



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 13.12.2006
KOM(2006) 783 v konečném znění

2006/0273 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o interoperabilitě železničního systému Společenství

(Kodifikované znění)

(předložený Komisí)

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

• **Odůvodnění a cíle návrhu**

Hlavním cílem opatření Komise je zjednodušit a zmodernizovat regulační rámec v Evropě. Při uskutečňování tohoto průřezového strategického cíle musela Komise vypracovat a provádět ambiciózní program zaměřený na zdokonalení právních předpisů s cílem přispět k dosažení cílů lisabonské strategie pro růst a zaměstnanost. Právě v tomto rámci padl návrh na kodifikaci a sloučení směrnic o železniční interoperabilitě.

Vnitrostátní postupy pro schvalování lokomotiv se v současné době považují za jednu z největších překážek pro vytvoření nových železničních podniků v oblasti nákladní dopravy a velkou měrou narušují interoperabilitu evropského železničního systému. Jelikož žádný členský stát nemůže sám rozhodnout, že povolení k uvedení do provozu, které vydá, bude platit na území jiných členských států, je třeba, aby Společenství vyvinulo iniciativu s cílem harmonizovat vnitrostátní postupy, zjednodušit je a systematictěji uplatňovat zásadu vzájemného uznávání.

• **Obecné souvislosti**

Tento návrh je součástí rozsáhlejší iniciativy, jejímž cílem je zlepšit technickou část regulačního rámce v oblasti železnic, tj. směrnice o železniční interoperabilitě, směrnici o bezpečnosti železnic a nařízení o zřízení agentury.

Za prvé, jeden z rozhodujících aspektů, které je za účelem usnadnění volného pohybu vlaků třeba zlepšit, se týká postupu pro schvalování lokomotiv. Podle výrobců a železničních podniků jsou tyto postupy často velice zdoluhavé a finančně nákladné; výrobci se rovněž domnívají, že některé žádosti ze strany příslušných subjektů by z čistě technického hlediska bylo sotva možné odůvodnit.

Za druhé, v rámci programu zaměřeného na zjednodušení právních předpisů navrhuje Komise konsolidovat a sloučit směrnice o železniční interoperabilitě.

Za třetí, s ohledem na velkou desetiletou zkušenost s prováděním směrnic o interoperabilitě by Komise měla navrhnout několik zlepšení v technické části regulačního rámce.

Tento návrh se týká kodifikace, přepracování a integrace směrnic o železniční interoperabilitě. Souvisí se společnými návrhy na změnu nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské železniční agentury (dále jen „agentura“) a směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic.

• **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Tento návrh se týká přepracování a sloučení těchto směrnic:

- SMĚRNICE RADY 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 235, 17. 9. 1996, s. 6), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 ze dne 29. září 2003 (Úř. věst. L 284, 31. 10. 2003, s. 1).

- SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 110, 20. 4. 2001, s. 1), ve znění opravy, Úř. věst. L 334, 18. 12. 2001, s. 34 (2001/16/ES).

- **Soulad s ostatními politikami a cíli Unie**

Zjednodušením postupů pro uvádění kolejových vozidel do provozu se železniční doprava může stát konkurenceschopnější. Snížením nákladů na dopravní řetězec se rovněž zlepší konkurenceschopnost celého odvětví v Evropské unii. Prostřednictvím dynamického odvětví železnic se rovněž posílí světové prvenství evropské železniční dopravy a budou zachována pracovní místa. Konkurenceschopnější železniční doprava také přispívá k základním závazkům Evropské unie v oblasti udržitelného rozvoje a boje proti změně klimatu.

Proto je tato iniciativa součástí přepracované strategie pro růst a zaměstnanost. Kromě toho umožňuje snížit administrativní náklady na opatření vnitrostátních bezpečnostních orgánů.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

V dubnu 2006 vypracovala Komise konzultační dokument, kterým stanovila několik možností a který v rámci semináře představila všem dotčeným stranám (vnitrostátním orgánům příslušným pro bezpečnost železnic, průmyslu, dopravců, provozovatelům infrastruktury, evropským normalizačním subjektům atd.) Písemné postoje všech těchto stran byly shromážděny a posouzeny v rámci studie dopadů vypracované v souladu s platnými normami.

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly vzaty v úvahu

Komise zohlednila různá stanoviska s cílem vypracovat svůj návrh, který se týká dvou témat: jednak jde o práce, které mohou být zahájeny ihned, aniž by se čekalo na vstup nových právních ustanovení v platnost, a jednak jde o změnu právních předpisů ve snaze zabezpečit právní rámec, kterým se udělují práva a povinnosti stranám, které jsou dotčeny schvalovacím řízením pro uvedení do provozu, pokud jde o železniční kolejová vozidla.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

Dotčená vědecká / odborná odvětví

Vnitrostátní postupy pro schvalování železničních kolejových vozidel, vnitrostátní technická pravidla a/nebo vnitrostátní bezpečnostní pravidla, náklady a lhůty související s těmito postupy atd.

Použitá metodika

Použily se pokyny Komise SEK(2005)791 ze dne 15. června 2005, aktualizované v roce 2006.

Hlavní konzultované organizace / odborníci

Posudek Evropské železniční agentury se použil pro vyhodnocení různých postojů zúčastněných stran odvětví a pro posouzení dopadů různých možností.

Shrnutí obdržených a použitých stanovisek

Nebyla zmíněna existence potenciálně závažných rizik s nevratnými důsledky.

Odkazuje se na posouzení dopadů.

Prostředky zveřejnění odborných stanovisek

Posouzení dopadů je zveřejněno na internetu.

• **Posouzení dopadů**

Referenční scénář: omezit se na používání stávajících právních předpisů a na zásah pouze v případě stížnosti.

Jiné než regulační možnosti: zveřejnit doporučení pracovní skupiny pro vzájemné schvalování stávajících kolejových vozidel a požádat členské státy, aby doporučení respektovaly; požádat agenturu, aby roztrídila vnitrostátní pravidla a stanovila jejich rovnocennost; požádat agenturu, aby v rámci vnitrostátních postupů pro uvádění do provozu fungovala jako poradní nebo odvolací subjekt; urychlit rozvoj a přepracování evropských norem; ověřit řádné uplatňování zásady vzájemného uznávání a, je-li potřeba, zahájit řízení pro porušení práva.

Regulační možnosti: změna právních předpisů za účelem: zrušit povinnost získat povolení v každém členském státě; vyjasnit postup, který se má používat pro stávající kolejová vozidla; umožnit agentuře, aby vydávala povolení k uvedení do provozu; umožnit agentuře, aby fungovala jako koordinační, poradní a/nebo odvolací subjekt, umožnit orgánům příslušným pro ověřování shody, aby vydávaly povolení k uvedení do provozu; umožnit provozovatelům infrastruktury, aby vydávali povolení k uvedení do provozu.

Komise provedla posouzení dopadů zakotvené v legislativním a pracovním programu. Výsledná zpráva je k dispozici na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

• **Shrnutí navrhovaných opatření**

Navrhuje se zjednodušit postup pro uvádění do provozu. V případě nákladních vozů a vozů pro osobní dopravu uvedených do provozu po vstupu této směrnice v platnost bude dostačující jedno povolení k uvedení do provozu za jeden členský stát Společenství. V případě kolejových vozidel, která byla uvedena do provozu před vstupem této směrnice v platnost a která nemají ES prohlášení o ověření, je třeba upřesnit, že se použije směrnice o bezpečnosti železnic. V případě kolejových vozidel, která mají ES prohlášení o ověření podle článku 18, je třeba detailně stanovit jediná

kritéria, která může ověřit bezpečnostní orgán za účelem vydání povolení k uvedení do provozu. V případě série vozidel vyrobených na základě jednoho typu je vhodné umožnit členským státům, aby vydávaly hromadná povolení k uvedení do provozu.

- **Právní základ**

Články 71 a 156.

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, pokud se návrh nedotýká oblasti spadající do výlučné pravomoci Společenství.

Cíle návrhu nemohou být uspokojivě dosaženy opatřením členských států z těchto důvodů:

Tato iniciativa je součástí skupiny návrhů, jejichž cílem je vyřešit problém kolejových vozidel, jejichž uvedení do provozu bylo povoleno v jednom členském státě, avšak nebylo automaticky schváleno v jiném členském státě. Tento problém je nadnárodní povahy a nelze jej vyřešit vnitrostátní iniciativou, neboť žádný členský stát by nepovolil uvedení kolejových vozidel do provozu na území jiného členského státu. Na druhé straně je úkolem Komise předložit návrhy v oblasti zjednodušení *acquis communautaire*.

Cílů návrhu může být lépe dosaženo opatřením na úrovni Společenství, a to z těchto důvodů:

Zásada teritoriality v případě povolení k uvedení do provozu je součástí směrnic o železniční interoperabilitě a o bezpečnosti železnic a žádným opatřením na vnitrostátní úrovni nelze dosáhnout cíle, který sleduje tento návrh.

Doba trvání a náklady na schvalování kolejových vozidel představují ukazatele, které o uskutečňování cílů, které sleduje tento návrh, prozradí nejvíce.

Změna článku 14 směrnic o interoperabilitě, které jsou sloučeny v rámci tohoto návrhu, umožňuje upřesnit stranu povolení, kterou je třeba vzájemně uznat, a v některých případech zjednodušit postup. Možnost rozhodovat o vydání povolení k uvedení do provozu na centrální úrovni, například vedoucím agentury, nebyla přijata; svědčí to o tom, že se návrh omezil na to, co členské státy nemohou uskutečnit vnitrostátní úrovní.

Návrh je proto v souladu se zásadou subsidiarity.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z níže uvedených důvodů:

Tento návrh byl vypracován s cílem minimalizovat nezbytné změny.

Tento návrh nemá téměř žádný vedlejší dopad na provozní rozpočet Komise. Pokud jde o příslušné orgány a průmysl, jsou očekávány pouze zisky, neboť jedním z hlavních cílů je zjednodušit postup pro povolení k uvedení do provozu tím, že se zruší zbytečná ověřování a omezí se právní předpisy.

- **Volba nástrojů**

Navrhovaný nástroj: směrnice.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené z tohoto důvodu / těchto důvodů:

Jde o změnu směrnice.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Pokud jde o agenturu, jsou nižší než 2,2 milionu EUR pro prvních pět let a následně klesnou na méně než 0,5 milionu EUR (odkazuje se na příložený finanční výkaz).

5) DALŠÍ INFORMACE

- **Zjednodušení**

Návrh zavádí zjednodušení administrativních postupů, které se vztahují na subjekty a soukromé osoby.

Kolejová vozidla, kterým bylo vydáno povolení k uvedení do provozu v jednom členském státě, se případně budou muset podrobit dalšímu vydání osvědčení v jiném členském státě, pouze pokud jde o dodatečné vnitrostátní požadavky, které například vyplývají z vlastností místní sítě.

Návrh je obsažen v pracovním a legislativním programu Komise pod značkou 2006/TREN/005.

- **Evropský hospodářský prostor**

Navrhovaný akt spadá do oblasti, na niž se vztahuje Dohoda o EHP, a proto by se měl rozšířit na Evropský hospodářský prostor.

Podrobné vysvětlení návrhu po kapitolách či člácích

1. Popis zeměpisné oblasti působnosti a rozšíření oblasti působnosti (článek 1)

Směrnice 2004/50/ES stanovila postupné rozšiřování oblasti působnosti směrnice 2001/16/ES podle přijetí nových TSI nebo revize stávajících TSI. Oblast působnosti této směrnice v době vstupu v platnost zahrnuje konvenční a vysokorychlostní transevropské sítě, které jsou definovány v pokynech Společenství pro transevropské dopravní sítě, jakož i kolejová vozidla, která jsou pro jízdu na těchto sítích vhodná. Tato oblast působnosti bude postupně rozšiřována na celou síť a na veškerá kolejová vozidla, pokud bude na základě posouzení dopadů prokázán hospodářský zájem.

Ustanovení čl. 1 odst. 3 se mění, aby byl vyjasněn postup, který je za účelem tohoto rozšíření třeba použít:

Nejdříve provede agentura studii dopadů a určí nové TSI, které je třeba rozvíjet, nebo stávající TSI, které je třeba změnit, aby byly pokryty trasy a kolejová vozidla, na která se zatím stávající TSI nevztahují.

Následně schválí Komise pověření na základě doporučení agentury a poté, co výbor vydá stanovisko.

Na druhé straně vyžaduje tato rozšířená oblast působnosti menší redakční úpravy v celém znění směrnice.

2. Definice (Článek 2)

Definice základních parametrů se mění, jakož i čl. 6 odst. 3 s cílem zrušit ustanovení o rozhodnutí Komise; zkušenost totiž ukázala, že takové rozhodnutí není odůvodněné, neboť specifikace parametrů vyžaduje ekonomické hodnocení, které nemůže být úplné, pokud nebyla vypracována strategie pro provádění dotčené TSI.

Jsou navrženy tři nové definice:

„Zadavatel“ nebyl definován a tuto otázku projednával výbor, který se dohodl na větší flexibilitě subjektu, který může zahájit ES postup ověřování nebo požádat o povolení k uvedení do provozu.

„Držitel“, který je uveden v předchozí definici a který je předmětem společného návrhu na změnu směrnice o bezpečnosti železnic.

„Projekt v pokročilé fázi vývoje“.

3. Odchylky

Použití článku 7 v oblasti odchylek bylo předmětem četných jednání výboru zřízeného podle článku 21 směrnice 96/48/ES. Doporučení byla vypracována, zejména pokud jde o:

Definici projektu „v pokročilé fázi vývoje“, tj. projektu, na který se vztahuje postup pro „automatickou“ odchylku bez rozhodnutí Komise.

Obsah souboru podkladů, který je třeba oznámit Komisi, aby mohla ověřit, že je taková odchylka oprávněná

4. Přechodné období pro prvky interoperability (článek 10 – nový odstavec 5)

Když vstoupí TSI v platnost, určitý počet prvků interoperability je již ve výrobě. Je třeba stanovit přechodné období, aby mohly být tyto prvky začleněny do subsystému, i když nejsou zcela v souladu s uvedenou TSI.

5. Technické přílohy TSI (článek 6)

Přijetí některých TSI pro vysokorychlostní a konvenční železnice se ukázalo jako příliš zdoluhavé z důvodu potřeby překladu objemných technických příloh. Kromě toho se tyto přílohy mohou z důvodu své technické povahy rychle měnit, zejména v oblasti informačních a telekomunikačních systémů. Jde například o TSI pro subsystémy pro řízení a zabezpečení a pro využití telematiky v nákladní a osobní dopravě. Navrhuje se nový odstavec, díky němuž je v takových případech možné rozhodnout, že agentura může zveřejnit jednu nebo několik technických příloh.

6. Ověření požadavků na provozování a udržování po uvedení do provozu (čl. 14

odst. 2).

Po uvedení subsystému do provozu je vhodné se ujistit, že je tento subsystém provozován a udržován v souladu se základními požadavky, které se na něj vztahují. Za dodržování těchto požadavků je podle směrnice o bezpečnosti železnic odpovědný provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik, a to každý za své vlastní subsystémy. Členské státy mohou ověřit dodržování těchto požadavků při udělování osvědčení o bezpečnosti a schválení bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice o bezpečnosti železnic.

7. Postup pro uvádění kolejových vozidel do provozu (článek 14)

Pokud jde o kolejová vozidla, je ekonomicky neudržitelné vyžadovat povolení k uvedení do provozu v každém členském státě a pro každé vozidlo. Je tedy nutné zjednodušit postup pro uvádění do provozu.

8. Zvláštní případy a vnitrostátní předpisy (čl. 16 odst. 3)

Tento bod byl rovněž předmětem výkladu ze strany výboru. Bylo dojednáno, že odvolává-li se zvláštní případ stanovený v TSI na vnitrostátní technické předpisy, musí být tyto předpisy oznámeny Komisi stejně jako předpisy použitelné v případě odchylek nebo v případě, kdy TSI obsahují „nevyřešené body“.

