

# DOPORUČENÍ

## DOPORUČENÍ KOMISE

ze dne 5. prosince 2014

**o záležitostech souvisejících s uvedením strukturálních subsystémů a vozidel do provozu a jejich používáním podle směrnic Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES a 2004/49/ES**

(Text s významem pro EHP)

(2014/897/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na článek 292 této smlouvy,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 30 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES<sup>(1)</sup> může Komise předložit výboru uvedenému v článku 29 téže směrnice jakoukoli záležitost týkající se provádění zmíněné směrnice.
- (2) Od roku 2005 provádí Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) několik činností na podporu rozvoje integrovaného, bezpečného a interoperabilního železničního systému EU. V návaznosti na přijetí směrnice 2008/57/ES se agentura účastní pravidelných setkání se zúčastněnými stranami a vnitrostátními bezpečnostními orgány, a to zejména v oblasti vzájemného schvalování železničních vozidel, tj. vzájemného uznávání povolení k uvedení železničních vozidel do provozu. Tato setkání ukázala, že povolování k uvedení strukturálních subsystémů a vozidel do provozu podle kapitol IV a V uvedené směrnice je chápáno různě.
- (3) Není-li zajištěn jednotný výklad, mohou vnitrostátní prováděcí pravidla vést k tomu, že členské státy uplatňují požadavky rozdílně, což způsobuje problémy výrobcům a železničním podnikům. Jednotný výklad procesu uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu je nezbytný rovněž k zajištění soudržnosti mezi různými doporučeními, která agentura vydala v souvislosti s řadou úkolů stanovených ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES<sup>(2)</sup> a směrnici 2008/57/ES.
- (4) Komise přijala doporučení 2011/217/EU<sup>(3)</sup>. Cílem tohoto doporučení bylo objasnit postup povolování uvádění strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, jak je uvedeno ve směrnici 2008/57/ES.
- (5) Za účelem projednání a analýzy otázek souvisejících s uvedením strukturálních subsystémů a vozidel do provozu, které se objevily po přijetí doporučení Komise 2011/217/EU, zřídila Komise v roce 2011 pracovní skupinu pro schvalovací proces. V červenci 2012 byla na internetových stránkách agentury zveřejněna závěrečná zpráva této pracovní skupiny.
- (6) Dne 30. ledna 2013 přijala Komise legislativní návrhy týkající se čtvrtého železničního balíčku. Tyto návrhy přihlížejí k výsledkům výše zmíněné pracovní skupiny a zahrnují zdokonalený postup schvalování vozidel a subsystémů. Vysvětlení uvedená v tomto doporučení jsou nezbytná pro optimální uplatňování stávajícího právního rámce.

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

<sup>(2)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44).

<sup>(3)</sup> Doporučení 2011/217/EU ze dne 29. března 2011 o povolení k uvedení strukturálních subsystémů a vozidel do provozu podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES (Úř. věst. L 95, 8.4.2011, s. 1).

- (7) Je proto nezbytné rozšířit oblast působnosti doporučení 2011/217/EU tak, aby zahrnovala další aspekty související se schvalovacím postupem, a blíže objasnit tyto záležitosti:
- vztah mezi základními požadavky, technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI) a vnitrostátními předpisy,
  - používání společných bezpečnostních metod pro účely povolení,
  - integrita TSI a vnitrostátních předpisů,
  - ověření nespádající do povolování k uvedení do provozu,
  - zkoušky,
  - prohlášení výrobce nebo zadavatele o ověření,
  - vzájemné uznávání,
  - technická dokumentace,
  - úloha a povinnosti před udělením povolení, během schvalování a posléze,
  - úloha systému řízení bezpečnosti a
  - správa úprav.
- (8) Kvůli srozumitelnosti a zjednodušení je vhodnější nahradit doporučení 2011/217/EU tímto doporučením.
- (9) Po konzultaci s výborem uvedeným v článku 29 směrnice 2008/57/ES,

#### PŘIJALA TOTO DOPORUČENÍ:

1. Členské státy by měly zajistit, aby vnitrostátní bezpečnostní orgány, železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, subjekty pro posuzování, subjekty odpovědné za údržbu, výrobci, žadatelé o povolení k uvedení do provozu a ostatní účastníci, kteří se podílejí na udělování povolení k uvedení strukturálních subsystémů a vozidel do provozu a jejich používání, byli informováni o zásadách a pokynech uvedených v bodech 2 až 116 a brali je v potaz.

