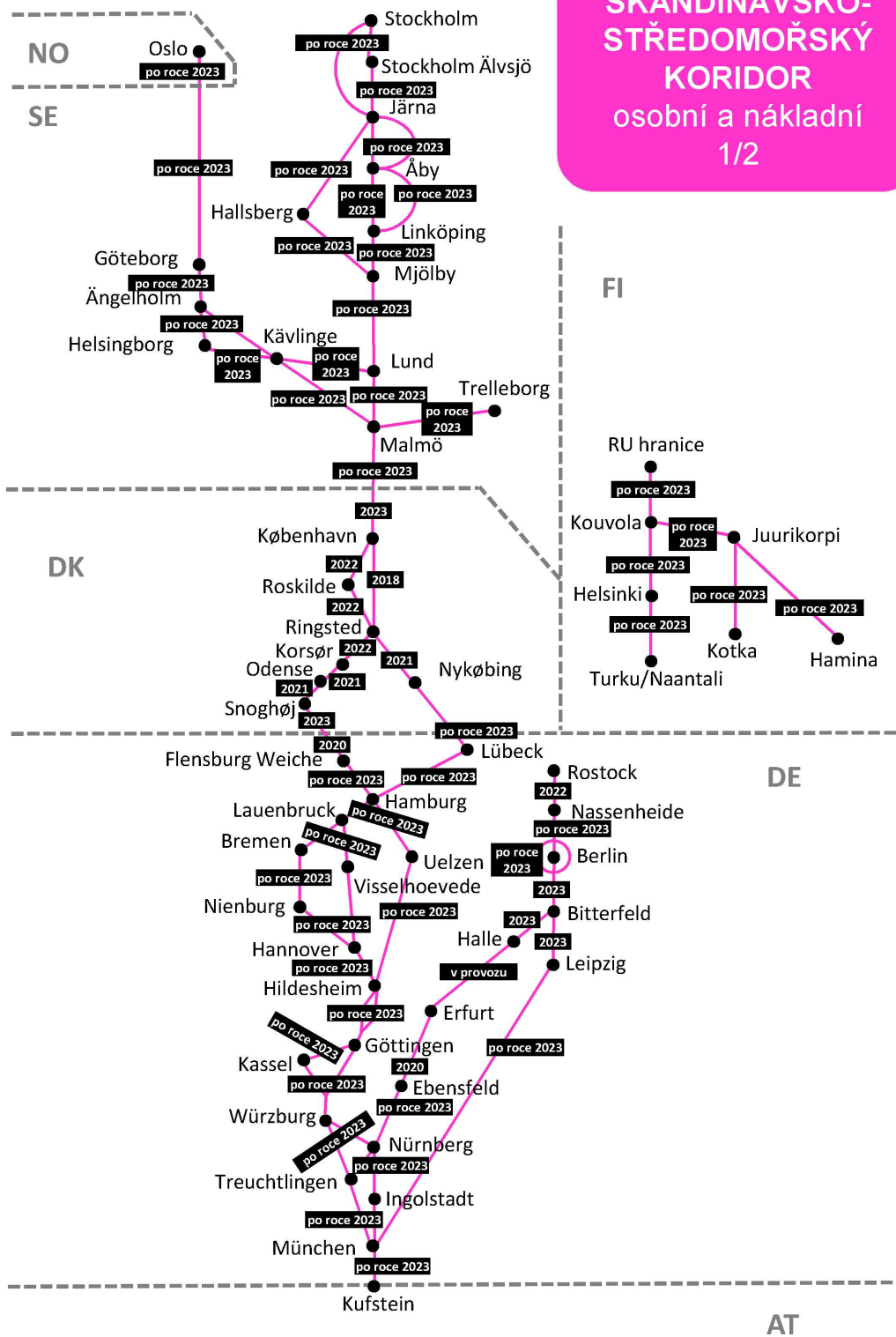
## VÝCHODO-STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR osobní a nákladní 1/2