9. Naléhavá změna TSI (článek 17)

Postup revize TSI může trvat několik měsíců: Komise schválí pověření pro agenturu, agentura připraví projekt, Komise provede hodnocení, připraví se rozhodnutí Komise, výbor vydá stanovisko, vyhotoví se překlad, proběhne interní postup Komise, změna se přijme a oznámí členským státům. Tato otázka byla předmětem diskuse v rámci výboru a bylo dojednáno, že je v případě naléhavých případů třeba postupovat rychleji. Navrhuje se tedy, že v takových případech se po agentuře vyžaduje technické stanovisko a že Komise rozhodne, zda lze toto technické stanovisko použít, než bude provedena revize TSI.

10. Osvědčení o průběžném ověřování (článek 18)

Tento bod byl předmětem návrhu na změnu přílohy VI, který byl výboru předložen v červnu 2006 za účelem vydání stanoviska v souladu s regulativním postupem. Tato změna umožňuje uznat, že postup ověřování subsystému má několik fází a že možnost vydat taková osvědčení vytváří flexibilitu nezbytnou pro takový druh trhů.

11. Pracovní program (článek 23)

Tento článek musí být aktualizován na základě TSI, které již byly přijaty.

12. Registry infrastruktury a kolejových vozidel (článek 24)

Činnost agentury v roce 2005 a 2006 na rozvoji specifikací celostátního registru vozidel podle čl. 14 odst. 3 ukázala, že je třeba vyjasnit oblasti působnosti různých registrů, jejich obsah, jejich propojení a jejich způsob používání různými zúčastněnými stranami: vnitrostátními bezpečnostními orgány, provozovateli infrastruktury, železničními podniky, držiteli, výrobci atd. Navrhuje se vypracovat průvodce a, je-li potřeba, formálně ho upravit.

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)

2006/0273 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY ~~2001/16/ES~~

ze dne ~~19. března 2001~~

~~o interoperabilitě konvenčního železničního systému~~

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~SMĚRNICE RADY 96/48/ES~~

~~ze dne 23. července 1996~~

o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému

☒ Společenství ☒

„Text s významem pro EHP“

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na články 71 a 156 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise¹,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁴,

¹ Úř. věst. C ~~89 E~~, 28.3.2000, s. 11.

² Úř. věst. C ~~204~~, 18.7.2000, p. 13.

³ Úř. věst. C ~~317~~, 6.11.2000, p. 22.

vzhledem k těmto důvodům:

↓ nový

- (1) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému⁵ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁶ byly v roce 2004 podstatným způsobem změněny. S ohledem na nové změny je vhodné za účelem jasnosti uvedené směrnice přerpracovat a ve snaze o zjednodušení shromáždit jejich ustanovení do jednoho dokumentu.

↓ 96/48/ES 1. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (2) ~~vzhledem k tomu, že za účelem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních vysokorychlostních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím;~~

↓ 2001/16/ES 1. bod odůvodnění

- (3) Za účelem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, přičemž musí být prováděna všechna opatření, která se mohou ukázat nezbytnými v oblasti technické normalizace, jak je uvedeno v článku 155 Smlouvy.

↓ 2001/16/ES 2. bod odůvodnění

- (4) Podepsáním protokolu přijatého v Kjótu dne 12. prosince 1997 se Evropská unie zavázala snížit své plynné emise. Tyto cíle vyžadují upravit vyváženost různých druhů dopravy, a v důsledku toho zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy.

↓ 2001/16/ES 3. bod odůvodnění

- (5) Strategie Rady zaměřená na integraci životního prostředí a udržitelného rozvoje do dopravní politiky Společenství zdůrazňuje potřebu jednat s cílem snížit dopad dopravy na životní prostředí.

⁴ ~~Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. května 2000 (Úř. věst. C 59, 23.2.2001, s. 106), společný postoj Rady ze dne 10. listopadu 2000 (Úř. věst. C 23, 24.1.2001, s. 15) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 13. února 2001.~~

⁵ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004 (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114).

⁶ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2004/50/ES.

↓ 96/48/ES 2. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (6) ~~vzhledem k tomu, že pracovní skupina na vysoké úrovni, skládající se ze zástupců vlád členských států, evropských železnic a evropského železničního průmyslu a svolaná Komisí v zájmu vyhovět požadavku vyjádřenému Radou v jejím usnesení ze dnů 4. a 5. prosince 1989, vypracovala rámcový plán pro evropskou vysokorychlostní železniční síť;~~

↓ 96/48/ES 3. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (7) ~~vzhledem k tomu, že Komise v prosinci 1990 zaslala Radě sdělení týkající se vysokorychlostní železniční sítě a že Rada ve svém usnesení ze dne 17. prosince 1990 toto sdělení příznivě přijala⁷;~~

↓ 96/48/ES 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (8) ~~vzhledem k tomu, že článek 129c Smlouvy stanoví, že Společenství provede akce, které se případně ukáží nezbytné pro zajištění interoperability sítí, zejména v oblasti harmonizace technických norem;~~

↓ 96/48/ES 5. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (9) ~~vzhledem k tomu, že komerční provoz vysokorychlostních vlaků vyžaduje dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a kolejových vozidel; že na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a tím zejména interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému;~~

↓ 96/48/ES 9. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (10) ~~vzhledem k tomu, že vnitrostátní předpisy a vnitřní řády železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly; že tyto vnitrostátní předpisy a vnitřní řády obsahují technické zvláštnosti příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích; že předepisují určité rozměry, zařízení a zvláštní vlastnosti; že tento stav brání zejména tomu, aby vysokorychlostní vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území Společenství;~~

↓ 96/48/ES 10. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (11) ~~vzhledem k tomu, že tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor~~

⁷ Úř. věst. C 33, 8.2.1991, s. 1.

~~skutečného otevření trhů; že v zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný;~~

↓ 2001/16/ES 4. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (12) Obchodní provoz vlaků v celé ~~transevropské~~ železniční síti vyžaduje zejména dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a kolejových vozidel, a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a dopravců. Na této kompatibilitě a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a tím zejména interoperabilita ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému.
-

↓ 2001/16/ES 13. bod odůvodnění

- (13) Členské státy odpovídají za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele obecně platných pro železniční sítě při jejich projektování, výstavbě, uvádění do provozu a provozování.
-

↓ 2001/16/ES 14. bod odůvodnění

- (14) Vnitrostátní předpisy a vnitřní řady železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly, neboť tyto vnitrostátní předpisy a vnitřní řady obsahují technické zvláštnosti příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích a předepisují určité rozměry, zařízení a zvláštní vlastnosti. Tento stav brání zejména tomu, aby vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území Společenství.
-

↓ 2001/16/ES 15. bod odůvodnění

- (15) Tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů. V zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný.
-

↓ 2001/16/ES 16. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (16) Je tudíž účelné definovat základní požadavky za celé Společenství, které budou platit pro ~~transevropský konvenční~~ železniční systém.
-

↓ 96/48/ES 11. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (17) ~~vzhledem k tomu, že je tudíž účelné definovat základní požadavky pro celé Společenství, které budou platit pro transevropský vysokorychlostní železniční systém;~~

↓ 96/48/ES 6. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (18) ~~vzhledem k tomu, že v souladu se směrnicí Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnice Společenství⁸ musí mít železniční společnosti lepší přístup k železničním sítím členských států, což vyžaduje interoperabilitu infrastruktury, zařízení a kolejových vozidel;~~

↓ 96/48/ES 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (19) ~~vzhledem k tomu, že členské státy odpovídají za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele obecně platných pro železniční sítě při jejich projektování, výstavbě, uvádění do provozu a provozování; že spolu s místními orgány nesou právní odpovědnost spojenou s vlastnickými právy k pozemkům, územním plánováním a ochranou životního prostředí; že se tato odpovědnost rovněž týká zejména vysokorychlostních železničních sítí;~~

↓ 96/48/ES 8. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (20) ~~vzhledem k tomu, že směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí⁹ vyžaduje posouzení vlivu výstavby tratí dálkové železniční dopravy na životní prostředí;~~

↓ 96/48/ES 12. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (21) ~~vzhledem k tomu, že z hlediska rozsahu a složitosti transevropského vysokorychlostního železničního systému se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do subsystémů; že v zájmu uspokojení základních požadavků musí být pro každý z těchto subsystémů přesně stanoveny základní požadavky, uvedeny parametry a určeny technické specifikace pro celé Společenství, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní; že určité subsystémy (životní prostředí, uživatelé a provoz) však budou podléhat technickým specifikacím pro interoperabilitu (TSI) jen do té míry, pokud to je nezbytné k zajištění interoperability v oblasti infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení provozu a kolejových vozidel;~~

↓ 96/48/ES 13. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (22) ~~vzhledem k tomu, že zavedení opatření vztahujících se k interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému nesmí z hlediska nákladů a výnosů nepřipustně ovlivňovat zachování soudržnosti existující železniční sítě v~~

⁸ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁹ Úř. věst. L 175, 5.7.1985, s. 40.

~~jednotlivých členských státech, ale musí přitom trvat na dosažení cíle umožnit provoz vysokorychlostních vlaků na celém území Společenství;~~

↓ 96/48/ES 14. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (23) ~~vzhledem k tomu, že jednotlivým členským státům má být ve zvláštních případech povoleno neuplatňovat určité technické specifikace pro interoperabilitu za předpokladu, že existují postupy zajišťující oprávněnost možných odchylek; že článek 129c Smlouvy vyžaduje, aby Společenství zohlednilo ve svých opatřeních v oblasti interoperability potenciální hospodářskou životnost projektů;~~

↓ 96/48/ES 15. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (24) ~~vzhledem k tomu, že v zájmu vyhovět odpovídajícím předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici 93/38/EHS¹⁰, musí zadavatelé zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních dokumentů týkajících se každé zakázky; že je nezbytné vytvořit soubor evropských specifikací, na které budou tyto technické specifikace odkazovat;~~

↓ 96/48/ES 16. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (25) ~~vzhledem k tomu, že ve smyslu směrnice 93/38/EHS je evropská specifikace společnou technickou specifikací, evropským technickým schválením nebo vnitrostátní normou provádějící evropskou normu; že z příkazu Komise mají být harmonizované evropské normy vypracovány evropským normalizačním subjektem jako je Evropský výbor pro normalizaci (CEN), Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice (CENELEC) nebo Evropský institut pro normalizaci v telekomunikacích (ETSI) a odkazy na tyto normy mají být zveřejněny v Úředním věstníku Evropských společenství;~~

↓ 96/48/ES 17. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (26) ~~vzhledem k tomu, že je v zájmu Společenství, aby existoval mezinárodní systém normalizace schopný vytvářet normy, které jsou skutečně používané mezinárodními obchodními partnery a které vyhovují požadavkům politiky Společenství; že evropské normalizační subjekty musí proto pokračovat ve své spolupráci s mezinárodními normalizačními subjekty;~~

¹⁰ Směrnice Rady 93/38/EHS ze dne 14. června 1993 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací (Úř. věst. L 199, 9.8.1993, s. 84), ve znění aktu o přistoupení z roku 1994.

↓ 96/48/ES 18. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (27) ~~vzhledem k tomu, že zadavatelé definují tyto dodatečné požadavky jako nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem; že tyto specifikace nesmějí bránit splnění základních požadavků harmonizovaných na úrovni Společenství, jimž musí transevropský vysokorychlostní železniční systém vyhovovat;~~
-

↓ 96/48/ES 19. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (28) ~~vzhledem k tomu, že postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků musí být založeny na použití modulů obsažených v rozhodnutí 93/465/EHS¹¹; že pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné rozšířit postupy zahrnující systém zabezpečení jakosti; že pojem prvků zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení počítače;~~
-

↓ 96/48/ES 20. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (29) ~~vzhledem k tomu, že by měla být posouzena vhodnost pro použití u prvků rozhodujících z hlediska bezpečnosti, dostupnosti nebo hospodárnosti systému;~~
-

↓ 96/48/ES 21. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (30) ~~vzhledem k tomu, že zadavatelé ve svých smluvních dokumentech odkazem na evropské specifikace stanoví, zejména pro prvky, vlastnosti, které musí podle smluvních podmínek výrobci dodržet; že v tomto případě je shoda prvků především vázána na oblast jejich použití v zájmu zajistit a zaručit interoperabilitu systému, a nikoliv jen jejich volný pohyb na trhu Společenství;~~
-

↓ 96/48/ES 22. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (31) ~~vzhledem k tomu, že proto není nezbytné, aby výrobce opatřil označením ES prvky, na které se vztahuje tato směrnice, ale že na základě posouzení shody nebo vhodnosti pro použití provedeného podle postupů uvedených v této směrnici stačí prohlášení výrobce o shodě; že tím není dotčena povinnost výrobců opatřit označením ES určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s ostatními předpisy Společenství, která se na tyto konstrukční části vztahují;~~

¹¹ Rozhodnutí Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody CE, které jsou určeny k použití ve směrnicih technické harmonizace (Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23).

↓ 96/48/ES 23. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (32) ~~vzhledem k tomu, že subsystémy tvořící transevropský vysokorychlostní železniční systém musí podléhat postupu ověřování; že toto ověřování musí umožnit orgánům, které jsou odpovědné za povolení uvedení těchto subsystémů do provozu, ujistit se, že ve fázích návrhu, výstavby a uvedení do provozu budou výsledky ve shodě s platnými právními, technickými a provozními předpisy; že toto ověřování musí výrobcům rovněž zajistit, že se mohou spoléhat na rovné zacházení ve všech zemích; že je proto nezbytné stanovit modul definující zásady a podmínky použitelné pro ES ověřování subsystémů;~~
-

↓ 96/48/ES 24. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (33) ~~vzhledem k tomu, že postup ES ověřování je založen na technických specifikacích pro interoperabilitu; že tyto specifikace z pověření Komise vypracovává společný orgán zastupující provozovatele infrastruktury, železniční podniky a průmysl; že v zájmu zajištění interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému je odkaz na tyto specifikace povinný a že tyto specifikace podléhají článku 18 směrnice 93/38/EHS;~~
-

↓ 96/48/ES 25. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (34) ~~vzhledem k tomu, že oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, musí co nejúžeji koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud žádné evropské specifikace neexistují;~~
-

↓ 96/48/ES 26. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (35) ~~vzhledem k tomu, že směrnice Rady 91/440/EHS požaduje účetně oddělit poskytování dopravních služeb od správy železniční infrastruktury; že ve stejném duchu mají být specializované služby, které provozovatelé železniční infrastruktury jako oznámené subjekty poskytují, členěny takovým způsobem, aby splňovaly kritéria platná pro tento druh subjektu; že další specializované subjekty mohou být také oznámeny, pokud splňují stejná kritéria;~~
-

↓ 96/48/ES 27. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (36) ~~vzhledem k tomu, že interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému je záležitostí celého Společenství; že členské státy nejsou jednotlivě schopny učinit opatření potřebná k dosažení této interoperability; že je proto nezbytné, aby v souladu se zásadou subsidiarity byla tato opatření učiněna na úrovni Společenství;~~

↓ 2001/16/ES 5. bod odůvodnění
(přízpůsobený)

- (37) K dosažení těchto cílů zavedla Rada počáteční opatření přijetím směrnice 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému¹². ☒ Poté Evropský parlament a Rada přijaly směrnici 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému. ☒
-

↓ 2004/50 7. bod odůvodnění

- (38) Na zavádění interoperability má vliv skutečnost, že v platnost vstoupily směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství, směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům, a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti. Stejně jako v případě ostatních druhů dopravy musí být rozšíření přístupových práv provázáno požadovanými harmonizačními opatřeními. Je proto nezbytné interoperabilitu zavádět na celé síti pomocí postupného rozšiřování územní působnosti směrnice 2001/16/ES. Je rovněž nezbytné rozšířit právní základ směrnice 2001/16/ES o článek 71 Smlouvy, na němž je založena směrnice 2001/12/ES.
-

↓ 2004/50 10. bod odůvodnění

- (39) Vypracování TSI v sektoru vysokorychlostního železničního systému prokázalo potřebu vyjasnit vztah mezi základními požadavky směrnice 96/48/ES a TSI na jedné straně a mezi evropskými normami a jinými akty normativní povahy na straně druhé. Především by měly být jasně odlišeny normy nebo části norem, které musí být za účelem dosažení cílů uvedené směrnice prohlášeny za závazné, a „harmonizované“ normy, které byly vypracovány v duchu nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci.
-

↓ 2004/50 11. bod odůvodnění

- (40) Podle obecného pravidla se evropské specifikace vypracovávají v duchu nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci. Specifikace zakládají předpoklad shody s určitými základními požadavky směrnice 96/48/ES, zejména v případě prvků interoperability a rozhraní. Tyto evropské specifikace nebo jejich použitelné části nejsou závazné a v TSI na ně nemůže být učiněn výslovný odkaz. Odkazy na tyto evropské specifikace se zveřejňují v Úředním věstníku Evropské unie a členské státy zveřejňují odkazy na vnitrostátní normy, které provádějí evropské normy.