#### DEFINICE

2. Pro účely tohoto doporučení se použijí definice stanovené ve směrnici 2008/57/ES a ve směrnici 2004/49/ES. Pojmy „železniční podniky“, „provozovatelé infrastruktury“, „držitelé vozidel“ a „subjekt odpovědný za údržbu“ se používají na základě příslušných úloh a povinností vymezených v člancích 3 a 4 směrnice 2004/49/ES. Subjekt, který vykonává jeden z úkolů zmíněných v těchto člancích, může plnit i jinou úlohu (např. železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury může být rovněž držitelem vozidel). Použijí se rovněž tyto definice:
  - a) „referenčním provozním stavem“ se rozumí normální provozní režim a předvídatelné zhoršení podmínek (včetně opotřebení) v rozsahu a rámci podmínek užívání specifikovaných v technické dokumentaci a knize údržby. To zahrnuje veškeré podmínky, za nichž má být subsystém provozován, a jeho technické hranice;
  - b) „základními konstrukčními vlastnostmi“ se rozumějí vlastnosti subsystému stanovené v certifikátu přezkoušení typu nebo certifikátu přezkoumání návrhu;
  - c) „bezpečným začleněním“ se rozumí opatření, které má zajistit, aby začlenění určitého prvku (např. nového typu vozidla, síťového projektu, subsystému, části, konstrukční části, softwaru, postupu, organizace) do většího systému nevytvořilo nepřijatelné riziko pro výsledný systém;

- d) „zjištěním technické kompatibility se sítí“ se rozumí ověření parametrů typu vozidla, které jsou důležité pro technickou kompatibilitu s danou sítí a případně shodu s mezními hodnotami stanovenými pro tuto síť, a jejich doložení v technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření; parametry zahrnují fyzické charakteristiky a funkce; ověření musí být provedeno podle pravidel vztahujících se na danou síť;
- e) „technickou kompatibilitou“ se rozumí schopnost dvou či více strukturálních subsystémů nebo jejich částí, které mají nejméně jedno společné rozhraní, fungovat společně, přičemž je současně zachován jejich individuální referenční provozní stav a předpokládaná úroveň výkonnosti;
- f) „subjektem pro posuzování“ se rozumí oznámený subjekt, určený subjekt nebo subjekt pro posuzování rizik;
- g) „oznámeným subjektem“ se rozumí subjekt vymezený v čl. 2 písm. j) směrnice 2008/57/ES;
- h) „určeným subjektem“ se rozumí subjekt, který členský stát určil v souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES za účelem ověřování shody subsystémů s vnitrostátními předpisy;
- i) „subjektem pro posuzování rizik“ se rozumí subjekt vymezený v čl. 3 bodě 14 prováděcího nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 <sup>(1)</sup>;
- j) „ES prohlášením o ověření“ se v případě subsystému rozumí ES prohlášení o ověření vypracované podle článku 18 a přílohy V směrnice 2008/57/ES, což je prohlášení potvrzující, že subsystém splňuje požadavky příslušných evropských právních předpisů, včetně případných vnitrostátních předpisů, jež se používají k uplatňování základních požadavků stanovených ve směrnici 2008/57/ES;
- k) „síťovým projektem“ se rozumí projekt k uvedení nového, obnoveného nebo modernizovaného pevně instalovaného vybavení, které se skládá z více než jednoho strukturálního subsystému, do provozu;
- l) „vlastnostmi sítě“ se rozumějí vlastnosti sítě popsané v TSI a případně ve vnitrostátních předpisech;
- m) „technickou dokumentací přiloženou k ES prohlášení o ověření“ se rozumí sestavení veškerých dokumentů a dokumentace, které žadatel shromáždil pro daný subsystém na základě všech platných právních předpisů EU;
- n) „dokumentací předloženou za účelem povolení“ se rozumí dokumentace, kterou žadatel předložil vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu v době podání žádosti o povolení;
- o) „žadatelem“ se rozumí osoba, která podepsala ES prohlášení o ověření v souladu s článkem 18 směrnice 2008/57/ES a která žádá o udělení povolení k uvedení subsystému do provozu. Vyžaduje-li se podle článku 15 směrnice 2008/57/ES CSM pro posuzování rizik, měl by žadatel o povolení převzít úlohu „navrhovatele“ podle CSM pro posuzování rizik;
- p) „žadatelem o povolení vozidla/síťového projektu“ se rozumí subjekt, který žádá o povolení k uvedení vozidla resp. síťového projektu do provozu. Vyžaduje-li se podle článku 15 směrnice 2008/57/ES CSM pro posuzování rizik, měl by žadatel o povolení převzít úlohu „navrhovatele“ podle CSM pro posuzování rizik.