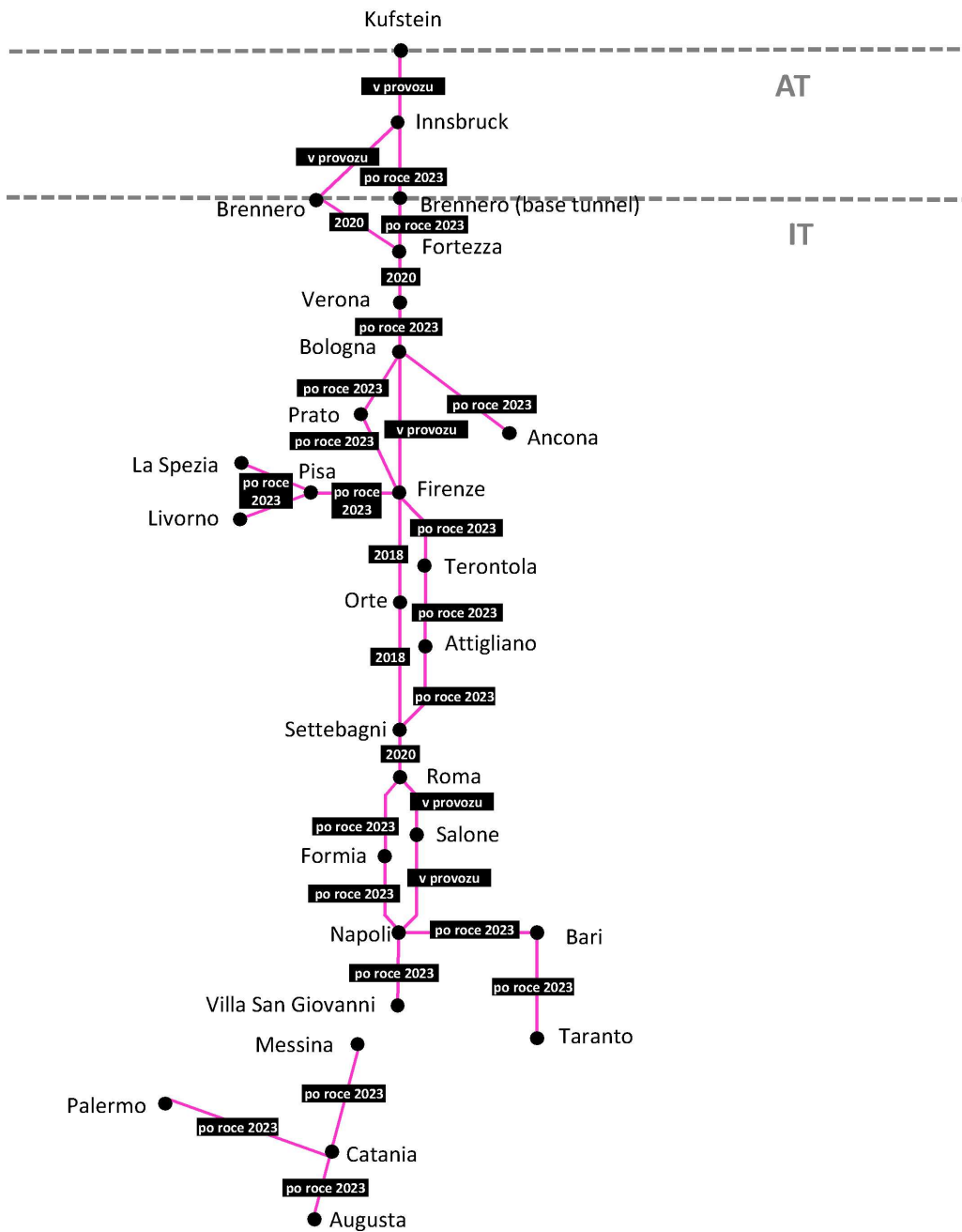
**VÝCHODO-STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR**  
osobní a nákladní  
2/2



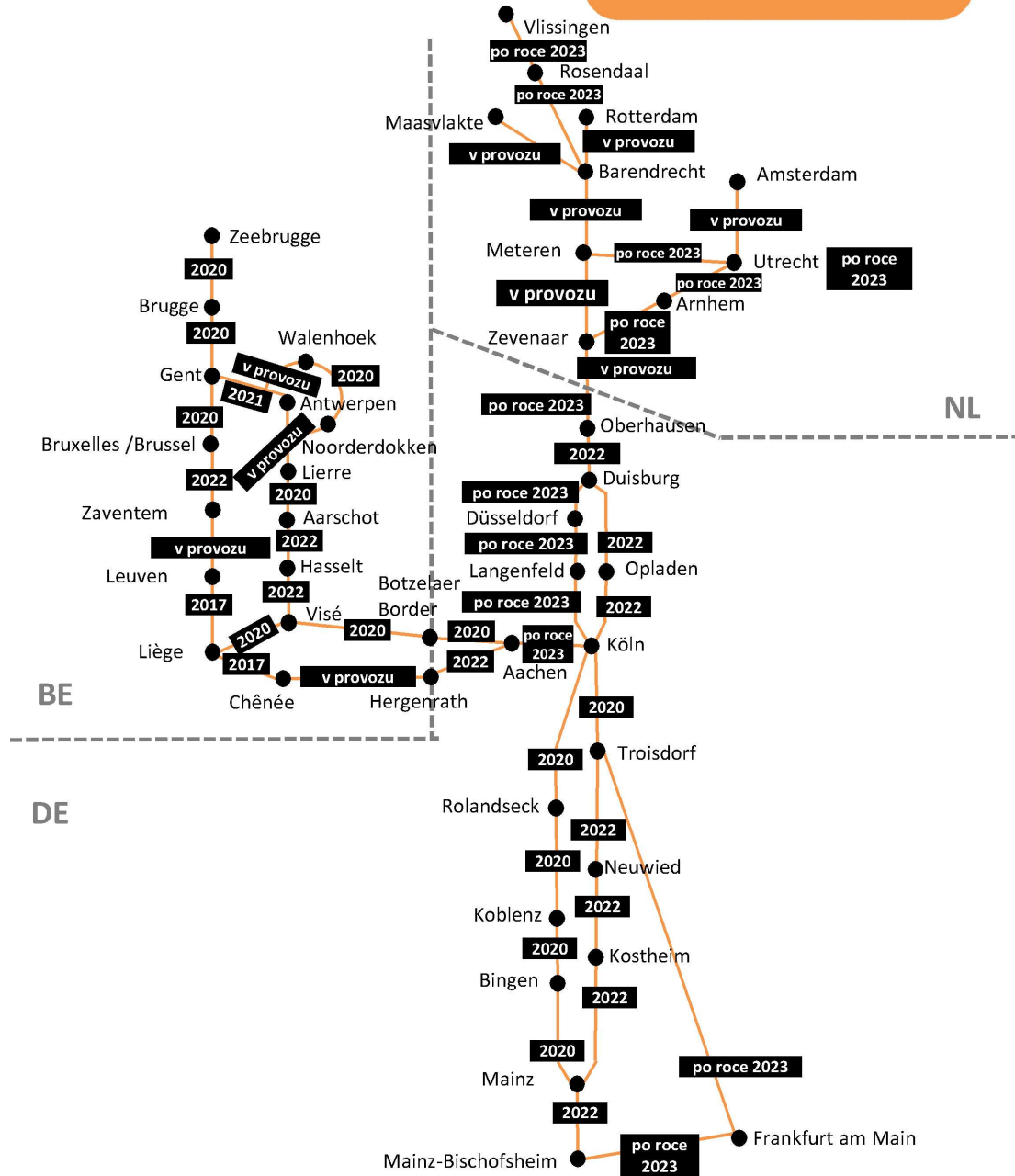
**SKANDINÁVSKO-STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR**  
osobní a nákladní  
1/2