¹² Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6.

↓ 2004/50 12. bod odůvodnění

- (41) TSI mohou, je-li to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice, výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace. Důsledky takového výslovného odkazu je nutné vyjasnit; zejména se takové evropské normy nebo specifikace stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost TSI.
-

↓ 2004/50 13. bod odůvodnění

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

↓ 2004/50 14. bod odůvodnění

- (43) Z bezpečnostních důvodů je nezbytné požadovat, aby členské státy přidělily každému vozidlu uváděnému do provozu identifikační kód. Vozidlo by poté mělo být zapsáno do celostátního registru kolejových vozidel. Do těchto registrů musí mít možnost nahlédnout každý členský stát a určité významné hospodářské subjekty Společenství. Údaje v registrech by měly mít jednotný formát. Proto by pro ně měly existovat společné provozní a technické specifikace.
-

↓ 2004/50 15. bod odůvodnění

- (44) Je třeba stanovit postup, který má být dodržován v případě základních požadavků použitelných pro subsystém, jenž dosud není upraven podrobnými specifikacemi v odpovídající TSI. V tom případě by měly být postupy posuzování shody a ověřování pověřeny subjekty, které jsou již oznámeny podle článku 20 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES.
-

↓ nový

- (45) Rozdíl mezi vysokorychlostním železničním systémem a konvenčním železničním systémem není důvodem pro existenci dvou různých směrnic. Postupy rozvoje technických specifikací pro interoperabilitu jsou stejné pro oba dva systémy, jakož i postupy, které je třeba dodržovat při vydávání osvědčení pro prvky interoperability a subsystémy. Základní požadavky jsou prakticky stejné, jakož i rozdělení systému na subsystémy, na které se musí vztahovat technické specifikace. Jelikož vlaky musí mít možnost volného průjezdu mezi vysokorychlostní sítí a konvenční sítí, technické specifikace obou dvou systémů se z velké části překrývají; rozvoj TSI mimo jiné ukázal, že pro některé subsystémy stačí jedna TSI, která se vztahuje na oba dva systémy¹³. Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES je tedy třeba sloučit.
- (46) Směrnice 2004/50/ES stanovila postupné rozšiřování oblasti působnosti směrnice 2001/16/ES podle přijetí nových TSI nebo revize stávajících TSI. Oblast působnosti
-

¹³ Viz závěry zprávy Komise předložené Radě a EP schválené dne ...

této směrnice zahrnuje v době svého vstupu v platnost konvenční a vysokorychlostní transevropské sítě, které jsou definovány v pokynech Společenství pro transevropské dopravní síť¹⁴, jakož i kolejová vozidla, která jsou schopná provozu na těchto sítích. Tato oblast působnosti bude postupně rozšiřována na celou síť a na veškerá kolejová vozidla, pokud bude na základě posouzení dopadů prokázán hospodářský přínos.

↓ 2001/16/ES 6. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (47) ~~Komise v bílé knize z roku 1996 nazvané „Strategie obnovy železnice Společenství“ oznámila druhé opatření v odvětví konvenčních železnic, a poté zadala studii o integraci vnitrostátních železničních systémů, jejíž výsledky byly zveřejněny v květnu 1998 s doporučením přijmout směrnici založenou na přístupu přijatém v odvětví vysokorychlostních systémů. Studie rovněž doporučila, aby spíše než zabývat se všemi překážkami interoperability současně byly problémy řešeny postupně podle pořadí priorit založených na poměru nákladů a výnosů každého z navrhovaných opatření. Z této studie vyplynulo, že harmonizace užívaných postupů a pravidel a propojení informačních a komunikačních systémů je účinnější než například opatření týkající se průjezdného průřezu infrastruktury.~~

↓ 2001/16/ES 7. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (48) ~~Ve sdělení Komise o „integraci konvenčních železničních systémů“ se doporučuje přijetí této směrnice a odůvodňují se podobnosti a hlavní rozdíly oproti směrnici 96/48/ES. Hlavní rozdíly spočívají v přizpůsobení zeměpisné oblasti působnosti a v rozšíření technické oblasti působnosti tak, aby byl brán ohled na výsledky výše uvedené studie, a v uplatňování postupného odstraňování překážek interoperability železničního systému, které zahrnuje stanovení pořadí priorit a harmonogramu jejich prosazování.~~

↓ 2001/16/ES 8. bod odůvodnění

- (49) Z hlediska tohoto postupného přístupu a času, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí všech technických specifikací pro interoperabilitu (dále TSI), by měla být učiněna opatření pro zamezení situacím, kdy členské státy přijímají nové vnitrostátní úpravy nebo uskutečňují projekty, které zvyšují různorodost současného systému.

↓ 2001/16/ES 9. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (50) Přijetí postupného přístupu uspokojuje zvláštní požadavky cíle interoperability ~~konvenčního~~ železničního systému charakterizovaného starou vnitrostátní infrastrukturou a kolejovými vozidly vyžadujícími značné investice na přizpůsobení nebo na obnovu, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, aby železnice nebyly hospodářsky znevýhodněny ve srovnání s jinými druhy dopravy.

¹⁴ Pokyny TEN 1996 ...

↓ 2001/16/ES 10. bod odůvodnění

- (51) Parlament v usnesení ze dne 10. března 1999 o železničním balíčku požádal, aby postupné otevírání železničního odvětví probíhalo souběžně s co nejrychlejšími a nejdůležitějšími technickými harmonizačními opatřeními.
-

↓ 2001/16/ES 11. bod odůvodnění

- (52) Na zasedání Rady dne 6. října 1999 byla Komise požádána o navržení strategie ke zlepšení interoperability železniční dopravy a ke snížení počtu výskytů úzkých profilů s cílem neprodleně odstranit technické, správní a hospodářské překážky interoperability sítí s tím, že bude zaručena vysoká úroveň bezpečnosti, jakož i vzdělávání a kvalifikace personálu.
-

↓ 2001/16/ES 12. bod odůvodnění

- (53) Podle směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství¹⁵ musí mít železniční podniky zvýšený přístup k železničním sítím členských států, z čehož vyplývá požadavek na interoperabilitu infrastruktury, zařízení, kolejových vozidel, systémů řízení a provozu, včetně takové kvalifikace pracovníků a hygienických a bezpečnostních podmínek při práci, které jsou požadovány při provozu a údržbě dotyčných subsystémů a při uplatňování všech TSI. Harmonizace pracovních podmínek v železničním odvětví však není ani přímým, ani nepřímým cílem této směrnice.
-

↓ 2001/16/ES 17. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (54) Z hlediska rozsahu a složitosti ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do subsystémů. V zájmu uspokojení základních požadavků musí být pro každý z těchto subsystémů přesně stanoveny základní požadavky a určeny technické specifikace za celé Společenství, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní.
-

↓ 2001/16/ES 18. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (55) Zavedení opatření vztahujících se na interoperabilitu ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému nesmí z hlediska nákladů a výnosů nepřipustně ovlivňovat zachování soudržnosti stávající železniční sítě v jednotlivých členských státech, ale musí přitom trvat na dosažení cíle interoperability.

¹⁵ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

↓ 2001/16/ES 19. bod odůvodnění

- (56) Technické specifikace pro interoperabilitu mají rovněž dopad na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné s nimi konzultovat hlediska, která se jich týkají.
-

↓ 2001/16/ES 20. bod odůvodnění

- (57) Jednotlivým členským státům má být ve zvláštních případech povoleno neuplatňovat určité technické specifikace pro interoperabilitu za předpokladu, že existují postupy zajišťující oprávněnost možných odchylek. Článek 155 Smlouvy vyžaduje, aby Společenství zohlednilo ve svých opatřeních v oblasti interoperability potenciální hospodářskou životnost projektů.
-

↓ 2001/16/ES 21. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

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

↓ 2001/16/ES 22. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (59) Výhod interoperability ~~konvenčního~~ železničního systému by mělo být využito zejména v případě nákladní dopravy, aby byly vytvořeny podmínky pro lepší interoperabilitu mezi různými druhy dopravy.
-

↓ 2001/16/ES 23. bod odůvodnění

- (60) V zájmu vyhovět odpovídajícím předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici 93/38/EHS¹⁶, musí zadavatelé zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních dokumentů týkajících se každé zakázky. Je nezbytné vytvořit soubor evropských specifikací, na které budou tyto technické specifikace odkazovat.
-

↓ 2001/16/ES 24. bod odůvodnění

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

¹⁶ Směrnice Rady 93/38/EHS ze dne 14. června 1993 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v oblasti vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací (Úř. věst. L 199, 9.8.1993, s. 84). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/4/ES (Úř. věst. L 101, 1.4.1998, s. 1).

↓ 2001/16/ES 25. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (62) Zadavatelé definují dodatečné požadavky jako nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem. Tyto specifikace by měly splňovat základní požadavky harmonizované na úrovni Společenství, jimž musí ~~transevropský konvenční~~ železniční systém vyhovovat.
-

↓ 2001/16/ES 26. bod odůvodnění

- (63) Postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků musí být založeny na použití modulů obsažených v rozhodnutí 93/465/EHS¹⁷. Pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné rozšířit postupy zahrnující systém zabezpečení jakosti.
-

↓ 2001/16/ES 27. bod odůvodnění

- (64) Shoda prvků je především vázána na oblast jejich použití v zájmu zaručit interoperabilitu systému, a nikoliv jen na jejich volný pohyb na trhu Společenství. Měla by být posouzena vhodnost pro použití u prvků rozhodujících z hlediska bezpečnosti, dostupnosti nebo hospodárnosti systému. Není proto nezbytné, aby výrobce opatřil označením CE prvky podléhající ustanovením této směrnice. Na základě posouzení shody a/nebo vhodnosti pro použití stačí prohlášení výrobce o shodě.
-

↓ 2001/16/ES 28. bod odůvodnění

- (65) Tím není dotčena povinnost výrobců opatřit označením ES určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s ostatními ustanoveními Společenství, která se na tyto konstrukční části vztahují.
-

↓ nový

- (66) Při vstupu TSI v platnost je určitý počet prvků interoperability již na trhu. Je třeba stanovit přechodné období, aby mohly být tyto prvky začleněny do subsystému, i když nejsou zcela v souladu s uvedenou TSI.
-

↓ 2001/16/ES 29. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (67) Subsystémy tvořící ~~transevropský konvenční~~ železniční systém musí podléhat postupu ověřování. Toto ověřování musí umožnit orgánům, které jsou odpovědné za povolení uvedení těchto subsystémů do provozu, ujistit se, že ve fázích návrhu, výstavby

¹⁷ Rozhodnutí rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody CE, které jsou určeny k použití ve směrnicih technické harmonizace (Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23).

a uvedení do provozu budou výsledky v souladu s platnými právními, technickými a provozními předpisy. Toto ověřování musí výrobci rovněž zajistit, že se mohou spoléhat na rovné zacházení ve všech zemích. Je proto nezbytné stanovit modul ⇒ jeden nebo více modulů ⇐ definujících zásady a podmínky použitelné pro ES ověřování subsystémů.

↓ nový

- (68) Po uvedení subsystému do provozu je vhodné se ujistit, že je tento subsystém provozován a udržován v souladu se základními požadavky, které se na něj vztahují. Za dodržování těchto požadavků je podle směrnice o bezpečnosti železnic odpovědný provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik, a to každý za své vlastní subsystémy. Členské státy mohou ověřit dodržování těchto požadavků při udělování osvědčení o bezpečnosti a schválení bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice o bezpečnosti železnic.
- (69) Pokud jde o kolejová vozidla, je ekonomicky neudržitelné vyžadovat povolení k uvedení do provozu v každém členském státě a pro každé vozidlo. Je tedy nutné zjednodušit postup pro uvádění do provozu. V případě nákladních vozů a vozů pro osobní dopravu uvedených do provozu po vstupu této směrnice v platnost bude dostačující jedno povolení k uvedení do provozu za jeden členský stát Společenství. V případě kolejových vozidel, která byla uvedena do provozu před vstupem této směrnice v platnost a která nemají ES prohlášení o ověření, je třeba upřesnit, že se použije směrnice o bezpečnosti železnic. V případě kolejových vozidel, která mají ES prohlášení o ověření podle článku 18, je třeba detailně stanovit kritéria, která může ověřit bezpečnostní orgán za účelem vydání povolení k uvedení do provozu. V případě řady vozidel vyrobených na základě jednoho typu je vhodné umožnit členským státům, aby vydávaly hromadná povolení k uvedení do provozu.

↓ 2001/16/ES 30. bod odůvodnění

- (70) Postup ES ověřování má být založen na technických specifikacích pro interoperabilitu. Na tyto specifikace se vztahuje článek 18 směrnice 93/38/EHS. Oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, musí co nejúžeji koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud žádné evropské specifikace neexistují.

↓ 2001/16/ES 31. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (71) ~~Tyto specifikace z pověření Komise vypracovává společný orgán zastupující provozovatele infrastruktury, železniční podniky a průmysl. Zástupci třetích zemí, zejména kandidátských zemí, mohou být od začátku oprávněni účastnit se zasedání společného zastupitelského orgánu jako pozorovatelé.~~

↓ 2001/16/ES 32. bod odůvodnění
(přizpůsobený)
⇨ nový

- (72) ~~Směrnice Rady 91/440/EHS požaduje účtne oddělit poskytování dopravních služeb od správy železniční infrastruktury. Ve stejném duchu mají být specializované služby, které provozovatelé železniční infrastruktury jako~~ Oznámené subjekty poskytují, ⇨ by měly být ⇨ členěny takovým způsobem, aby splňovaly kritéria platná pro tento druh subjektu ⇨ ve všech odvětvích nového přístupu v oblasti technické harmonizace a ověřování shody, zejména kritéria nezávislosti a příslušnosti ⇨. ~~Další specializované subjekty mohou být také oznámeny, pokud splňují stejná kritéria.~~
-

↓ 2001/16/ES 33. bod odůvodnění

- (73) Opatření nezbytná pro provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 99/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹⁸.
-

⇨ nový

- (74) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke schvalování a aktualizaci TSI. Jelikož mají tato opatření obecnou působnost a jejich cílem je doplnit do této směrnice nové prvky, které nejsou zásadní, musejí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.
-

↓ 2001/16/ES 34. bod odůvodnění
(přizpůsobený)

- (75) Interoperabilita ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému je záležitostí celého Společenství. Členské státy nejsou jednotlivě schopny učinit opatření potřebná k dosažení této interoperability. V souladu se zásadou subsidiarity nemůže být cílů sledovaných navrhovanými opatřeními dosaženo uspokojivě na úrovni členských států, a proto z důvodu rozsahu či účinků navrhovaných opatření jich může být lépe dosaženo na úrovni Společenství.
-

⇨ nový

- (76) Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva by se měla týkat těch ustanovení, která představují oproti dřívějším směrnici zásadní změnu. Povinnost převést do vnitrostátního práva ustanovení, která zůstala nezměněna, vyplývá z předchozích směrnic,

¹⁸ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

↓ 2001/16/ES

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod 1
(přizpůsobený)
⇒ nový

1. Cílem této směrnice je stanovit podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému, ~~jak je popsán v příloze I~~, na území Společenství. Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému uvedených do provozu po dni vstupu této směrnice v platnost a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému. ⇒ Tyto podmínky se rovněž týkají stávajícího železničního systému v mezích upřesněných v příslušných člancích, zejména v čl. 14 odst. 3 a článku 24 o registrech. ⇐

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 1

~~Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému uvedených do provozu po 30. dubnu 2004 a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu tohoto systému.~~

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 1 a čl. 2
bod 2 písm. b)

2. Sledování tohoto cíle musí vést k definování optimální úrovně technické harmonizace a musí umožnit:

↓ 2001/16/ES

a) usnadnit, zlepšit a rozvíjet mezinárodní služby železniční dopravy v rámci Evropské unie a ve třetích zemích;

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 1
(přizpůsobený)

~~b) přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, provoz, obnovu a modernizaci transevropského vysokorychlostního železničního systému;~~

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

b) přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování transevropského ~~konvenčního~~ železničního systému;

c) přispět k interoperabilitě transevropského ~~konvenčního~~ železničního systému.