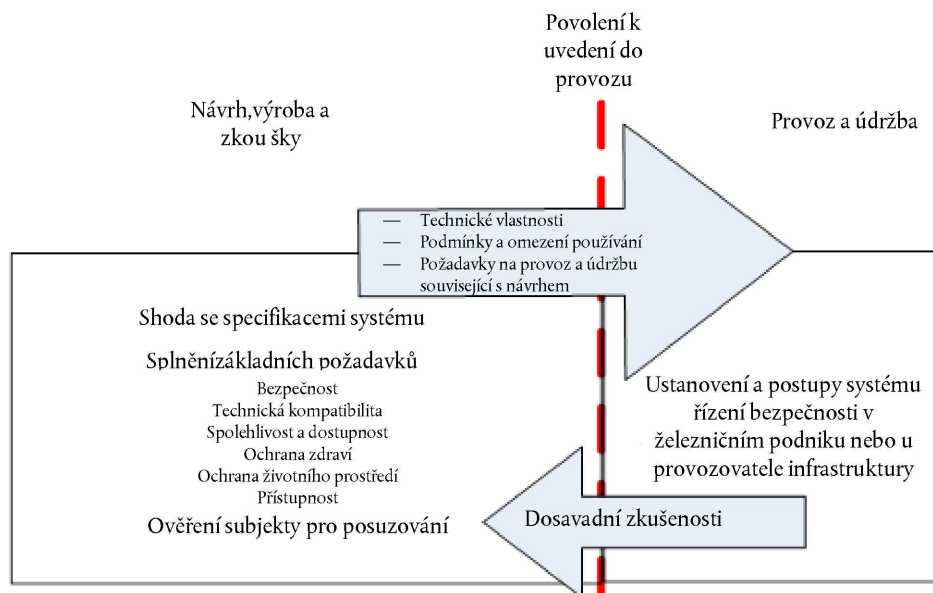
### POVOLENÍ K UVEDENÍ SUBSYSTÉMŮ DO PROVOZU

3. Povolením k uvedení subsystému do provozu je uznání ze strany členského státu, že žadatel u daného subsystému prokázal, že po začlenění do železničního systému splňuje v referenčním provozním stavu všechny základní požadavky stanovené ve směrnici 2008/57/ES <sup>(2)</sup>. Podle čl. 17 odst. 1 téže směrnice se toto uznání

<sup>(1)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009 (Úř. věst. L 121, 3.5.2013, s. 11).

<sup>(2)</sup> Směrnice 2008/57/ES stanoví v příloze III základní požadavky na železniční systém (čl. 3 odst. 1). Tyto požadavky jsou zvlášť určeny pro železniční odvětví. Železniční systém, jeho subsystémy, prvky interoperability a veškerá rozhraní musí vyhovovat příslušným základním požadavkům (čl. 4 odst. 1). Splnění základních požadavků je předpokladem toho, aby mohl být strukturální subsystém uveden do provozu. Shoda se základními požadavky směrnice 2008/57/ES nevyklučuje použití jiných předpisů EU (čl. 3 odst. 2).

vydává ve formě ES prohlášení o ověření. Níže uvedené schéma shrnuje činnosti před udělením povolení k uvedení strukturálního subsystému do provozu a posléze:



#### POVOLENÍ K UVEDENÍ VOZIDEL DO PROVOZU A POVOLENÍ TYPŮ VOZIDEL

4. Pro účely povolení se vozidlo skládá ze subsystému kolejová vozidla a případně z palubního vlakového subsystému řízení a zabezpečení. Povolení typu vozidla nebo jednotlivé povolení k uvedení vozidla do provozu představuje společné schválení subsystémů, z nichž se vozidlo skládá.
5. Požadavky vyplývající z funkčních subsystémů, které ovlivňují referenční (provozní) stav vozidla (včetně například požadavků na provozní výkonnost), jsou stanoveny v příslušných strukturálních TSI, nebo pokud to směrnice 2008/57/ES povoluje, ve vnitrostátních předpisech (např. systémy třídy B Řízení a zabezpečení).
6. Pokud jsou vozidla složena z jednoho či více subsystémů, vztahují se ustanovení týkající se subsystémů v kapitole IV směrnice 2008/57/ES na příslušné subsystémy vozidel nebo typů vozidel, aniž jsou dotčena jiná ustanovení kapitoly V.
7. V případě povolení týkajících se vozidel složených z více než jednoho subsystému může žadatel spojit ES prohlášení o ověření pro oba subsystémy do jednoho ES prohlášení o ověření s cílem prokázat, že vozidla tohoto typu splňují jako celek po začlenění do železničního systému v referenčním provozním stavu požadavky příslušných evropských právních předpisů, včetně základních požadavků stanovených v příloze V směrnice 2008/57/ES.
8. Jsou-li splněny podmínky uvedené ve směrnici 2008/57/ES, mělo by pro celou železniční síť EU postačovat jediné povolení k uvedení typu vozidla do provozu nebo povolení k uvedení jednotlivých vozidel do provozu. Tak je tomu například v případě vozidel nebo typů vozidel odpovídajících TSI, jež mají být povoleny s podmínkou použití udávající, že jsou určeny pouze k provozu na síti odpovídající TSI (avšak pouze v případě, že příslušné TSI neobsahují otevřené body a zvláštní případy v souvislosti s kompatibilitou mezi sítí a vozidlem).
9. Postupy schvalování typů vozidel a jednotlivých vozidel jsou harmonizovány a zahrnují jednoznačné kroky s pevně stanovenými lhůtami.
10. Platná technická pravidla pro udělování povolení k uvedení vozidel a typů vozidel do provozu by měla být neměnná, transparentní a nediskriminační. Těmito pravidly by měly být buď TSI, nebo pokud to směrnice 2008/57/ES povoluje, vnitrostátní předpisy oznámené Komisi a zpřístupněné prostřednictvím databáze

zřízené Komisí. Od okamžiku, kdy je TSI přijata, by členské státy neměly přijmout žádný vnitrostátní předpis týkající se produktů nebo částí subsystému, na které se tato TSI vztahuje (kromě těch, které jsou prohlášeny za „otevřené body“). V případě vozidel a typů vozidel neodpovídajících TSI je třeba v co nejvyšší míře uplatnit zásadu vzájemného uznávání, aby se zabránilo zbytečným požadavkům a nadbytečným ověřováním, není-li to nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí.

11. Povolení týkající se vozidel by měla odkazovat na technické vlastnosti referenčního provozního stavu vozidel, včetně omezení a podmínek používání, a měla by uvádět síť nebo sítě <sup>(1)</sup> členského státu nebo států, pro něž jsou vozidla tohoto typu schválena. Technické vlastnosti uvedené v povolení by měly být:
  - oznámeny výrobcí nebo zadavateli jakožto žadateli,
  - ověřeny a osvědčeny subjekty pro posuzování a
  - doloženy v technické dokumentaci.
12. Technické vlastnosti uvedené v doporučení č. 11 jsou stejné u jakéhokoli jednotlivého vozidla téhož typu.
13. Povolení typu ani povolení k uvedení jednotlivého vozidla do provozu by nemělo souviset s konkrétní tratí, železničním podnikem, držitelem nebo subjektem odpovědným za údržbu.
14. Aby bylo zajištěno, že není nutné udělovat povolení typu vozidla a povolení k uvedení jednotlivých vozidel do provozu pro konkrétní tratě, a aby se zamezilo potřebě opětovného povolení v případě, že se vlastnosti tratě změní, je třeba, aby byly případná omezení a podmínky používání spojené s povolením vozidla stanoveny s ohledem na parametry technických a konstrukčních vlastností infrastruktury, a nikoli s ohledem na zeměpisnou polohu.