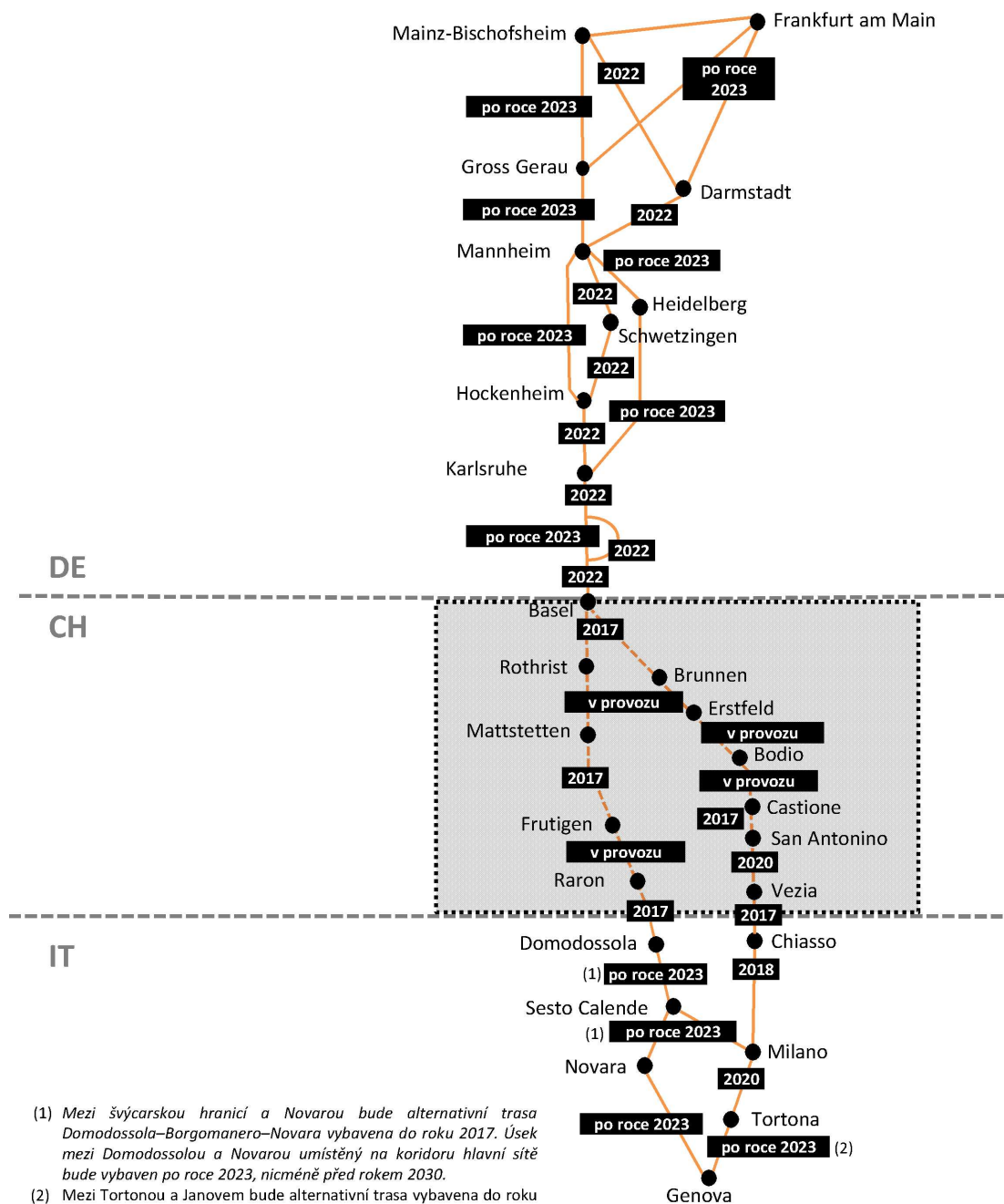
**SKANDINÁVSKO-STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR**  
osobní a nákladní  
2/2