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod 2 písm. c)
(přizpůsobený)
⇒ nový

3. Oblast působnosti této směrnice bude postupně rozšiřována, aniž jsou dotčeny výjimky z uplatňování TSI podle článku 7, na celý ~~konvenční~~ železniční systém včetně přístupových tratí k terminálům a hlavním přístavům, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu uživateli, kromě infrastruktury a kolejových vozidel vyhrazených výlučně pro místní použití či historické nebo turistické účely nebo infrastruktury, která je funkčně oddělená od ostatního železničního systému.

⇒ Kromě transevropského železničního systému ⇨ ~~se tato směrnice se použije na ty části sítě, na které se dosud nevztahuje odstavec 1, teprve až~~ ode dne, kdy vstoupí v platnost ~~odpovídající~~ ⇒ příslušné ⇨ TSI, které mají být přijaty v souladu s níže popsáním postupem, a pouze v oblastech působnosti stanovených těmito TSI.

Komise ~~přijme~~ postupem podle čl. 21 odst. 2 ⇨ 3 ⇨ ~~udělí do 1. ledna 2006 pracovní program~~ ⇒ jedno nebo několik pověření, ⇨ ☒ jejichž cílem je ☒ ~~zaměřený na vypracování~~ ☒ rozvíjet nové ☒ ~~nových~~ TSI a/nebo ~~na revize~~ ☒ revidovat ☒ již přijaté TSI tak, aby se vztahovaly na tratě a kolejová vozidla, které v nich doposud obsaženy nejsou.

~~Pracovní program~~ ⇒ První pověření ⇨ upřesní první skupinu nových TSI a/nebo změn TSI, která má být vypracována do ledna ~~2009~~ ⇨ 2012 ⇨ , aniž je dotčen čl. 5 odst. 5, pokud jde o možnost zohlednění zvláštních případů, a článek 7 povolující za určitých okolností výjimky. ~~Volba předmětů, na které se mají TSI vztahovat,~~ ⇒ První pověření je vypracováno na základě doporučení agentury s cílem stanovit nové TSI, které je třeba rozvinout, a/nebo stávající TSI, které je třeba změnit, ⇨ ~~bude založena na očekávané efektivnosti~~ ☒ s ohledem na očekávanou efektivnost ☒ nákladů každého navrhovaného opatření a zásadu proporcionality opatření přijímaných na úrovni Společenství. Proto by mělo být řádně přihlédnuto k bodu 4 přílohy I a nezbytné rovnováze mezi cíli nepřerušovaného pohybu vlaků a technické harmonizace na jedné straně a rovnováze mezi transevropskou, vnitrostátní, regionální a místní úrovní dotyčné dopravy na straně druhé.

Po vypracování této první skupiny TSI ⇒ prvním pověření ⇒ budou postupem podle čl. 21 odst. 2 ⇒ 3 ⇒ přijaty ⇒ prostřednictvím schválených pověření ⇒ priority pro rozvoj nových TSI nebo revize stávajících TSI.

Členský stát nemusí tento odstavec použít u projektů, které jsou v době, kdy se související skupina TSI zveřejňuje, v pokročilé fázi rozpracovanosti nebo jsou předmětem probíhajícího plnění smlouvy.

↓ 2001/16/ES a 96/48/ES

Článek 2

Pro účely této směrnice se:

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

- a) „transevropským ~~konvenčním~~ železničním systémem“ rozumí soustava popsaná v bodech 1 a 2 přílohy I a sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení transevropské dopravní sítě a jsou vybudovány nebo modernizovány pro konvenční železniční dopravu a kombinovanou železniční dopravu nebo ☒ pro jízdu vysokou rychlostí ☒, a z kolejových vozidel určených pro provoz na těchto infrastrukturách;
- b) „interoperabilitou“ rozumí schopnost ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti na těchto tratích. Tato schopnost je založena na všech předpisových, technických a provozních podmínkách, které musí být dodrženy v zájmu splnění základních požadavků;
- c) „subsystémy“ rozumí výsledek rozčlenění ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému, jak je uvedeno v příloze II. Tyto subsystémy, pro něž musí být stanoveny základní požadavky, jsou strukturální a funkční;
- d) „prvky interoperability“ rozumí veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, pod sestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení;
- e) „základními požadavky“ rozumí veškeré podmínky stanovené v příloze III, které ~~transevropský konvenční~~ železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí splňovat;

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

- f) „evropskou specifikací“ rozumí společná technická specifikace, evropské technické schválení nebo vnitrostátní norma provádějící evropskou normu, jak je stanoveno v čl. 1 bodech 8 až 12 směrnice 93/38/EHS;

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~g) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu (dále jen TSI)“ rozumí specifikace, které se vztahují na každý subsystém tak, aby vyhověl základním požadavkům, které vytvářejí nutné vzájemné funkční vazby mezi subsystémy transevropského vysokorychlostního železničního systému a zajišťují jejich kompatibilitu;~~

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

g) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu (dále jen TSI)“ rozumí specifikace, které se vztahují na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům a zajišťoval interoperabilitu ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému;

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

i) „oznámenými subjekty“ rozumí subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES ověřování subsystémů;

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

j) „základními parametry“ rozumí všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky, které jsou kritické pro interoperabilitu ⇒ a musí být upřesněny v TSI ⇐ ~~vyžadují postupem podle čl. 21 odst. 2 rozhodnutí ještě předtím, než společný zastupitelský orgán vypracuje návrh TSI;~~

k) „zvláštním případem“ rozumí jakákoli část ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému, která v TSI vyžaduje zvláštní, buď dočasná nebo definitivní ustanovení vzhledem ke geografickým, topografickým nebo urbanistickým omezením nebo k omezením, která postihují kompatibilitu se stávajícím systémem. To může zejména zahrnovat železniční tratě a sítě oddělené od zbytku Společenství, průjezdný průřez, rozchod koleje nebo osovou vzdálenost kolejí a kolejová vozidla určená výhradně pro místní nebo regionální použití nebo pro historické účely, jakož i kolejová vozidla pocházející ze třetích zemí nebo určená pro třetí země, pokud tato kolejová vozidla nepřejíždějí hranice mezi dvěma členskými státy;

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 2 a čl. 2
bod 3 písm. b)

l) „modernizací“ rozumí závažnější úprava subsystému nebo části subsystému, která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému,

m) „obnovou“ rozumí závažnější náhrada subsystému nebo části subsystému, která nemění celkovou výkonnost subsystému;

↓ 2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 2

- n) „stávajícím železničním systémem“ rozumí soustava sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení, stávající železniční sítě, a z kolejových vozidel všech kategorií a původu, které na těchto infrastrukturách jezdí;

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 2 a čl. 2
bod 3 písm. c)

- o) „výměnou v rámci údržby“ rozumí výměna dílů za díly s totožnou funkcí a výkonem v rámci pravidelné údržby nebo opravných prací;
- p) „uvedením do provozu“ rozumí všechny činnosti, jimiž se subsystém uvádí do referenčního provozního stavu.

↓ nový

- q) „zadavatelem“ rozumí jakákoli veřejnoprávní nebo soukromoprávní společnost, která objedná projekt a/nebo výstavbu subsystému za určitých podmínek transparentnosti a hospodářské soutěže. Podle subsystému, který má být postaven nebo změněn, se jedná o železniční podnik, provozovatele železniční infrastruktury nebo držitele nebo koncesionáře, který je pověřen uvedením subsystému do provozu.

- r) „držitelem“ rozumí ten, kdo, ať už jako vlastník nebo jako osoba oprávněná disponovat, dlouhodobě a hospodářsky využívá vozidlo jako dopravní prostředek.

- s) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ rozumí jakýkoli projekt, který byl předmětem finančního rozhodnutí a jehož etapa projektu / výstavby je v takové fázi, že by jakákoli změna v technické specifikaci byla nepřijatelná. Tato překážka může být smluvní, hospodářské, sociální nebo environmentální povahy a musí být řádně odůvodněna.

- t) „harmonizovanými normami“ rozumí jakákoli evropská norma, kterou přijal jeden z evropských normalizačních orgánů uvedených v příloze I směrnice 98/34/ES v rámci pověření Komise uděleného postupem podle čl. 6 odst. 3 uvedené směrnice a která je samostatně nebo společně s jinými normami řešením pro dodržování právního ustanovení.

↓ 2001/16/ES (přízpůsobený)

Článek 3

1. Tato směrnice se vztahuje na ustanovení týkající se prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému, jakož i podmínek celkové kompatibility ~~trans-evropského konvenčního~~ železničního systému požadovaných pro dosažení jeho interoperability.

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~1. Tato směrnice se vztahuje na ustanovení týkající se parametrů, prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému, jakož i podmínek celkové kompatibility transevropského vysokorychlostního železničního systému požadovaných pro dosažení jeho interoperability.~~

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

2. Tato směrnice je použitelná, aniž jsou dotčeny jiné související předpisy Společenství. V případě prvků interoperability, včetně rozhraní, však může splnění základních požadavků této směrnice vyžadovat užití zvláštních evropských specifikací vypracovaných pro tento účel.

Článek 4

1. ~~Transevropský konvenční~~ železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí vyhovovat odpovídajícím základním požadavkům.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

2. Další technické specifikace uvedené v čl. 18 odst. 4 směrnice 93/38/EHS, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných ve Společenství, nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Článek 5

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 4 a čl. 2 bod 4 písm. a) (přizpůsobený)

1. Pro každý subsystém musí být vypracována TSI. V případě potřeby může být pro subsystém vypracováno několik TSI a jedna TSI se může vztahovat na několik subsystémů. Rozhodnutí ~~vypracovat~~ ☒ rozvíjet ☒ nebo revidovat TSI a volba jejího technického a geografického rozsahu vyžaduje pověření podle čl. 6 odst. 1.

↓ 2001/16/ES

2. Subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.

↓ 2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 4 písm. b)

3. V rozsahu nezbytném k dosažení cílů uvedených v článku 1 musí být v každé TSI:

- a) uveden zamýšlený rozsah působnosti (část sítě nebo kolejových vozidel uvedených v příloze I, subsystém nebo část subsystému uvedené v příloze II);
- b) stanoveny základní požadavky kladené na každý dotýčný subsystém a na jeho rozhraní s jinými subsystémy;

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

- c) stanoveny funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. V případě potřeby se mohou tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, například podle kategorií tratí, železničních uzlů nebo kolejových vozidel uvedených v příloze I;
- d) určeny prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability transevropského konvenčního železničního systému;

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 4 písm. b)
a čl. 2 bod 4 písm. b)

- e) v každém zvažovaném případě stanoveno, které postupy mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo při ES ověřování subsystémů. Tyto postupy musí být založeny na modulech definovaných rozhodnutím 93/465/EHS;

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

- f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou;
- g) u dotýčných pracovníků uvedena odborná kvalifikace a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI.

4. Každá TSI musí být vypracována na základě přezkoušení stávajícího subsystému a musí být uveden cílový subsystém, kterého může být postupně dosaženo během přiměřené lhůty. Postupné přijímání TSI a dosahování souladu s nimi tudíž napomůže k postupnému dosažení interoperability transevropského konvenčního železničního systému

5. V každém členském státě musí TSI vhodným způsobem zachovávat kompatibilitu stávajícího železničního systému. S tímto cílem lze ve zvláštních případech pro každý soubor TSI vypracovat ustanovení s ohledem jak na infrastrukturu, tak na kolejová vozidla; zvláštní pozornost je třeba věnovat průjezdnému průřezu, rozchodu koleje, osové vzdálenosti kolejí a drážním vozidlům jedoucím ze třetích zemí nebo s cílovou stanicí ve třetích zemích. Pro

každý zvláštní případ jsou v TSI stanoveny podrobnosti provádění pro prvky TSI, uvedené v odst. 3 písm. c) až g).

6. TSI nebudou překážkou rozhodování členských států o použití infrastruktur pro provoz kolejových vozidel, která nejsou zahrnuta do TSI.

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~4. TSI nebudou překážkou rozhodování členských států o použití nových nebo modernizovaných infrastruktur pro provoz ostatních vlaků.~~

~~5. Dodržení všech TSI umožní vybudovat soudržný transevropský vysokorychlostní železniční systém, který si zachová kompatibilitu s existující železniční sítí každého členského státu.~~

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 4 písm. c)
a čl. 2 bod 4 písm. c)
⇒ nový

7. TSI mohou výslovně a jasně odkazovat na evropské ⇒ nebo mezinárodní ⇐ normy nebo specifikace, pokud je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V tom případě se tyto evropské normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) považují za přílohy dotyčné TSI a stávají se závaznými od okamžiku použitelnosti TSI. Pokud žádné takové evropské normy nebo specifikace neexistují, lze během jejich vytváření odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty; v tom případě se musí jednat o veřejné a snadno dostupné dokumenty.

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 5 a čl. 2
bod 5 (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 6

1. Návrh TSI a pozdější změny TSI ~~musí být vypracovávány~~ vypracuje ⇒ agentura ⇐ na základě pověření Komise vydaného postupem podle čl. 21 odst. 2 ⇒ 3 ⇐. ~~Za vypracování návrhů odpovídá agentura~~ Návrhy jsou vypracovávány v souladu s články 3 a 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)¹⁹ ve spolupráci s pracovními skupinami uvedenými ve zmíněných člancích.

⇒ Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní, doplněním TSI, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 21 odst. 4. ⇐

TSI jsou přijaty a revidovány ⇒ stejným ⇐ postupem ~~podle čl. 21 odst. 2~~. Komise je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.

¹⁹ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

2. Agentura odpovídá za přípravu revize a aktualizaci TSI a za vypracování vhodného doporučení ~~pro výbor uvedený v článku 21~~ ⇒ pro Komisi ⇐ s cílem zohlednit technický pokrok nebo sociální požadavky. ⇒ Komise o tom informuje výbor uvedený v článku 21 ⇐ .

3. Každý návrh TSI je vypracován ve dvou fázích.

Nejprve agentura určí základní parametry pro TSI a pro rozhraní s ostatními subsystémy a jiné zvláštní případy, jejichž úprava může být nezbytná. Pro každý z těchto parametrů a rozhraní předloží nejvýhodnější alternativní řešení doprovázená technickým a ekonomickým zdůvodněním. ~~Rozhodnutí se přijímá postupem podle čl. 21 odst. 2 a v případě potřeby se uvedou konkrétní případy.~~

Na základě těchto parametrů vypracuje agentura návrh TSI. Agentura případně zohlední technický rozvoj, dosud vykonanou práci v oblasti normalizace, ustavené pracovní skupiny a uznávanou výzkumnou práci. Ke každému návrhu TSI se připojí celkové posouzení odhadovaných nákladů a přínosů ze zavedení TSI; v tomto posouzení se uvedou pravděpodobné důsledky pro všechny dotčené provozovatele a hospodářské subjekty.