#### POVOLENÍ TYPU

15. Vlastnostmi referenčního provozního stavu vozidla, které jsou posuzovány za účelem schválení, jsou vlastnosti spojené s typem vozidla. Typ vozidla může být povolen nejprve podle čl. 26 odst. 1 směrnice 2008/57/ES a poté mohou být povolena jednotlivá vozidla tohoto typu (včetně řady jednotlivých vozidel), a to po ověření jejich shody s typem podle čl. 26 odst. 3 směrnice 2008/57/ES. Alternativně povede povolení prvního vozidla daného typu k udělení povolení typu vozidla podle čl. 26 odst. 2 směrnice 2008/57/ES. To umožňuje rovněž schválení následných jednotlivých vozidel téhož typu po ověření shody s typem podle čl. 26 odst. 3 směrnice 2008/57/ES. Tento koncept povolování typu vozidla výrobcům umožňuje uvádět typy vozidel na trh a ve svém katalogu, a tudíž nabízet zákazníkům výhodu v podobě povolení, aniž by byla vyrobena jednotlivá vozidla těchto typů, které může zákazník případně objednat. Jedním z cílů tohoto konceptu je odstranit u subjektů, které pořizují vozidla těchto typů, mnoho rizik spojených se schvalováním.
16. Koncept typu je důležitý rovněž pro kompatibilitu tratí. Za účelem posouzení, zda bude trať podporovat určitou vlakovou soupravu, porovná železniční podnik vlastnosti vlakové soupravy složené z vozidel určitého typu s informacemi, které provozovatel infrastruktury uvedl v registru infrastruktury. Povinnost provozovatelů infrastruktury zveřejnit povahu infrastruktury již existuje (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES <sup>(2)</sup>, pokud jde o přístup k síti; směrnice 2004/49/ES, 2008/57/ES a TSI související s „provozem a řízením dopravy“, pokud jde o provoz). Dokud nebude registr infrastruktury zřízen a zaplněn údaji, měli by provozovatelé infrastruktury tyto informace zveřejnit v jiné formě. To však provozovatele infrastruktury neopravňuje k tomu, aby na vozidla nebo vlaky železničních podniků uvalili jakési druhé povolení.
17. Postupy schvalování vozidel a následný provoz a údržba konkrétních vozidel jsou dva zřetelně odlišné postupy upravené různými ustanoveními. Toto oddělení umožní, aby byla vozidla stejného typu výrobcí uvedena na trh již s povolením, aby byla provozována různými železničními podniky a aby byla udržována různými subjekty odpovědnými za údržbu podle různých systémů údržby v závislosti na provozních podmínkách.

<sup>(1)</sup> Území členského státu může zahrnovat jednu či více železničních sítí.

<sup>(2)</sup> 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 (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

18. U typů vozidel, které mají být povoleny ve více než jednom členském státě (např. pro provoz na koridorech), se mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány rozhodnout, že budou spolupracovat za účelem současného vydání prvního povolení a dodatečných povolení („současné“ povolení). To příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům umožňuje sdílet vzájemně svou práci (např. každý z nich se může zaobírat určitou oblastí) a vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu vydávajícímu první povolení to umožňuje uznat a využít práci, kterou odvedly jiné vnitrostátní bezpečnostní orgány.