# RÝNSKO-ALPSKÝ KORIDOR osobní a nákladní 1/2

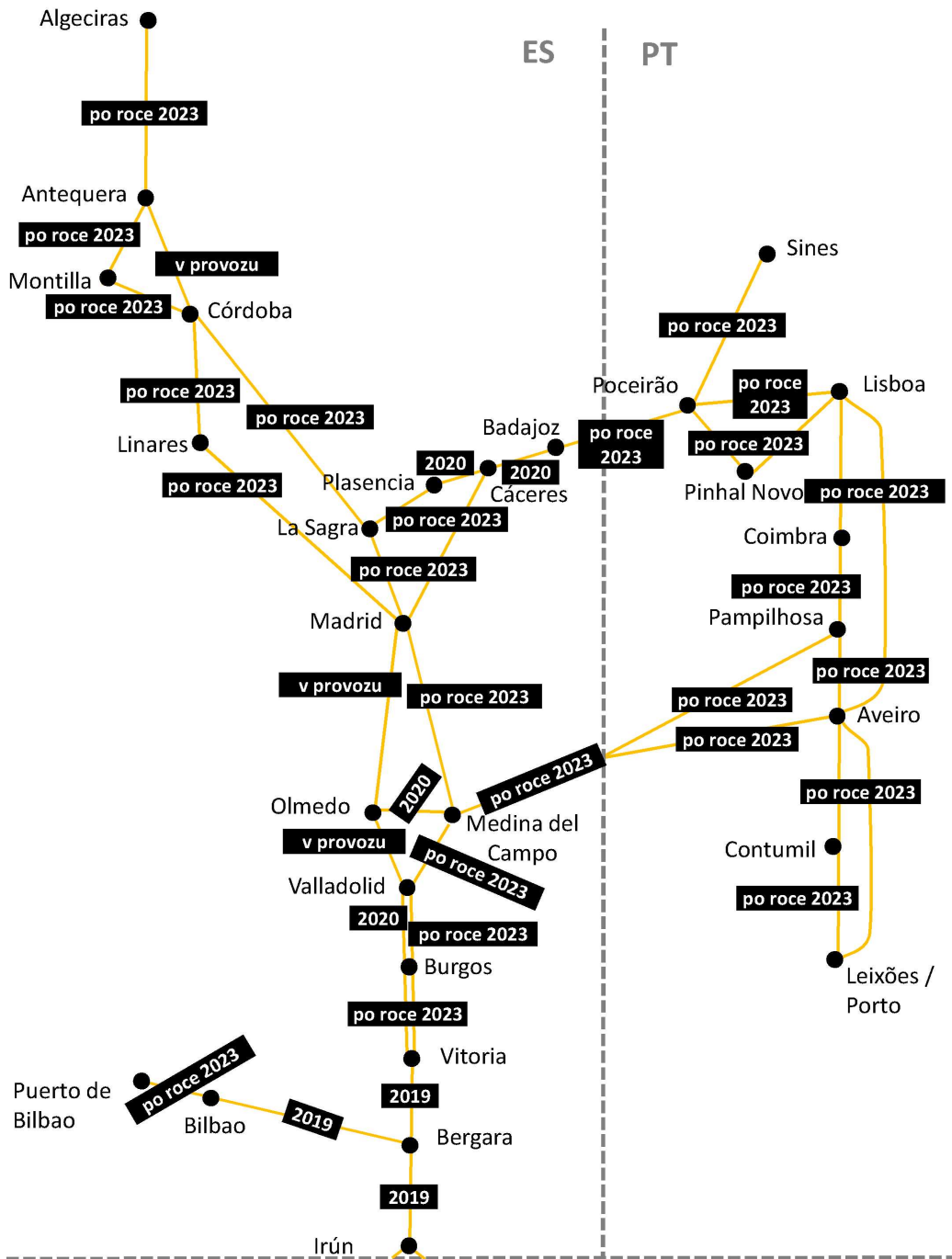


## RÝNSKO-ALPSKÝ KORIDOR