4. Při navrhování, přijímání a změně každé TSI (včetně základních parametrů) se berou v úvahu odhadované náklady a přínosy všech zvažovaných technických řešení spolu s jejich vzájemnými rozhraními tak, aby byla stanovena a uplatněna nejvýhodnější řešení. Členské státy se na tomto posuzování podílejí tím, že poskytují nezbytné údaje.

5. Výbor uvedený v článku 21 musí být o přípravné práci na TSI pravidelně informován. Během této práce může ⇒ Komise na žádost ⇐ výboru vydat jakékoli pověření ~~stanovisko~~ nebo užitečná doporučení týkající se koncepce TSI a analýzy nákladů a přínosů. ~~Výbor~~ ⇒ Komise ⇐ může zejména na žádost členského státu požadovat, aby byla posouzena alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu TSI.

6. Při přijetí každé TSI se stanoví okamžik vstupu uvedené TSI v platnost postupem podle čl. 21 odst. 2 ⇒ 4 ⇐. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, musí být okamžik vstupu odpovídajících TSI v platnost totožný.

7. Při navrhování, přijímání a revizi TSI se přihlíží ke stanovisku uživatelů k vlastnostem, které mají přímý dopad na podmínky, za nichž se subsystémy používají. Za tím účelem vede agentura během etap navrhování a revize TSI konzultace se sdruženími a subjekty zastupujícími uživatele. K návrhu TSI se připojí zpráva o výsledcích těchto konzultací.

Seznam sdružení a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace, vypracuje ~~výbor uvedený v článku 21 předtím, než přijme pověření k první TSI,~~ ⇒ Komise poté, co výbor vydá stanovisko postupem podle čl. 21 odst. 2, ⇐ a tento seznam může být na žádost členského státu nebo ⇒ na podnět ⇐ Komise přezkoumán a aktualizován.

8. Při navrhování, přijímání a revizi TSI se bere v úvahu stanovisko sociálních partnerů k podmínkám uvedeným v čl. 5 odst. 3 písm. g).

K tomuto účelu je návrh konzultován se sociálními partnery dříve, než je předložen k přijetí nebo revizi výboru uvedenému v článku 21.

Se sociálními partnery se vedou konzultace v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES²⁰. Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců.

↓ nový

9. Při přijímání a revizi každé TSI je rozhodnuto, zda a jaké technické přílohy může agentura samostatně zveřejnit a pro jaké přílohy platí z důvodu jejich vývojové a technické povahy zvláštní jazyková úprava a postupy aktualizace (zejména v případě informačních a komunikačních technologií). Nastane-li takový případ, jsou jazyková úprava a postup aktualizace uvedeny v opatření o přijetí TSI.

↓ 2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 6
⇒ nový

Článek 7

1. ⇒ Za podmínek tohoto článku a ⇔ ~~V~~ v následujících případech ~~a za následujících okolností~~ může členský stát upustit od uplatňování jedné nebo více TSI, včetně těch, které se týkají kolejových vozidel:

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 6 a čl. 2
bod 6 (přizpůsobený)

a) při návrhu nové tratě, obnově nebo modernizaci stávající tratě nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je v době, kdy jsou tyto TSI zveřejněny, v pokročilé fázi ~~rozpracovanosti~~ ☒ rozvoje ☒ nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;

↓ 2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 6

b) v případě každého projektu obnovy nebo modernizace stávající tratě, kde jsou průjezdný průřez, rozchod koleje, osová vzdálenost kolejí a napájecí elektrické napětí, které jsou uvedeny v těchto TSI, nekompatibilní s parametry stávající tratě;

c) v případě projektu nové tratě nebo projektu obnovy nebo v případě modernizace stávající tratě realizovaného na území dotyčného členského státu, jestliže jeho železniční síť je vnitrostátní nebo je od železniční sítě zbývajících částí Společenství oddělena mořem;

d) v případě každého projektu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávající tratě, jestliže by uplatnění těchto TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu nebo kompatibilitu železničního systému v členském státu;

²⁰

Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

e) jestliže podmínky rychlého obnovení sítě po nehodě nebo přírodní katastrofě ekonomicky nebo technicky nedovolují částečně nebo plně uplatnit příslušnou TSI;

↓ 2001/16/ES

f) v případě drážních vozidel jedoucích ze třetích zemí nebo s cílovou stanicí ve třetích zemích, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě Společenství.

↓ nový

2. Ve všech případech oznámí dotčený členský stát Komisi soubor podkladů s prvky uvedenými v příloze VIII. Komise posoudí opatření navrhovaná členským státem a informuje výbor uvedený v článku 21.

3. V případech c) a e) ověří Komise shodu souboru podkladů a informuje členský stát o výsledcích svého posouzení. Členský stát může ihned uplatnit alternativní ustanovení.

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

~~Ve všech případech dotčený členský stát předem oznámí Komisi svou zamýšlenou odchylku a zašle jí soubor podkladů vymezujících ty TSI nebo její části, které si nepřeje uplatňovat, jakož i odpovídající specifikace, které hodlá uplatňovat.~~ 4. V případech podle písmen ⇒ a) ⇐, b), d) a f) Komise ~~přijme rozhodnutí~~ ☒ rozhodne ☐ postupem podle čl. 21 odst. 2 ⇒ 3 ⇐, ⇒ zda se žádost o odchylku přijme⇐; v případě potřeby je vydáno stanovisko ke specifikacím, které mají být uplatněny. V případě podle písmene b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průjezdný průřez a rozchod koleje. ⇒ Komise rozhodne do šesti měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. Pokud Komise nerozhodne, členský stát nemůže uplatnit požadovanou odchylku. ⇐

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 6
(přizpůsobený)

~~Ve všech případech dotčený členský stát předem uvědomí Komisi o zamýšlené výjimce a zašle jí soubor podkladů vymezujících TSI nebo její části, u kterých si nepřeje, aby byly uplatněny, jakož i odpovídající specifikace, u kterých si přeje, aby byly uplatněny. Komise vyhodnotí opatření navrhovaná členským státem. V případech podle písmen b) a d) přijme Komise rozhodnutí postupem podle čl. 21 odst. 2. V případě potřeby se vypracuje doporučení k specifikacím, které mají být uplatněny. V případě podle písmene b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průjezdný průřez a rozchod koleje.~~

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

KAPITOLA III

PRVKY INTEROPERABILITY

Článek 8

Členský stát přijme veškerá nezbytná opatření, aby prvky interoperability:

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

a) byly uvedeny na trh pouze v případě, že umožňují dosažení interoperability ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému, a přitom vyhovují základním požadavkům;

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

b) byly určeným způsobem využívány v oblastech jejich použití a byly řádně instalovány a udržovány.

↓ 2001/16/ES

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

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~Tato ustanovení nevylučují uvedení těchto prvků na trh za jiným účelem, ani jejich užití pro konvenční železniční tratě.~~

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

Článek 9

Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat ani bránit uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v ~~transevropském konvenčním~~ železničním systému, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití konstrukčních částí uvedených v příloze IV.

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 7

Zejména nemohou požadovat zkoušky, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití.

↓2001/16/ES

Článek 10

1. Členské státy považují prvky interoperability, k nimž existuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, za vyhovující základním požadavkům uvedeným v této směrnici, které se vůči nim uplatňují.

↓2004/50/ES čl. 2 odst. 7 písm. a)

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

↓2004/50/ES čl. 1 bod 8 písm. b)
a čl. 2 bod 7 písm. b)

3. Členské státy považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídajícími TSI nebo evropskými specifikacemi, které byly vypracovány k dodržení těchto podmínek.

↓2001/16/ES (nový)

~~6. Pokud v době přijetí TSI ještě neexistuje evropská specifikace a dodržení této specifikace je nezbytnou podmínkou zaručení interoperability, může TSI odkazovat na nejpokročilejší dostupnou verzi návrhu evropské specifikace, které musí odpovídat, nebo zahrne celý tento návrh nebo jeho část.~~

↓nový

TSI stanoví přechodné období pro prvky interoperability, které se při jejich vstupu v platnost již vyskytují na trhu. Aby mohly být takové prvky zařazeny do subsystému, musí splňovat požadavky článku 8.

↓2004/50/ES čl. 2 bod 8
⇒nový

Článek 11

Pokud se členský stát nebo Komise domnívají, že evropské specifikace použité přímo nebo nepřímo pro účely této směrnice nevyhovují základním požadavkům, ⇒ je věc předložena výboru podle článku 21 a Komise přijme nejvhodnější opatření, a to: ⇐

- (a) částečné nebo úplné stažení uvedených specifikací z publikací, v nichž jsou tyto specifikace obsaženy, nebo jejich změnu, ~~o které může být rozhodnuto postupem podle čl. 21 odst. 2,~~ a jde-li o evropské normy, po konzultaci s výborem zřízeným směrnicí 98/34/ES, nebo

↓2001/16/ES

Článek 12

1. Jestliže členský stát zjistí, že prvek interoperability, k němuž existuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, uvedený na trh a používaný v souladu se svým určením, pravděpodobně nevyhoví základním požadavkům, pak dotyčný členský stát učiní veškeré kroky nezbytné k omezení oblasti použití tohoto prvku, k zákazu jeho používání nebo k jeho stažení z trhu. Dotyčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi o učiněných opatřeních a uvede důvody svého rozhodnutí, přičemž zejména uvede, zda je nemožnost dosáhnout shody způsobena:

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

- a) nesplněním základních požadavků;
- b) nesprávným uplatněním evropských specifikací v případě, že jsou tyto specifikace uplatňovány;
- c) neúplností evropských specifikací.

2. Komise konzultuje dotyčné strany co nejdříve. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je oprávněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a ostatní členské státy. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je neodůvodněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství. Jestliže je rozhodnutí uvedené v odstavci 1 odůvodnitelné nedostatkem v evropských specifikacích, použije se postup definovaný v článku 11.

3. Jestliže prvek interoperability, k němuž bylo vypracováno ES prohlášení o shodě, nevykazuje shodu, přijme příslušný členský stát vhodná opatření vůči tomu, kdo prohlášení vypracoval, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.

4. Komise zajistí, aby členské státy byly trvale informovány o průběhu a výsledcích tohoto postupu.

↓ 2001/16/ES

Článek 13

1. Pro vypracování ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvku interoperability musí výrobce tohoto prvku nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství použít ustanovení obsažená v TSI a vztahující se k tomuto prvku.

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~2. Jestliže to TSI vyžadují, musí být shoda nebo vhodnost pro použití prvku interoperability posouzena oznámeným subjektem, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podal žádost.~~

↓ 2001/16/ES

2. Shoda nebo vhodnost pro použití prvku interoperability musí být posouzena oznámeným subjektem, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podal žádost.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

3. Jestliže prvky interoperability podléhají jiným směrnici Společenství, které zahrnují jiná hlediska, musí v těchto případech ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití uvádět, že prvky interoperability rovněž splňují požadavky těchto jiných směrnic.

4. Pokud výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství neplní povinnosti uvedené v odstavcích 1~~–2~~ a 3, přecházejí tyto povinnosti na každou osobu, která uvádí prvek interoperability na trh. Pro toho, kdo sestavuje prvky interoperability nebo jejich části různého původu, nebo kdo vyrábí prvky interoperability pro své vlastní použití, platí pro účely této směrnice stejné povinnosti.

5. Aniž je dotčen článek 12:

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

a) pokaždé, když členský stát zjistí, že ES prohlášení o shodě nebylo řádně vypracováno, je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství ⇒ v případě potřeby ⇐ povinen znovu obnovit shodu prvku interoperability a za podmínek stanovených tímto členským státem ukončit porušování shody;

b) jestliže porušování shody přetrvává, učiní členský stát veškerá vhodná opatření vedoucí k omezení nebo zákazu uvádění daného prvku interoperability na trh, nebo musí zajistit, aby byl stažen z trhu v souladu s postupy podle článku 12.

KAPITOLA IV

SUBSYSTEMY

Článek 14

1. Každý členský stát povolí uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících ~~transevropský konvenční~~ železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území.

Za tímto účelem učiní členské státy veškerá nezbytná opatření, aby tyto subsystémy mohly být uvedeny do provozu jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že budou splňovat základní požadavky, které se jich týkají, jakmile budou začleněny do ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému. Zejména musí zkontrolovat kompatibilitu těchto subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny.

2. Každý členský stát zkontroluje při uvedení do provozu ~~a následně v pravidelných intervalech~~, zda jsou $\Rightarrow$ dodržována pravidla TSI, které byly rozvinuty ve snaze zajistit, aby tyto $\Leftarrow$ subsystémy $\Rightarrow$ byly $\Leftarrow$ provozovány a udržovány v souladu se základními požadavky, které se na ně vztahují. $\Rightarrow$ Po uvedení těchto subsystémů do provozu proběhne kontrola v rámci vydání osvědčení o bezpečnosti a schválení bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice o bezpečnosti železnic²¹ $\Leftarrow$.

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod. 9 písm. a)

K tomuto účelu se při posuzování a ověřování dodržují postupy stanovené v daných strukturálních a provozních TSI.

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod 9 písm. b)
(přizpůsobený)
 $\Rightarrow$ nový

3. V případě obnovy nebo modernizace zašle ~~provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik~~ $\Rightarrow$ zadavatel $\Leftarrow$ dotýcnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu. Členský stát tento soubor podkladů posoudí a s ohledem na implementační strategii uvedenou v použitelné TSI rozhodne, zda rozsah prací vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu ve smyslu této směrnice.

Nové povolení k uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotýcného subsystému. Je-li nové povolení nezbytné, rozhodne členský stát, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny. Členský stát oznámí své rozhodnutí Komisi ~~a ostatním členským státům~~ $\Rightarrow$ a uvede: $\Leftarrow$

↓ nový

- důvod, proč nebyla (nebo nebyly) TSI zcela uplatněna (uplatněny);
- technické vlastnosti, které se uplatňují místo TSI;
- orgány pověřené uplatňovat v případě těchto vlastností postup ověření podle článku 18.

Komise sdělí tyto informace agentuře, která je zveřejní.

Když členský stát rozhodne, že povolení k uvedení do provozu není nutné, nebo když se v důsledku tohoto odstavce TSI uplatňuje pouze částečně, žádost odchylku nebo oznámení odchylky ve smyslu článku 7 jsou nepovinné.

²¹ Směrnice 2004/49/ES ...

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 10 a čl. 2
bod 9 písm. c) (přízpůsobený)
⇒ nový

4. Jestliže členské státy schválí uvedení kolejových vozidel do provozu, musí zajistit, aby byl každému kolejovému vozidlu přidělen alfanumerický identifikační kód. Tento kód musí být vyznačen na každém vozidle a zapsán do celostátního registru kolejových vozidel, který splňuje tato kritéria:

- a) vyhovuje společným specifikacím vymezeným v odstavci 5;
- b) vede a aktualizuje jej orgán nezávislý na železničních podnicích;
- c) je přístupný bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)²²; musí být také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článku 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti²³, agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury.

Byla-li kolejová vozidla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi, mohou členské státy přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování. Jakmile však členský stát schválí uvedení takového vozidla do provozu na svém území, musí být prostřednictvím registru možné získat odpovídající údaje uvedené v odst. 5 písm. c), d) a e).

5. Společné specifikace pro registr se přijímají postupem podle čl. 21 odst. 2 ⇒ 3 ⇐ na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla vkládání a konzultací. Registr musí obsahovat alespoň tyto informace:

- a) odkazy na ES prohlášení o ověření a vydávající subjekt,
- b) odkazy na registr kolejových vozidel podle článku 24,
- c) označení vlastníka vozidla ~~nebo nájemce~~ ⇒ nebo jeho držitele ⇐ ;
- d) veškerá omezení způsobu užívání vozidla;

e) ~~nezbytné bezpečnostní údaje týkající se plánu údržby vozidla~~ ⇒ subjekt pověřený údržbou. Není-li tato informace k dispozici při vydání povolení k uvedení do provozu, může být doplněna později, nejpozději před použitím vozidla železničním podnikem. ⇐

²² Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

²³ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30).