#### POVOLENÍ K UVEDENÍ SUBSYSTÉMŮ PEVNÁ ZAŘÍZENÍ DO PROVOZU

19. Je třeba zdůraznit, že TSI pro pevná zařízení neobsahují úplný soubor posouzení, jež musí příslušný subsystém splňovat. Požadavky stanovené v TSI zahrnují prvky, které jsou důležité pro kompatibilitu subsystémů pevná zařízení s vozidlem odpovídajícím TSI.
20. V případě pevných zařízení mohou členské státy kromě použití TSI ke splnění základních požadavků všech platných právních předpisů EU vyžadovat i uplatnění jiných pravidel, která nemusí být harmonizována, za účelem splnění cílů směrnice 2008/57/ES, jako jsou elektrické bezpečnostní předpisy, stavební předpisy, hygienické předpisy, protipožární předpisy atd. Tato pravidla by neměla být v rozporu s ustanoveními TSI.
21. U síťového projektu složeného z více než jednoho subsystému pevná zařízení může žadatel spojit ES prohlášení o ověření každého subsystému do jednoho ES prohlášení o ověření pro celý síťový projekt s cílem prokázat, že síťový projekt jako celek po začlenění do železničního systému splňuje požadavky příslušných evropských právních předpisů, včetně základních požadavků stanovených v příloze V směrnice 2008/57/ES.
22. Platná vnitrostátní pravidla pro udělování povolení k uvedení subsystémů pevná zařízení do provozu by měla být neměnná, transparentní a nediskriminační. Aniž jsou dotčena doporučení č. 19 a 20, měly by být pravidly týkajícími se základních požadavků na železniční systém stanovených ve směrnici 2008/57/ES buď TSI, nebo pokud to směrnice 2008/57/ES povoluje, vnitrostátní předpisy, které byly oznámeny Komisi a které jsou zpřístupněny prostřednictvím databáze zřízené Komisí. Od okamžiku, kdy je TSI přijata, by členské státy neměly přijmout žádný vnitrostátní předpis týkající se produktů nebo částí subsystému, na které se tato TSI vztahuje (kromě těch, které jsou v příslušných TSI prohlášeny za „otevřené body“).
23. Povolení k uvedení subsystémů pevná zařízení do provozu by mělo odkazovat na jejich technické vlastnosti, včetně omezení a podmínek používání. Technické vlastnosti uvedené v povolení k uvedení do provozu by měly být:
- oznámeny žadatelem,
  - ověřeny a osvědčeny subjekty pro posuzování a
  - doloženy v technické dokumentaci.
24. Postup udělování povolení k uvedení subsystémů pevná zařízení do provozu a provoz a údržba těchto subsystémů jsou dva zřetelně odlišné postupy upravené různými ustanoveními.

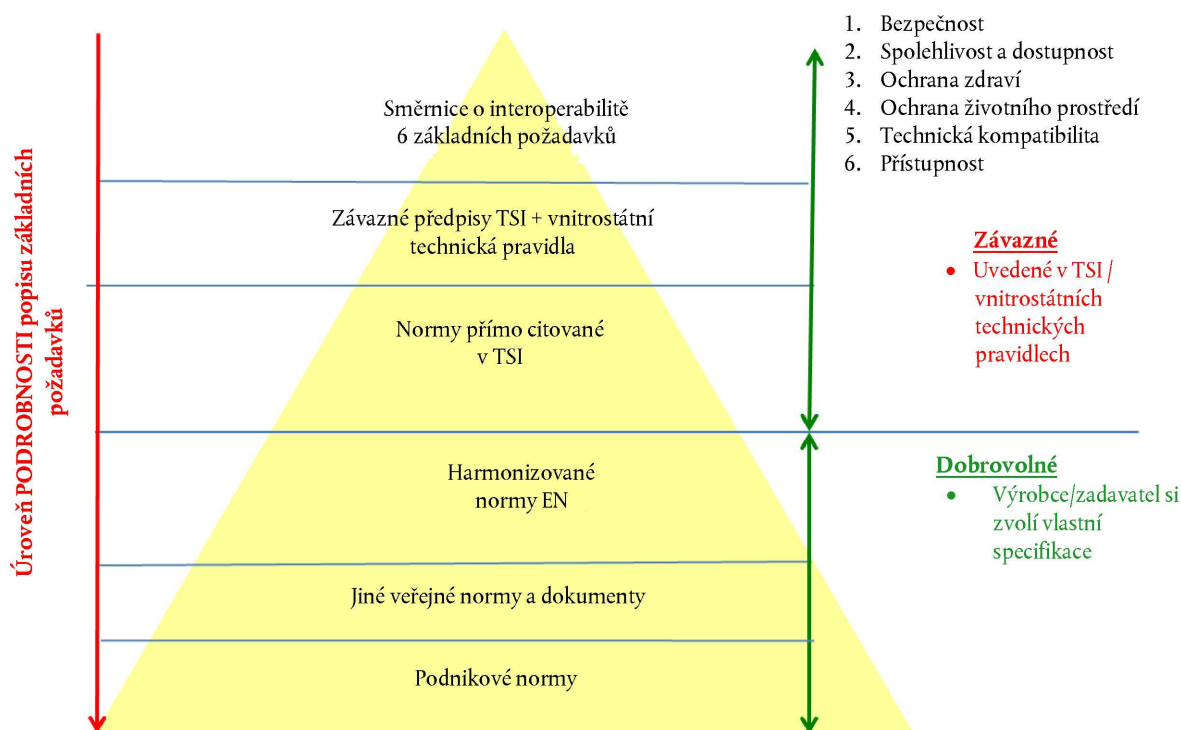
#### ZÁKLADNÍ POŽADAVKY, TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU (TSI) A VNITROSTÁTNÍ PŘEDPISY