osobní a nákladní 2/2

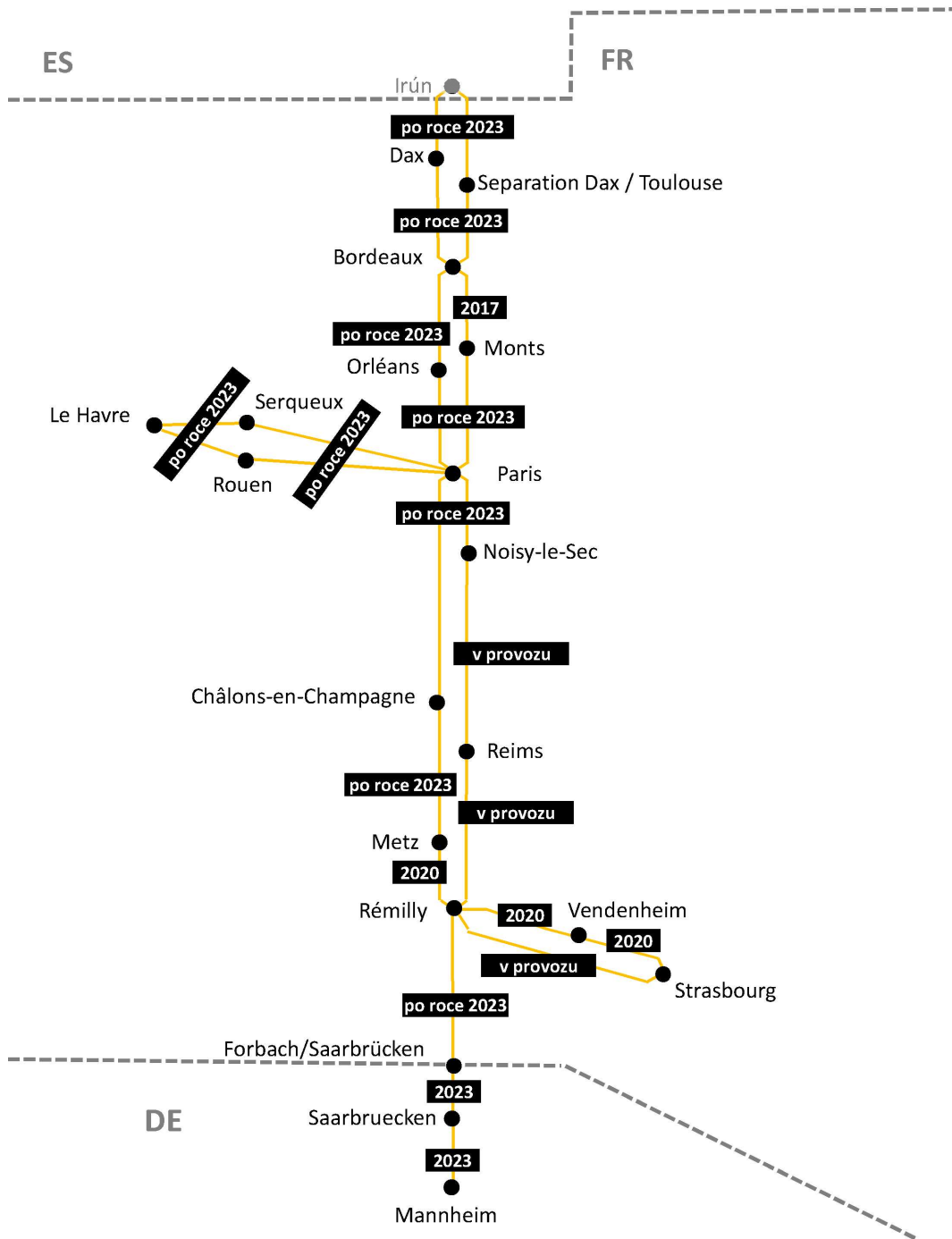




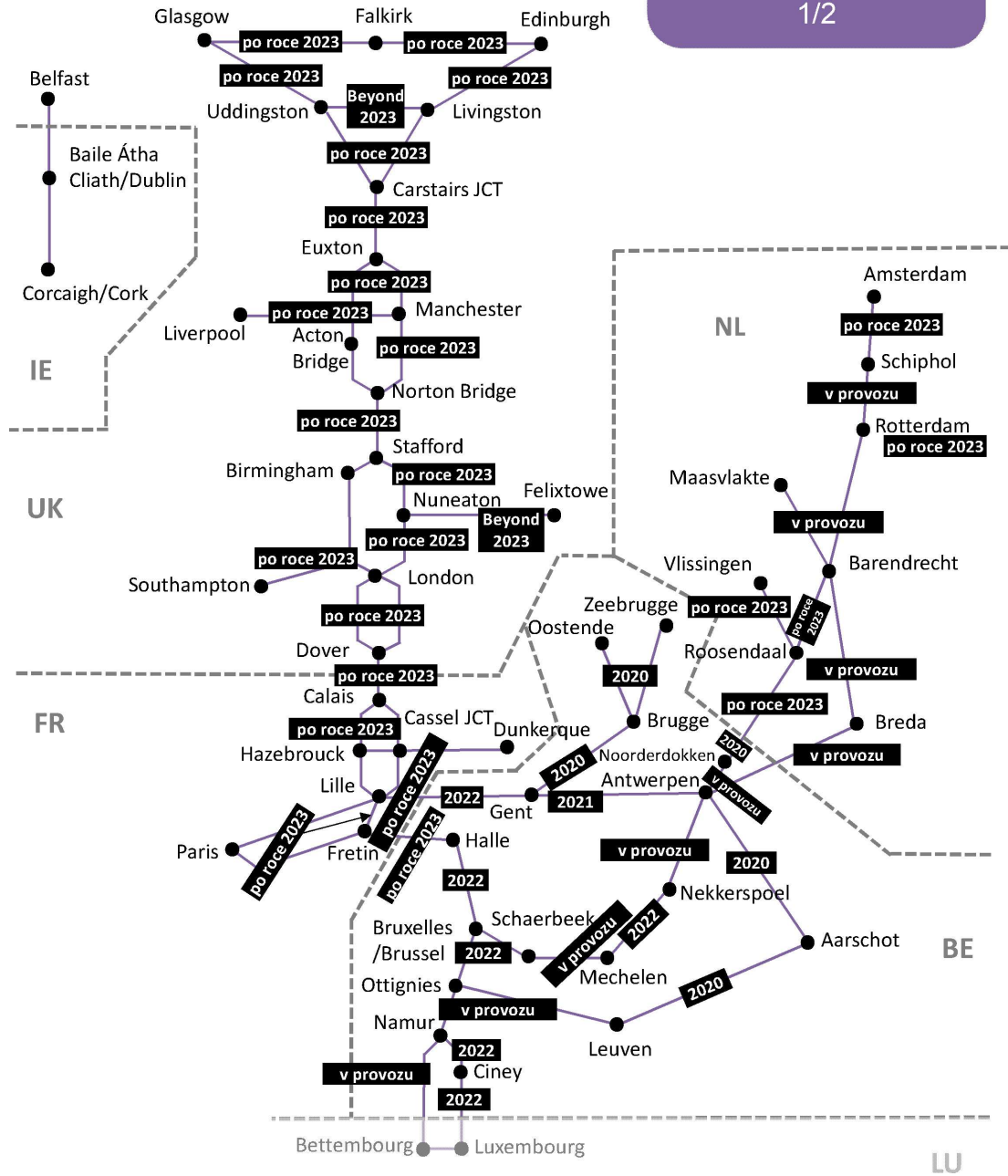