6. V případě nákladních vozů a vozů pro osobní dopravu uvedených do provozu po vstupu této směrnice v platnost TSI upřesní, zda je jedno povolení k uvedení do provozu za jeden členský stát Společenství dostačující a za jakých podmínek.

7. V případě kolejových vozidel, která byla uvedena do provozu před vstupem této směrnice v platnost a která nemají ES prohlášení o ověření podle článku 18 této směrnice, použije se směrnice o bezpečnosti železnic. Zejména:

- pokud to bezpečnostní orgán členského státu vyžaduje, dodatečné povolení k uvedení do provozu musí být získáno v souladu s ustanoveními článku 14 směrnice o bezpečnosti železnic;
- v opačném případě se osvědčení o bezpečnosti vydané železničnímu podniku v souladu s článkem 10 směrnice o bezpečnosti železnic považuje za povolení uvedení použitých kolejových vozidel do provozu.

8. V případě kolejových vozidel s ES prohlášením o ověření podle článku 18 se kritéria, která bezpečnostní orgán ověřuje za účelem vydání povolení k uvedení do provozu, týkají pouze:

- technické kompatibility mezi kolejovými vozidly a dotčenou infrastrukturou;
- pravidly pro nevyřešené body uvedené v čl. 17 odst. 2;
- pravidly pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI;
- řádně oznámených odchylek v souladu s článkem 7 této směrnice.

9. Aniž je dotčen postup uvedený v článku 18, členské státy mohou vydávat povolení k uvedení do provozu pro jednu řadu kolejových vozidel.

Článek 15

Aniž je dotčen článek 19, nesmějí členské státy na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat či bránit výstavbě, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících transevropský konvenční železniční systém, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu, který vede k ES prohlášení o ověření, jehož položky jsou uvedeny v příloze V.

Zejména nesmí požadovat zkoušky, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k ES prohlášení o ověření.

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

Článek 16

1. Členské státy považují za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které tvoří ~~transevropský konvenční~~ železniční systém, k němuž existuje ES prohlášení o ověření.

2. Interoperabilita strukturálního subsystému tvořícího část ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému se ověřuje v souladu se základními požadavky pomocí odkazu na TSI, pokud existují.

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 12 a čl. 2
bod 10
⇒ nový

3. Pokud neexistují TSI, ~~když~~ ~~anebo~~ je oznámena výjimka podle článku 7, ⇒ nebo když zvláštní případ vyžaduje uplatnění technických pravidel, která nejsou uvedena v dotčené TSI, ⇐ sdělí členské státy ~~ostatním členským státům a~~ Komisi pro každý subsystém seznam technických pravidel používaných při uplatňování základních požadavků.

To bude ⇒ podle jednotlivých případů ⇐ oznámeno nejpozději ~~do 30. dubna 2005~~ ⇒ dva roky po vstupu této směrnice v platnost, ⇐ a poté při každé změně seznamu technických pravidel ⇒, a to buď při oznámení odchylky, nebo po zveřejnění dotčené TSI ⇐. Členské státy rovněž při této příležitosti určí v souvislosti s těmito technickými pravidly subjekty pověřené prováděním postupu ověřování uvedeného v článku 18.

↓ nový

Komise sdělí tyto informace agentuře, která je zveřejní.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 17

1. Jestliže se ukáže, že TSI plně nevyhovují základním požadavkům, může být na žádost členského státu nebo z podnětu Komise konzultován výbor uvedený v článku 21 ⇒ s cílem provést revizi ⇐ =

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 13 a čl. 2
bod 11 (přizpůsobený)

~~V tom případě jsou TSI revidovány~~ podle čl. 6 odst. 2.

2. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny v příloze k dané TSI. Na tyto aspekty se vztahuje čl. 16 odst. 3.

↓ nový

3. Když se členský stát nebo Komise domnívá, že je naléhavě třeba změnit TSI, vyžádá si od agentury technické stanovisko. Poté, co Komise postupem podle čl. 21 odst. 2 konzultuje výbor, rozhodne, zda se technické stanovisko může použít, než bude dokončena revize TSI; pokud ano, agentura vědecké stanovisko zveřejní.

↓ 2001/16/ES

⇒ nový

Článek 18

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření, zařídí ⇒ žadatel ⇐ ~~žadavatel nebo jeho zplnomocněný zástupce~~, aby oznámený subjekt zvolený jím pro tento účel použil ES postup ověření podle přílohy VI. ⇒ Žadatelem může být zadavatel nebo konstruktér nebo jeho zplnomocněný zástupce ve Společenství. ⇐

2. Činnost oznámeného subjektu odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi projektu a zahrnuje celou dobu výstavby až do fáze schvalování typu, a to před uvedením subsystému do provozu. 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 článku 24.

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

↓ nový

4. Oznámený subjekt může vydat průběžné osvědčení o ověření s cílem pokrýt určité fáze výrobního cyklu nebo určité části subsystému. V takovém případě se použije postup uvedený v příloze VI.

5. Pokud to kapitola příslušné TSI umožňuje, oznámený subjekt může vydat osvědčení o ověření týkající se jedné řady kolejových vozidel.

Článek 19

1. Jestliže členský stát zjistí, že strukturální subsystém, na který se vztahuje ES prohlášení o ověření s přiloženým souborem technické dokumentace, není plně v souladu s touto směrnicí, a že zejména nevyhovuje základním požadavkům, může požádat o provedení dodatečných kontrol.

2. Členský stát, který podává žádost, uvědomí neprodleně Komisi o všech požadovaných dodatečných kontrolách a o důvodech, které je opravňují. ~~Komise neprodleně zahájí postup podle čl. 21 odst. 2.~~ Komise konzultuje zúčastněné strany.

↓ nový

3. Členský stát na počátku žádosti upřesní, zda neshoda vyplývá:

- (a) z nedodržení základních požadavků nebo TSI nebo z nesprávného uplatňování TSI. V takovém případě Komise ihned informuje členský stát, v němž sídlí ten, kdo neoprávněně vystavil ES prohlášení o ověření, a požádá ho, aby přijal vhodná opatření;
- (b) z nedostatečnosti TSI. V takovém případě je zahájen postup revize v souladu s čl. 6 odst. 1.

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

KAPITOLA V

OZNÁMENÉ SUBJEKTY

Článek 20

1. Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty odpovědné za provádění postupu posuzování shody nebo vhodnosti pro použití podle článku 13 a postupu ověřování podle článku 18, přičemž uvedou oblast příslušnosti každého subjektu a identifikační čísla, která předem získají od Komise. Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* seznam subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti příslušnosti a zajistí, aby byl tento seznam aktualizován.

2. Členské státy musí při posuzování subjektů, které mají být oznámeny, uplatnit kritéria stanovená v příloze VII. Za subjekty splňující tato kritéria jsou považovány subjekty vyhovující kritériím posuzování stanoveným v příslušných evropských normách.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES
(přizpůsobený)
⇒ nový

3. Členský stát odejme schválení subjektu, který již nesplňuje kritéria uvedená v příloze VII. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

4. Pokud členský stát nebo Komise dospějí k názoru, že subjekt oznámený jiným členským státem již nevyhovuje příslušným kritériím, ~~zabývá se touto záležitostí výbor uvedený v článku 21, který zaujme stanovisko do tří měsíců~~, ⇒ Komise konzultuje zúčastněné strany ⇐ . ~~Komise informuje se zřetелеm na stanovisko výboru~~ ⇒ Poté, co Komise postupem podle čl. 21 odst. 2 konzultuje výbor ⇐ , informuje dotýčný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si oznámený subjekt mohl zachovat udělený statut.

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 15 a čl. 2 bod 12

5. Komise zřídí pracovní skupinu pro koordinaci oznámených subjektů (dále jen „koordinační skupina“), která bude projednávat záležitosti týkající se uplatňování postupů při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití uvedených v článku 13 a postupu ověřování uvedeného v článku 18 nebo uplatňováním TSI v této oblasti. Na práci koordinační skupiny se jako pozorovatelé mohou podílet zástupci členských států.

O práci vykonané v rámci koordinační skupiny informují Komise a pozorovatelé výbor uvedený v článku 21. Komise případně navrhne opatření nezbytná k řešení obtíží.

V případě potřeby se koordinace činnosti oznámených subjektů provádí v souladu s čl. ~~ankem~~ 21 odst. 5.

↓ 2001/16/ES

KAPITOLA VI

VÝBOR A PRACOVNÍ PROGRAM

Článek 21

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES (dále jen „výbor“).

↓ nový

2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

↓2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 16

23. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 ~~zmíněného uvedeného~~ rozhodnutí.

Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.

↓nový

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

↓2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 16

~~3. Výbor přijme svůj jednací řád.~~

↓2004/50/ES čl. 2 bod 13

~~4 5.~~ V případě potřeby může výbor ustavit pracovní skupiny, které mu mají být nápomocny při plnění jeho úkolů, zejména při koordinaci činnosti oznámených subjektů.

↓2004/50/ES čl. 2 bod 14
⇒nový

~~Článek 21a~~

~~6.~~ Komise může předložit výboru jakoukoli záležitost týkající se provádění této směrnice. V případě potřeby přijme Komise prováděcí doporučení postupem podle čl. 21 odst. ~~⇒ 2 ⇐~~ .

↓2004/50/ES čl. 1 bod 17
(přizpůsobený)

~~1. Výbor může projednávat každou záležitost týkající se interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému, včetně otázek vztahujících se k interoperabilitě mezi tímto systémem a železničním systémem třetích zemí.~~

~~2. Výbor může projednávat každou záležitost týkající se provádění této směrnice. V případě potřeby Komise přijme prováděcí doporučení postupem podle čl. 21 odst. 2.~~

~~Článek 21b~~

~~1. Komise může z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu rozhodnout postupem podle čl. 21 odst. 2 o udělení pověření k vypracování TSI pro doplňující oblast, pokud se týká subsystému zmíněného v příloze II.~~

~~2. Postupem podle čl. 21 odst. 2 přijme výbor na návrh Komise pracovní program odpovídající cílům této směrnice a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému²⁴.~~

↓2004/50/ES čl. 1 bod 17 a čl. 2
bod 14
⇒ nový

Článek 21b

~~7. Přílohy II a VI mohou být změněny v souladu s postupem podle čl. 21 odst. 2. ⇒ Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní a jsou uvedeny v přílohách II až VIII, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle odstavce 4 tohoto článku. ⇐~~

↓2001/16/ES (nový)
⇒ nový

Článek 22

Jakmile tato směrnice vstoupí v platnost, může výbor projednat jakoukoli záležitost týkající se interoperability ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému včetně otázek týkajících se interoperability ~~transevropského~~ železničního systému ⇐ Společenství ⇐ a železničního systému třetích zemí.

↓2004/50/ES čl. 2 bod 15
(přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 23

~~1. Aniž je dotčen postup vydávání pověření podle čl. 6 odst. 1, je pořadí priorit pro schvalování TSI toto:~~

~~a) první skupina TSI se týká řízení a zabezpečení; využití telematiky v nákladní dopravě; provozu a řízení dopravy (včetně kvalifikace zaměstnanců přeshraniční dopravy s ohledem na kritéria definovaná v přílohách II a III); nákladních vozů; hluku vyzařovaného kolejovými vozidly a infrastrukturou. Pokud jde o kolejová vozidla, nejdříve budou rozpracovány TSI vozidel pro mezinárodní provoz;~~

~~b) dále budou podle možností Komise a agentury rovněž projednávány tyto návrhy TSI: využití telematiky v osobní dopravě, údržba se zřetelem k bezpečnosti, osobní vozy, hnací vozidla a lokomotivy, infrastruktura, energie a znečištění ovzduší. Pokud jde o kolejová vozidla, nejdříve budou rozpracována vozidla pro mezinárodní provoz;~~

²⁴ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

~~e) na požádání Komise, členského státu nebo agentury může výbor postupem podle čl. 21 odst. 2 rozhodnout o vypracování TSI pro další oblast, pokud se týká subsystému zmíněného v příloze II.~~

~~21. Postupem podle čl. 21 odst. 2 Komise vypracuje Komise pracovní program ⇒, který zohledňuje rozšíření oblasti působnosti podle čl. 1 odst. 3, revizi TSI podle čl. 6 odst. 2 ⇐ dodržující pořadí priorit uvedených v odstavci 1 a pořadí ostatních úkolů, které jsou jí svěřeny touto směrnicí.~~

~~TSI uvedené v prvním pracovním programu podle odst. 1 písm. a) musí být vypracovány nejpozději do 20. dubna 2004.~~

32. Pracovní program sestává z těchto fází:

- a) vypracování odpovídající architektury konvenčního železničního systému na základě návrhu vytvořeného agenturou, založené na seznamu subsystémů (příloha II), aby byl zaručen soulad mezi TSI. Tato architektura musí zejména zahrnovat různé prvky systému a jejich rozhraní a působit jako referenční rámec pro definování oblastí užívání každé TSI;
- b) přijetí vzorové struktury pro vypracování TSI;
- c) přijetí metody analýzy nákladů a přínosů řešení stanovených v TSI;
- d) přijetí pověření potřebných k vypracování TSI;
- e) ~~přijetí~~ ⇒ určení ⇐ základních parametrů pro každou TSI;
- f) schválení návrhu normalizačních programů;
- g) přípravy přechodného období mezi dnem vstupu v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému²⁵, a zveřejněním TSI, včetně přijetí referenčního systému uvedeného v článku 25.

²⁵

Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114.

↓2001/16/ES
⇒ nový

KAPITOLA VII

REGISTRY INFRASTRUKTURY A KOLEJOVÝCH VOZIDEL

Článek 24

1. Členské státy zajistí zveřejňování a ~~každoroční~~ ⇒ pravidelnou ⇐ aktualizaci registrů infrastruktury a registrů kolejových vozidel. Tyto registry musí uvádět hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí dotčeného subsystému (například základní parametry) a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí být v každé TSI přesně uvedeno, jaké informace musí být do registru infrastruktury a do registru kolejových vozidel zařazovány.

↓2004/50/ES čl. 2 bod 16

2. Kopie uvedených registrů se předává dotčeným členským státům a agentuře a zpřístupní se zúčastněným osobám, včetně odborníků pracujících v daném odvětví.

↓ nový

3. Agentura vypracuje příručku pro zavádění registrů infrastruktury a kolejových vozidel, v níž bude upřesněn obsah registrů a doporučený formát, jakož i cyklus zavádění a způsob používání. V příručce budou rovněž uvedena prováděcí pravidla k tomuto článku, pokud jde o infrastrukturu a kolejová vozidla uvedená do provozu přes vstupem této směrnice v platnost. Komise přijme příručku poté, co konzultovala výbor postupem podle čl. 21 odst. 2.

↓2004/50/ES čl. 1 bod 18

~~Článek 22a~~

~~1. Členské státy zajistí zveřejnění a každoroční aktualizaci registru infrastruktury a registru kolejových vozidel. Tyto registry musí určit hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí dotčených subsystémů, například základní parametry, a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí každá TSI přesně uvádět, jaké informace musí být v registru infrastruktury a v registru kolejových vozidel uvedeny.~~

~~2. Kopie uvedených registrů se předává dotčeným členským státům a agentuře a zpřístupní se zúčastněným osobám, včetně odborníků pracujících v daném odvětví.~~

KAPITOLA VIII

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

Článek 25

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod 17
⇒ nový

V souladu s články 3 a 12 nařízení (ES) č. 881/2004 vypracuje agentura na základě informací oznámených členskými státy podle čl. 16 odst. 3, technických dokumentů z dané odvětvové oblasti a znění souvisejících mezinárodních smluv návrh referenčního systému technických předpisů zajišťujících současný stupeň interoperability tratí a kolejových vozidel, které budou podle čl. 1 odst. 3 zahrnuty do oblasti působnosti této směrnice. ~~Komise postupem podle čl. 21 odst. 2 tento návrh posoudí a rozhodne, zda může tvořit referenční systém až do přijetí TSI.~~ ⇒ Komise postupem podle čl. 21 odst. 2 případně přijme referenční systém. ⇐

↓2001/16/ES (nový)
⇒ nový

2. Po přijetí výše uvedeného referenčního systému členské státy uvědomí ~~výbor~~ ⇒ Komisi ⇐ o svém úmyslu přijmout jakýkoli vnitrostátní předpis nebo o vypracování jakýchkoli projektů na svém území lišících se od referenčního systému.

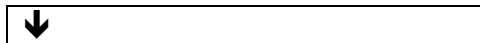
↓2004/50/ES čl. 2 odst. 17 (nový)

KAPITOLA IX

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 26

Každé rozhodnutí učiněné na základě této směrnice a týkající se posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, ověření subsystémů tvořících ~~transevropský konvenční~~ železniční systém, a každé rozhodnutí učiněné na základě článků 11, 12, 17 a 19 musí podrobně uvést důvody, na nichž je založeno. Musí být co nejdříve oznámeno dotyčné straně spolu s uvedením opravných prostředků, které jsou k dispozici podle právních předpisů platných v dotyčných členských státech, a s uvedením lhůt stanovených k podání těchto opravných prostředků.

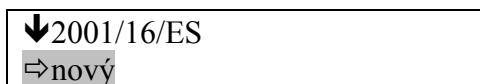


Článek 27

Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s čl. 2 body q), r), s)), článkem 7, čl. 10 odst. 5, článkem 14, čl. 16 odst. 3, čl. 18 odst. 4 a 5, čl. 24 odst. 1, jakož i s přílohami II a VIII nejpozději do [...] ²⁶. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

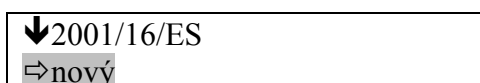
Tyto předpisy přijaté členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici nebo je takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy na směrnice zrušené touto směrnicí, které se vyskytují ve stávajících právních a správních předpisech, se považují za odkazy na tuto směrnici. Způsob odkazu a znění prohlášení si stanoví členské státy.

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

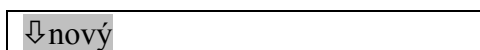


Článek 28

Každé dva ⇒ tři ⇐ roky, a poprvé 20. dubna 2005, předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability transevropského konvenčního železničního systému. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 7.



~~Společný zastupitelský orgán~~ ⇒ Agentura ⇐ vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroj, který je schopný vytvořit na žádost členského státu nebo Komise přehled úrovně interoperability transevropského konvenčního železničního systému. Tento nástroj musí využívat informací dostupných v registrech uvedených v článku 24.



Článek 29

Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES ve znění směrnice 2004/50/ES se zrušují s účinkem ode dne [...] ²⁷, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států, pokud jde o lhůty pro provedení do vnitrostátního práva a lhůty jejich použitelnosti.

²⁶ 24 měsíců po vstupu této směrnice v platnost.

²⁷ Datum uvedené v čl. 27 odst. 1.

Odkazy na zrušené směrnice se považují za odkazy na tuto směrnici a musí být vykládány v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES
(přizpůsobený)

Článek ~~29~~30

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské
~~společnosti~~ ☒ unie ☒*.



Články 1, 2 (od a) do p)), 3, 4, 5, 6, 8, čl. 10 odst. 1 až 4, články 11, 12, 13, 15, čl. 16 odst. 1 a 2, článek 17, čl. 18 odst. 1 až 3, články 19 až 23, čl. 24 odst. 2 a 3, články 25 až 31 a přílohy I, III až VII se použijí ode dne vstupu v platnost uvedeného výše.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

Článek ~~30~~31

Tato směrnice je určena členským státům.

PŘÍLOHA I

⊠ OBLAST PŮSOBNOSTI ⊠

1. TRANSEVROPSKÝ KONVENČNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM

1.1. INFRASTRUKTURA

Transevropským konvenčním železničním systémem je infrastruktura tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě²⁸ nebo uvedená ve všech změnách tohoto rozhodnutí, které byly provedeny jako výsledek revize rozhodnutí podle jeho článku 21.

Pro účely této směrnice může být tato síť dále dělena na tyto kategorie:

- tratě určené pro osobní dopravu,
- tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),
- tratě zvláště projektované nebo modernizované pro nákladní dopravu,
- terminály osobní dopravy,
- terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,
- spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.

Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a pro telekomunikaci určené pro dálkovou osobní a nákladní dopravu v síti s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

1.2. KOLEJOVÁ VOZIDLA

Kolejová vozidla zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti transevropské konvenční železniční dopravy nebo na jejích částech, včetně:

- motorových nebo elektrických jednotek,
- motorových nebo elektrických hnacích vozidel,
- osobních vozů,

²⁸ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí č. 1346/2001/ES (Úř. věst. L 185, 6.7.2001, s. 1).

- nákladních vozů, včetně kolejových vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů.

Součástí je také mobilní vybavení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury, které však nepředstavuje ~~nejvyšší~~ prvořadou prioritu.

Každá z výše uvedených kategorií se dále dělí na

- kolejová vozidla pro mezinárodní provoz,
- kolejová vozidla pro vnitrostátní provoz.

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 19 a
příloha I (přizpůsobený)
⇒ nový

2. TRANSEVROPSKÝ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM

2.1. INFRASTRUKTURA

Transevropským vysokorychlostním železničním systémem je infrastruktura tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě²⁹ nebo uvedená ve všech změnách tohoto rozhodnutí, které byly provedeny jako výsledek revize rozhodnutí podle jeho článku 21.

Vysokorychlostní tratě zahrnují:

- zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,
- tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,
- tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. ⇒ Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy nádražími, přístupy do terminálů, skladů atd., kterými „vysokorychlostní kolejová vozidla“ projíždějí konvenční rychlostí. ⇐

Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a telekomunikaci určené pro osobní dopravu na těchto tratích s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

²⁹ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí č. 1346/2001/ES (Úř. věst. L 185, 6.7.2001, s. 1).

2.2. KOLEJOVÁ VOZIDLA

Kolejová vozidla uvedená v této směrnici zahrnují vlaky určené pro provoz:

- buď rychlostí alespoň 250 km/h na zvláště vybudovaných vysokorychlostních tratích a za vhodných okolností umožňující provoz rychlostí vyšší než 300 km/h,
- nebo rychlostí přibližně 200 km/h na tratích uvedených v oddílu 1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích. =

↓ 2004/50/ES čl. 2 bod 18
a příloha III (přizpůsobený)

3. KOMPATIBILITA ~~TRANSEVROPSKÉHO KONVENČNÍHO~~ ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 19
a příloha I a čl. 2 bod 18
a příloha III

Kvalita železniční dopravy v Evropě závisí mimo jiné na dokonalé kompatibilitě vlastností infrastruktury (v nejširším slova smyslu, tj. pevných částí všech dotyčných subsystémů) s vlastnostmi kolejových vozidel (včetně palubních součástí všech dotyčných subsystémů). Na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady.

4. ROZŠÍŘENÍ OBLASTI PŮSOBNOSTI

4.1. Skupiny tratí a kolejových vozidel

V zájmu efektivního vynaložení nákladů při zajišťování interoperability budou v případě potřeby vypracovány další skupiny kategorií tratí a kolejových vozidel uvedených v této příloze. Bude-li to nezbytné, mohou se funkční a technické specifikace uvedené v čl. 5 odst. 3 lišit podle skupin.

4.2. Účelnost vynaložených nákladů

Při analýze nákladů a přínosů navrhovaných opatření se zohlední mimo jiné:

- náklady na navrhované opatření,
- snížení kapitálových nákladů a výdajů z důvodu úspor vyplývajících z rozsahu průmyslové produkce a lepšího využívání kolejových vozidel,
- snížení investičních nákladů a nákladů na údržbu a provoz v důsledku větší konkurence mezi výrobcí a společnostmi provádějícími údržbu,
- přínos pro životní prostředí v důsledku technického zlepšování železničního systému,
- zvýšení bezpečnosti provozu.

Kromě toho se v tomto hodnocení uvedou očekávané důsledky pro všechny zúčastněné provozovatele a hospodářské subjekty.

↓ 2001/16/ES (přizpůsobený)

PŘÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. SEZNAM SUBSYSTÉMŮ

Pro účely této směrnice může být systém, jakým je ~~transevropský konvenční~~ železniční systém, rozčleněn na tyto subsystémy:

↓ 2001/16/ES a 2004/50/ES čl. 1
bod 20 a příloha II (přizpůsobený)
⇒ nový

a) strukturální oblasti:

- infrastruktura,
- energie,
- řízení a zabezpečení,
- ~~provoz a řízení dopravy,~~
- kolejová vozidla.

b) provozní oblasti:

- ⇒provoz a řízení dopravy ⇐,
 - údržba,
 - využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.
-

↓ 2004/50/ES čl. 1 bod 20
a příloha II

2. OBLASTI ÚPRAVY

~~Pro každý subsystém je seznam hledisek týkajících se interoperability uveden v pověřeních agentury k vypracování TSI.~~

~~Podle čl. 6 odst. 1 musí být tato pověření vyhotovena postupem podle čl. 21 odst. 2.~~

~~V případě potřeby upřesní agentura seznam hledisek týkajících se interoperability uvedených v pověřeních v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. e).~~

2. POPIS SUBSYSTÉMŮ

Pro každý subsystém nebo část subsystému navrhuje ~~společný zastupitelský orgán~~
⇒ agentura ⇐ v době vypracovávání odpovídajícího návrhu TSI seznam prvků a hledisek
týkajících se interoperability.

Aniž by byla dotčena volba hledisek a prvků týkajících se interoperability a aniž by bylo
dotčeno pořadí, v jakém budou předmětem TSI, zahrnují tyto subsystémy zejména:

2.1. Infrastrukturu:

Trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), související staniční infrastruktura
(nástupiště, přístupové cesty včetně potřeb osob se sníženou pohyblivostí atd.), bezpečnostní
a ochranná zařízení.

2.2. Energii:

Trakční proudová soustava, ~~☒~~ a ~~☒~~ trakční vedení ~~a sběrače proudu~~.

2.3. Řízení a zabezpečení:

Všechna zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků
oprávněných k provozu v síti.

2.4. Provoz a řízení dopravy:

Postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů
jak během normálního, tak zhoršeného provozu, včetně zejména ⇒ vzdělávání a ⇐ řízení
vlaků, plánování a řízení provozu.

Odborná kvalifikace, která může být vyžadována pro provádění přeshraničních dopravních
služeb.

2.5. Využití telematiky:

V souladu s přílohou I se tento subsystém skládá ze dvou prvků:

- a) využití v osobní dopravě, včetně systémů poskytujících cestujícím informace před
cestou a v průběhu cesty, rezervačních a platebních systémů, odbavování zavazadel,
zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy
dopravy;
- b) využití v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů
a vlaků v reálném čase), systémů seřaďování a přidělování, rezervačních, platebních
a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování
elektronických průvodních dokumentů.

2.6. Kolejová vozidla:

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

2.7. Údržba:

Postupy, související zařízení, logistická střediska pro údržbu a rezervy umožňující povinné opravné práce a preventivní údržbu k zajištění interoperability železničního systému a k zaručení požadované výkonnosti.

PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

1. OBECNÉ POŽADAVKY

1.1. Bezpečnost

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

1.1.2. Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší dovolené rychlosti.

1.1.3. Použité konstrukční části musí odolat každému stanovenému normálnímu nebo výjimečnému namáhání po celou dobu provozu. Důsledky veškerých náhodných poruch pro bezpečnost musí být omezeny vhodnými prostředky.

1.1.4. Konstrukce pevných zařízení a kolejových vozidel a volba použitých materiálů musí směřovat k omezení vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.

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

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~1.1.5. Veškerá zařízení určená k tomu, aby jimi manipulovali uživatelé, musí být navržena tak, aby neohrozila jejich bezpečnost, jsou-li používána předvídatelným způsobem, který není v souladu s vyznačenými pokyny.~~

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

1.2. Spolehlivost a dostupnost

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

1.3. Ochrana zdraví

1.3.1. Materiály, které mohou na základě způsobu jejich používání představovat ohrožení pro zdraví osob, které k nim mají přístup, nesmějí být ve vlcích a v železniční infrastruktuře používány.

1.3.2. Všechny materiály musí být vybírány, rozmísťovány a používány takovým způsobem, aby byla omezena emise škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru.

1.4. Ochrana životního prostředí

↓2001/16/ES (nový)

1.4.1. Ve fázi návrhu systému musí být posouzen a zohledněn vliv stavby a provozu ~~transevropského vysokorychlostního~~ železničního systému na životní prostředí v souladu s platnými předpisy Společenství.

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

1.4.2. Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.

1.4.3. Kolejová vozidla a napájecí systémy musí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky kompatibilní s instalacemi, zařízeními a veřejnými nebo soukromými sítěmi, s nimiž by se mohly vzájemně rušit.

↓2001/16/ES (nový)

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

1.4.5. Provoz ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému nesmí za normálního stavu údržby vyvolávat nepřipustné úrovně zemních vibrací působících na činnosti a prostředí v blízkosti infrastruktury.

1.5. Technická kompatibilita

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

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

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

2. POŽADAVKY ZVLÁŠTNÍ PRO KAŽDÝ SUBSYSTÉM

2.1. Infrastruktura

2.1.1. Bezpečnost

↓2001/16/ES

Je třeba přijmout přiměřená opatření k zabránění přístupu nebo nežádoucího vniknutí do zařízení.

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

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

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

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech.

2.2. Energii:

2.2.1. Bezpečnost

↓2001/16/ES

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

2.2.2. Ochrana životního prostředí

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

2.2.3. Technická kompatibilita

Používané systémy dodávky energie musí:

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

– umožnit vlakům dosahovat určené úrovně výkonnosti,

↓96/48/ES

– ~~být kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlacích.~~

↓2001/16/ES

– být kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlcích.

↓2001/16/ES

2.3. Řízení a zabezpečení:

2.3.1. Bezpečnost

Používaná řídicí a zabezpečovací zařízení a postupy musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro tuto síť. Systémy řízení a zabezpečení by měly i nadále umožňovat bezpečný provoz vlaků, jejichž další jízda za ztížených podmínek je povolena.

2.3.2. Technická kompatibilita

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

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

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

2.4. Kolejová vozidla:

2.4.1. Bezpečnost

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

Elektrická zařízení nesmějí ohrožovat bezpečnost a fungování řídicích a zabezpečovacích zařízení.

Způsob brzdění a vzniklé silové působení musí být kompatibilní s konstrukcí kolejí, inženýrskými sítěmi a návěstěním.

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

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

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

Musí být k dispozici nouzové východy a musí být označeny.

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech.

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

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

2.4.2. *Spolehlivost a dostupnost*

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

2.4.3. *Technická kompatibilita*

Elektrické zařízení musí být kompatibilní s činnostmi řídicích a zabezpečovacích zařízení.

↓2001/16/ES

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

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

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

↓2004/50/ES čl. 1 bod 21 a čl. 2 bod 19

2.4.4. *Kontrola*

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

↓2001/16/ES

2.5. **Údržba:**

2.5.1. *Ochrana zdraví a bezpečnost*

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

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

2.5.2. Ochrana životního prostředí

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby nesmějí nepřipustným způsobem zasahovat do okolního prostředí.