# ATLANTICKÝ KORIDOR osobní a nákladní 1/2



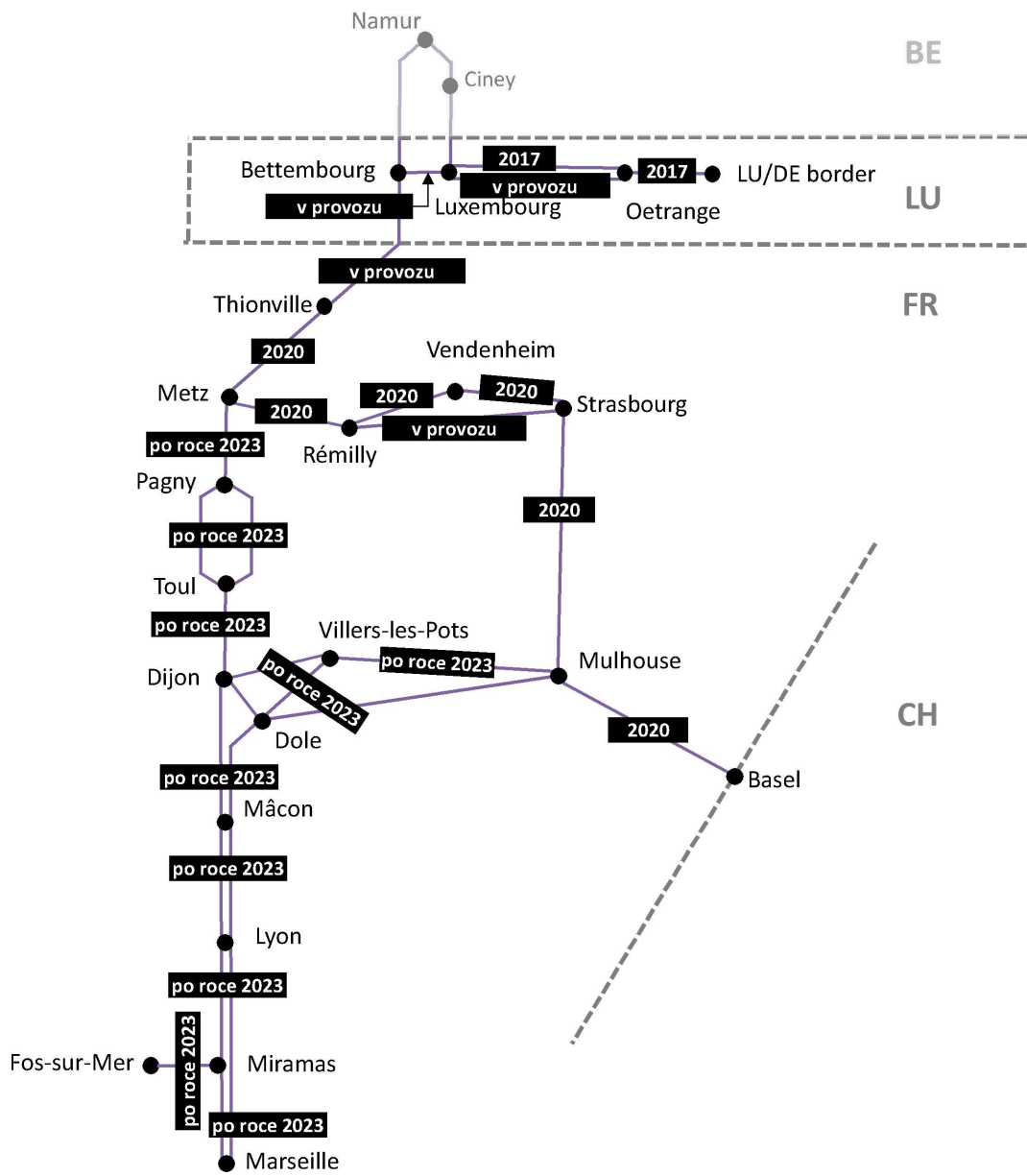
# ATLANTICKÝ KORIDOR osobní a nákladní 2/2