2.5.3. Technická kompatibilita

↓ 2001/16/ES

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

↓ 96/48/ES (přizpůsobený)

~~2.6. Životní prostředí~~

~~2.6.1. Ochrana zdraví~~

~~Při provozu transevropského vysokorychlostního železničního systému musí být dodržovány stanovené meze hluku.~~

~~2.6.2. Ochrana životního prostředí~~

~~Provoz transevropského vysokorychlostního železničního systému nesmí za běžného stavu údržby vyvolávat nepřipustné úrovně zemních vibrací působících na činnosti a prostředí v blízkosti infrastruktury.~~

2.7. Provoz

↓ 2001/16/ES

2.6. Provoz a řízení dopravy

2.6.1. Bezpečnost

↓ 96/48/ES

~~Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích a obsluhy vlaků musí zaručovat bezpečný mezinárodní provoz.~~

↓ 2001/16/ES

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

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

2.6.2. Spolehlivost a dostupnost

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců středisek údržby a středisek řízení dopravy a systém zabezpečování jakosti zavedený dotýčnými provozovateli ve střediscích řízení dopravy a střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti systému.

2.6.3. Technická kompatibilita

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

2.7. Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě

2.7.1. Technická kompatibilita

Základními požadavky na využití telematiky musí být zaručena minimální jakost služeb v oblasti přepravy cestujících a v oblasti nákladní dopravy, zejména s ohledem na technickou kompatibilitu.

Je třeba přijmout opatření s cílem zajistit:

- aby databáze, programové vybavení a datové komunikační protokoly byly vypracovány způsobem umožňujícím co největší vzájemnou výměnu dat mezi různými aplikacemi a provozovateli, s výjimkou důvěrných obchodních údajů,
- aby uživatelé měli snadný přístup k informacím.

2.7.2. Spolehlivost a dostupnost

Metodami používání, řízení, aktualizace a udržování těchto databází, programového vybavení a datových komunikačních protokolů musí být zaručena účinnost těchto systémů a kvalita služeb.

2.7.3. Ochrana zdraví

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

2.7.4. Bezpečnost

Pro uchovávání a přenos informací vztahujících se k bezpečnosti musí být zajištěny vhodné úrovně integrity a spolehlivosti.

PŘÍLOHA IV

SHODA A VHODNOST PRO POUŽITÍ PRVKŮ INTEROPERABILITY

↓96/48/ES (přizpůsobený)

~~ES PROHLÁŠENÍ~~

- ~~o shodě,~~
 - ~~o vhodnosti pro použití~~
-

↓2001/16/ES (přizpůsobený)

1. PRVKY INTEROPERABILITY

ES prohlášení se vztahuje na prvky interoperability související s interoperabilitou ~~transevropského konvenčního~~ železničního systému, jak je uvedeno v článku 3. Může se jednat o tyto prvky interoperability:

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES

1.1. Obecně použitelné prvky

Jsou to prvky, které nejsou zvlášť určené pro železniční systém a jako takové se mohou používat i v jiných odvětvích.

1.2. Obecně použitelné prvky se zvláštními vlastnostmi

Jsou to prvky, které jako takové nejsou zvlášť určené pro železniční systém, ale jsou-li používány pro železniční účely, musí vykazovat zvláštní úroveň výkonnosti.

1.3. Zvláštní prvky

Jsou to prvky, které jsou zvlášť určené pro uplatnění na železnici.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI

ES prohlášení zahrnuje:

- buď posouzení skutečné shody jednotlivého samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se musí dodržet, provedené jedním nebo více oznámenými subjekty,
- nebo posouzení/hodnocení vhodnosti pro použití jednotlivého prvku interoperability provedené jedním nebo více oznámenými subjekty, přičemž se prvek posuzuje v rámci železničního prostředí, a zejména v případech, kdy jde o rozhraní, vzhledem k technickým specifikacím funkční povahy určeným ke kontrole.

Postupy posuzování uplatňované oznámenými subjekty ve fázi návrhu a výroby vycházejí z modulů definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v souladu s podmínkami uvedenými v TSI.

3. OBSAH ES PROHLÁŠENÍ

ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako pokyny a musí obsahovat:

- odkazy na směrnici,
- jméno a adresu výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma výrobce nebo konstruktéra),
- popis prvku interoperability (značka, typ atd.),
- popis postupu uplatněného za účelem prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití (článek 13),
- veškeré příslušné popisy, kterým prvek interoperability odpovídá, a zejména podmínky jeho použití,
- jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu nebo vhodnost pro použití, a datum certifikátu přezkoušení, případně spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jeho platnosti,
- případně odkaz na evropskou specifikaci,
- identifikaci podepisující osoby zplnomocněné k přijímání závazků jménem výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství.

↓2001/16/ES

PŘÍLOHA V

PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES ⇒ nový

ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

- odkazy na směrnici,
- jméno a adresu zadavatele ⇒ nebo konstruktérem ⇐ nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma zadavatele ⇒ nebo konstruktéra ⇐),
- stručný popis subsystému,
- jméno a adresu oznámeného subjektu, který provedl ES ověření podle článku 18,
- odkazy na dokumenty obsažené v souboru technické dokumentace,
- veškerá příslušná dočasná nebo konečná ustanovení, kterým má subsystém vyhovovat, a zejména případná provozní omezení nebo podmínky,
- v případě, že jde o dočasné prohlášení: doba trvání platnosti ES prohlášení,
- identifikaci podepisující osoby.

PŘÍLOHA VI
POSTUP OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

1. ÚVOD

↓ 96/48/ES a 2001/16/ES
(přízpůsobený)
⇒ nový

ES ověřování je postup, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo
⇒ konstruktéra nebo jejich ⇐ jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství
kontroluje a osvědčuje, že subsystém:

- je v souladu se směrnicí,
 - je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy,
- a může být uveden do provozu.

2. FÁZE

Ověření subsystému probíhá v každé z těchto fází:

- celkový návrh,
- konstrukce subsystému, a zejména pak inženýrské práce, montáž prvků a celkové nastavení,
- závěrečné zkoušení subsystému.

3. CERTIFIKÁT

Oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování vydá certifikát shody, který je určen pro zadavatele ⇒ nebo konstruktéra nebo jejich ⇐ jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém nainstalován nebo provozován.

4. SOUBOR TECHNICKÉ DOKUMENTACE

Soubor technické dokumentace přiložený k prohlášení o ověření musí obsahovat:

- pro infrastrukturu: stavební plány, zápisy o schválení zemních prací a výztuží, protokoly o zkouškách a kontrole betonu,
- pro ostatní subsystémy: celkové a podrobné výkresy v souladu s realizací, schémata elektrických obvodů a hydraulických obvodů, schémata ovládacích okruhů, popis

systemů zpracování dat a automatických systémů, provozní a údržbářské příručky apod.,

- seznam prvků interoperability podle článku 3, které jsou zahrnuty do subsystémů,
- kopie ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny v souladu s článkem 13 směrnice, k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušeních provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,
- certifikát vydaný oznámeným subjektem odpovědným za ES ověřování a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu s touto směrnicí, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním, jak je uvedeno v bodech 5.3 a 5.4.

5. DOZOR

5.1. Účelem ES dozoru je zajistit, aby při výrobě subsystému byly plněny povinnosti vyplývající ze souboru technické dokumentace.

5.2. Oznámený subjekt odpovědný za ověření výroby musí mít stálý přístup na místo staveniště, do prostor určených pro výrobu, skladování a v případě potřeby do míst, kde probíhá prefabrikace, nebo do prostor určených pro zkoušení a obecně do veškerých prostor, jejichž návštěvu považuje za nezbytnou ke splnění svých úkolů. Zadavatel nebo ~~⇒ konstruktér~~ nebo jejich ~~⇒ jeho~~ zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství zašle nebo dá zaslat oznámenému subjektu všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak konstrukční plány a technické podklady týkající se subsystému.

5.3. Oznámený subjekt odpovědný za ověření realizace pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že jsou dodržována ustanovení této směrnice. Osobám odpovědným za realizaci poskytne zprávu o auditu. Může požadovat, aby mu byla umožněna přítomnost při určitých fázích stavebních činností.

5.4. Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit neočekávané návštěvy na staveništi nebo v prostorách určených pro výrobu. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt provést úplné nebo částečné audity. Osobám odpovědným za realizaci poskytne zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.

6. PŘEDLOŽENÍ

Úplný soubor technické dokumentace podle bodu 4 je uložen u zadavatele nebo ~~⇒ konstruktéra~~ nebo jejich ~~⇒ jeho~~ zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství společně s certifikátem shody vydaným oznámeným subjektem odpovědným za ověření provozuschopného subsystému. Soubor technické dokumentace je přiložen k ES prohlášení o ověření, které zadavatel ~~⇒ nebo konstruktér~~ zašle orgánu dozoru v dotýcném členském státu.

Kopii souboru technické dokumentace uchovává zadavatel po celou dobu životnosti subsystému. Bude zaslána každému členskému státu, který o to požádá.

7. ZVEŘEJNĚNÍ

Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:

- přijatých žádostí o ES ověření,
- vydaných certifikátů shody,
- odmítnutých certifikátů shody.

8. JAZYK

Soubor technické dokumentace a korespondence týkající se postupů ES ověřování se vypracují v úředním jazyce členského státu, v němž je ve Společenství zadavatel nebo $\Rightarrow$ konstruktér nebo jejich $\Leftarrow$ ~~jeho~~ zplnomocněný zástupce usazen, nebo v jazyce jím akceptovaném.

PŘÍLOHA VII

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA, KTERÁ MUSÍ ČLENSKÉ STÁTY BRÁT V ÚVAHU PŘI OZNAMOVÁNÍ SUBJEKTŮ

1. Subjekt, jeho ředitel a pracovníci odpovědní za provádění činností ověřování se nesmějí přímo podílet na návrhu, výrobě, výstavbě, uvádění na trh nebo údržbě prvků interoperability nebo subsystémů nebo na jejich používání, ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Tím není vyloučena možnost výměny technických informací mezi výrobcem nebo konstruktérem a tímto subjektem.

2. Subjekt a pracovníci odpovědní za inspekci provádějí činnosti ověřování na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a technické způsobilosti a nesmějí být vystaveni žádnému tlaku a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich rozhodování nebo výsledky inspekce, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které jsou na výsledcích ověření zainteresovány.

↓2004/50/ES čl. 1 bod 22 a čl. 2
bod 20

Zejména musí být subjekt a zaměstnanci pověřeni prováděním zkoušek funkčně nezávislí na orgánech pověřených vydáváním povolení k uvedení vozidel do provozu podle této směrnice, licencí podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům³⁰, osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES a na subjektech pověřených vyšetřováním v případě nehod.

↓2001/16/ES

3. Subjekt musí mít k dispozici pracovníky a vlastnit potřebné vybavení, aby mohl řádně vykonávat technické a správní úkony spojené s prováděním ověření na odpovídající úrovni. Měl by mít rovněž přístup k vybavení potřebnému pro mimořádná ověření.

4. Pracovníci odpovědní za kontroly musí mít:

- řádné technické a odborné vzdělání,
- dostatečnou znalost požadavků na provádění kontrol a odpovídající zkušenosti v kontrolách v této oblasti,
- schopnost vypracovat certifikáty, protokoly a zprávy, nutné k doložení provedených inspekci.

5. Musí být zaručena nezávislost pracovníků odpovědných za inspekce. Jejich odměňování nesmí záviset na počtu provedených inspekci ani na výsledcích těchto inspekci.

³⁰ Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26).

6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti osob, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud tyto inspekce neprovádí přímo členský stát.

7. Pracovníci tohoto subjektu musejí zachovávat profesní tajemství, pokud jde o všechny skutečnosti, které se dozví při plnění svých povinností (s výjimkou styku s příslušnými správními orgány státu, v němž vykonávají svou činnost) na základě této směrnice nebo jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se tato směrnice provádí.

PŘÍLOHA VIII

SOUBOR PODKLADŮ PRO PŘEDLOŽENÍ ODCHYLKY

Při podání žádosti o odchylku musí členské státy předložit tyto dokumenty:

- (c) Formální dopis, v němž se Komisi sděluje zamýšlená odchylka
- (d) Soubor podkladů, který je připojen k dopisu a který obsahuje alespoň:
 - popis prací, majetku a služeb, které jsou předmětem odchylky, s upřesněním klíčových údajů, zeměpisné polohy a funkční a technické oblasti;
 - přesný odkaz na TSI (nebo na jejich části), pro které se odchylka požaduje;
 - přesný odkaz a podrobnosti o alternativních ustanoveních, která se použijí;
 - pro žádosti podané v rámci čl. 7 písm. a) odůvodnění pokročilé fáze vývoje projektu;
 - odůvodnění odchylky s uvedením hlavních příčin technické, hospodářské, obchodní, operační a /nebo administrativní povahy;
 - jakékoli jiné informace odůvodňující žádost o odchylku;
 - popis opatření, která členský stát zamýšlí přijmout za účelem podpory konečné interoperability projektu. Jde-li o malou odchylku, popis se nevyžaduje.

Dokumenty musí být předloženy jak v tištěné, tak v elektronické podobě. Bude tak možné rozdělit je mezi členy výboru.



PŘÍLOHA IX

Část A

Zrušené směrnice se změnami (podle článku 31)

Směrnice Rady 96/48/ES

(Úř. věst. L 235, 17. 9.1996, s. 6.)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2001/16/ES

(Úř. věst. L 110, 20. 4. 2001, s. 1.)

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) pouze bod 60 přílohy III
č. 1882/2003

(Úř. věst. L 284, 31. 10. 2003, s. 1.)

Směrnice Evropského parlamentu a Rady
2004/50/ES

(Úř. věst. L 164 ze dne 30. 4.2004.)

Část B

Lhůty pro provedení do vnitrostátního práva (podle článku 31)

Směrnice	Termín pro provedení
96/48/ES	8. června 1999
2001/16/ES	20.dubna.2003
2004/50/ES	30.dubna.2006

PŘÍLOHA X

SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 96/48/ES	Směrnice 2001/16/ES	Tato směrnice
Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
-	Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 3
Úvodní slova článku 2	Úvodní slova článku 2	Úvodní slova článku 2
Čl. 2 písm. a) až l)	Čl. 2 písm. a) až l)	Čl. 2 písm. a) až l)
Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. m)
Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. n)
Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. o)
Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. p)
-	-	Čl. 2 písm. q), r) a s)
Články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a 5
Čl. 6 odst. 1 až 8	Čl. 6 odst. 1 až 8	Čl. 6 odst. 1 až 8
-	-	Čl. 6 odst. 9
Články 7 až 9	Články 7 až 9	Články 7 až 9
Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 10 odst. 1 až 3
-	Čl. 10 odst. 6	Čl. 10 odst. 4
-	-	Čl. 10 odst. 5
Články 11 až 13	Články 11 až 13	Články 11 až 13
Čl. 14 odst. 1 až 5	Čl. 14 odst. 1 až 5	Čl. 14 odst. 1 až 5
-	-	Čl. 14 odst. 6 až 9
Články 15 a 16	Články 15 a 16	Články 15 a 16
Článek 17	Článek 17	Čl. 17 odst. 1 a 2
-	-	Čl. 17 odst. 3

Čl. 18 odst. 1 až 3

-

Články 19 a 20

Čl. 21 odst. 1 až 4

Čl. 21a odst. 1

Čl. 21a odst. 2

Článek 21c

Článek 21c

Článek 22

Článek 21a

-

-

-

Článek 23

Článek 24

Článek 25

Článek 26

Příloha I až VII

-

Čl. 18 odst. 1 až 3

-

Články 19 a 20

Čl. 21 odst. 1 až 4

Článek 22

Článek 21a

-

Článek 21b

Článek 26

Článek 24

-

Článek 23

Článek 25

Článek 27

Článek 28

Článek 29

Článek 30

Příloha I až VII

-

Čl. 18 odst. 1 až 3

Čl. 18 odst. 4 a 5

Články 19 a 20

Čl. 21 odst. 1 až 4

Článek 22

Čl. 21 odst. 5

-

Čl. 21 odst. 6

Článek 26

Čl. 24 odst. 1 a 2

Čl. 24 odst. 3

Článek 23

Článek 25

Článek 27

Článek 28

Článek 29

Článek 30

Příloha I až VII

Příloha VIII až X