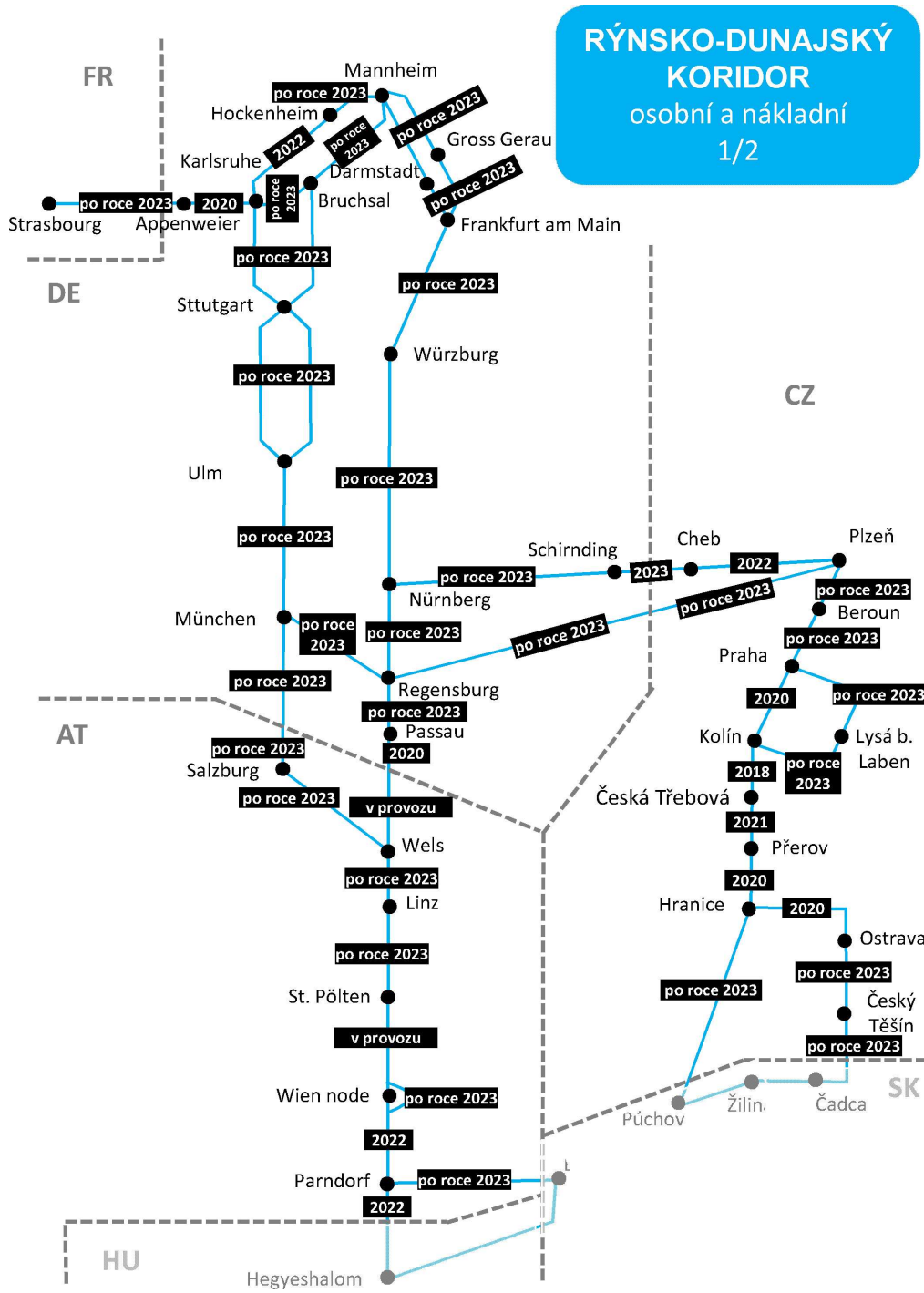


**SEVEROMOŘSKO-STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR**  
osobní a nákladní  
1/2



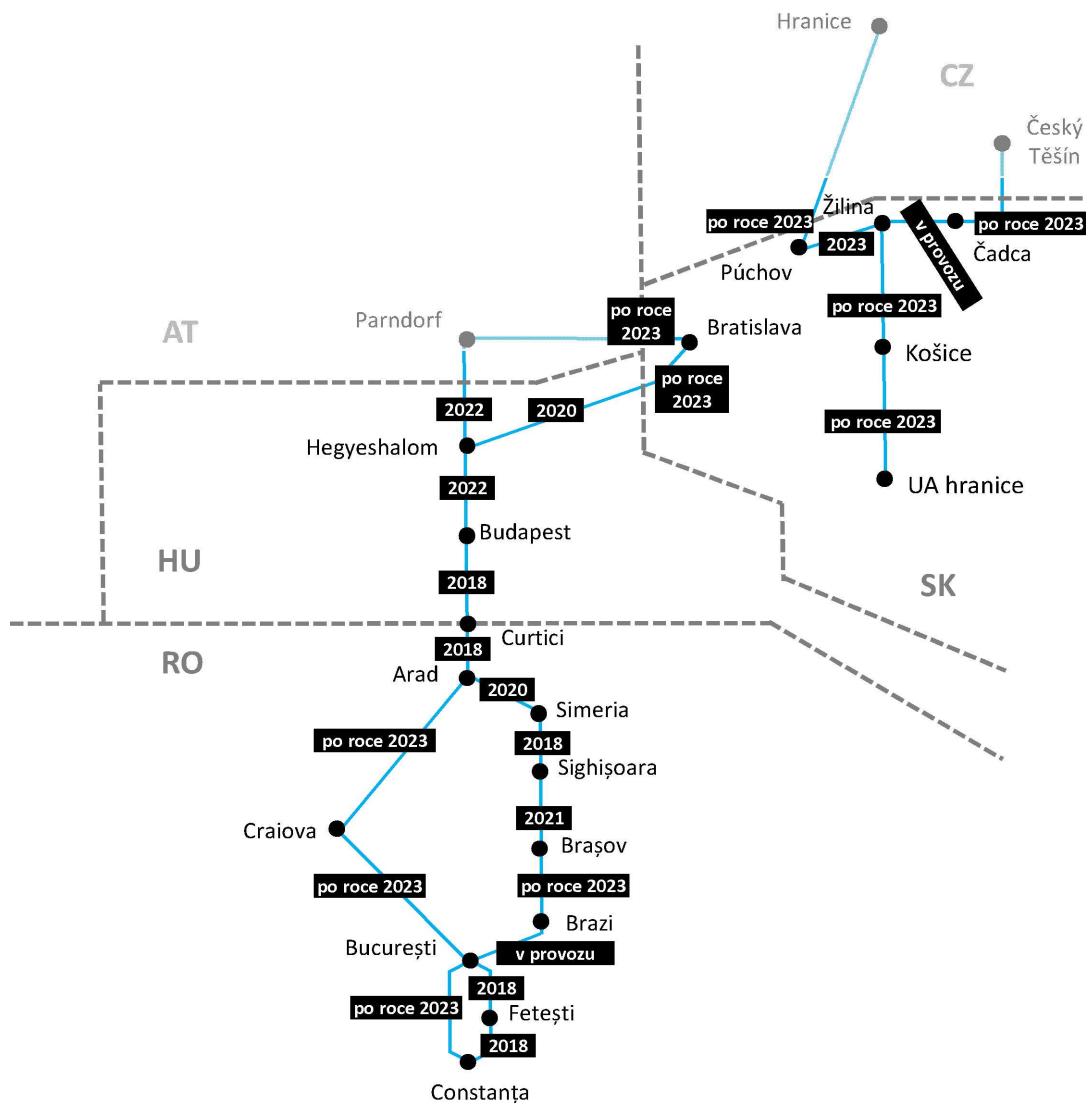
**SEVEROMOŘSKO-STŘEDOMOŘSKÝ KORIDOR**  
osobní a nákladní  
2/2





# RÝNSKO-DUNAJSKÝ KORIDOR

osobní a nákladní  
2/2



## PŘÍLOHA II

## Srovnávací tabulka

Rozhodnutí 2012/88/EU	Toto nařízení
Příloha III bod 7.3.1	Článek 1
Příloha III bod 7.3.2	Články 1 a 2
Příloha III bod 7.3.2.1	Čl. 2 odst. 1
Příloha III bod 7.3.2.2	Čl. 2 odst. 1
Příloha III bod 7.3.2.4	—
Příloha III bod 7.3.2.5	Čl. 3 odst. 1
Příloha III bod 7.3.2.6	Čl. 3 odst. 2, 3 a 4
Příloha III bod 7.3.4	Příloha I
Příloha III bod 7.3.5	Čl. 2 odst. 1