25. Směrnice o interoperabilitě stanoví základní požadavky na železniční systém. Těmito požadavky jsou „**veškeré** podmínky stanovené v příloze III, které železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí splňovat“ (čl. 2 písm. g) směrnice 2008/57/ES). Základní požadavky na železniční systém jsou proto úplné. Členský stát nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán nemohou k základním požadavkům stanovit navíc další požadavky než jsou uvedeny v článku 17.
26. Pro bezpečnost je rozhodující technická kompatibilita na rozhraní mezi sítí a vozidly. Ačkoli bezpečnostní stránku takového rozhraní lze prokázat pomocí referenčních systémů nebo jednoznačných odhadů rizik v souladu s nařízením Komise (ES) č. 352/2009 <sup>(1)</sup> (dále jen „CSM pro posuzování rizik“), kvůli nutnosti

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 352/2009 ze dne 24. dubna 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody pro hodnocení a posuzování rizik (Úř. věst. L 108, 29.4.2009, s. 4). Toto nařízení bude zrušeno a ode dne 21. května 2015 nahrazeno prováděcím nařízením (EU) č. 402/2013.

zajištění interoperability je nezbytné, aby byla technická kompatibilita prokázána na základě harmonizovaných pravidel Unie, jako jsou TSI, nebo pokud taková pravidla neexistují, na základě vnitrostátních předpisů. V zájmu interoperability je nutné, aby byla rozhraní mezi vozidlem a sítí prokázána pomocí přístupu založeného na pravidlech.

27. V důsledku toho by TSI měly na straně jedné vyčerpávajícím způsobem upřesňovat rozhraní uvedená v doporučení č. 26. V TSI by měly být plně uvedeny rovněž všechny základní parametry a rozhraní cílového systému, jež mají být výslovně zkontrolovány za účelem schválení, společně s příslušnými požadavky na posuzování shody.
28. TSI by na druhou stranu měly uvádět požadavky pouze „v rozsahu nezbytném“ k dosažení optimální úrovně technické harmonizace a závazných ustanovení, jež jsou nutné k splnění základních požadavků směrnice 2008/57/ES a k dosažení cílů uvedených v článku 1 zmíněné směrnice (čl. 5 odst. 3). TSI by proto měly požadavky upřesňovat pouze na úrovni podrobnosti, kterou je nutno v zájmu dosažení těchto cílů harmonizovat, přičemž jsou současně splněny základní požadavky. TSI upřesňují rovněž rozhraní mezi subsystemy. Každá TSI uvádí cílový subsystem, kterého má být postupně dosaženo během přiměřené lhůty.
29. Žadatelé by měli mít možnost použít k splnění základních požadavků technická řešení podle své volby, pokud jsou specifikace těchto technických řešení v souladu s TSI a jinými platnými právními předpisy.
30. V zájmu dosažení cíle jednotného evropského železničního prostoru bez vnitřních hranic mohou být technické specifikace produktů splňujících základní požadavky stanoveny v harmonizovaných normách (EN). V některých případech poskytují harmonizované normy, které se vztahují na základní parametry TSI, předpoklad shody s určitými ustanoveními TSI. V souladu s novým přístupem k technické harmonizaci a normalizaci je uplatňování těchto norem i nadále dobrovolné, odkazy na ně jsou však zveřejňovány v *Úředním věstníku Evropské unie* (Úř. věst. EU). Tyto specifikace by měly být uvedeny rovněž v příručkách pro použití TSI s cílem usnadnit jejich používání v železničním odvětví. Tyto specifikace by měly i nadále doplňovat TSI.
31. Hierarchii a úroveň podrobnosti specifikací uvedených v doporučeních č. 26 až 30 znázorňuje níže uvedené schéma:



32. TSI by neměly opakovat ustanovení, která mají zajistit, aby referenční provozní stav subsystemu nebo vozidla splňoval požadavky jiných použitelných směrnic.
33. Při navrhování/plánování subsystemu nebo vozidla a jeho uvádění do referenčního provozního stavu je nutno použít rovněž požadavky vyplývající z jiných předpisů EU, než je směrnice 2008/57/ES. Žadatel by měl zajistit dodržení těchto požadavků.

34. Aniž jsou dotčena doporučení č. 19 a 20, mohou se na povolení vztahovat vnitrostátní předpisy pouze v případech uvedených v čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES. Jedná se o
- případy, kdy neexistuje příslušná TSI, tj.:
    - a) otevřené body v TSI;
    - b) síť a vozidla nespádající (nemající spadat) do oblasti působnosti TSI;
    - c) požadavky na stávající systémy (tj. rozhraní systémů, na něž se nemají TSI vztahovat);
    - d) požadavky na vozidla neodpovídající TSI, která byla uvedena do provozu před vstupem TSI v platnost nebo během přechodného období;
  - výjimky, s ohledem na něž se použije článek 9 směrnice 2008/57/ES,
  - zvláštní případy vymezené v TSI, které zahrnují vnitrostátní odchylky v cílovém systému.
35. V případech uvedených v doporučení č. 34 by členské státy měly vycházet z pravidel zahrnujících základní požadavky, a to včetně technické kompatibility mezi vozidly a sítí, a tato pravidla zveřejňovat a prosazovat. V zájmu zachování stávající úrovně interoperability a zamezení diskriminace mezi žadateli je třeba, aby tato pravidla byla stejně podrobná jako TSI a ve svých požadavcích jednoznačná (tj. měla by uvádět hodnoty příslušných parametrů a metody posuzování shody).
36. Je-li podána žádost o dodatečné povolení pro stávající typ vozidla nebo jednotlivá vozidla nevyhovující TSI, článek 25 směrnice 2008/57/ES členskému státu umožňuje, aby v případě žádosti o dodatečná povolení ověřil pouze kompatibilitu s jeho sítí. V případě použití vzájemného uznávání, jak je popsáno v doporučeních č. 52 až 54, by tento členský stát měl uznat první povolení k uvedení do provozu, nemůže-li prokázat (žadatel o dodatečné povolení) významné bezpečnostní riziko. To odpovídá potřebě vyhnout se rozlišování mezi typy vozidel a jednotlivými vozidly, která byla poprvé povolena v jednom členském státě, a typy vozidel a jednotlivými vozidly, která byla poprvé povolena v jiném členském státě.
37. Členské státy by proto měly v zájmu jasnosti ve svých vnitrostátních předpisech uvést, která ustanovení se vztahují na všechny subsystémy a vozidla v provozu a které předpisy je třeba dodržet pouze v případě nových a modernizovaných/obnovených subsystémů a vozidel, jimž má být povoleno uvedení do provozu.

#### **POUŽÍVÁNÍ SPOLEČNÝCH BEZPEČNOSTNÍCH METOD PRO HODNOCENÍ A POSUZOVÁNÍ RIZIK (DÁLE JEN „CSM PRO POSUZOVÁNÍ RIZIK“) A SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)**

38. CSM pro posuzování rizik je v rámci udělování povolení k uvedení do provozu povinná pouze v těchto případech:
- a) vyžaduje-li to u dotyčného předmětu TSI nebo vnitrostátní předpis podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES;
  - b) vyžaduje-li to čl. 15 odst. 1 směrnice 2008/57/ES za účelem bezpečného začlenění subsystémů, nejsou-li k dispozici závazná pravidla.
- Ve všech ostatních případech není použití CSM pro posuzování rizik v rámci takového povolování povinné.
39. Pojem „bezpečné začlenění“ se může vztahovat na
- a) bezpečné začlenění mezi prvky, z nichž se subsystém skládá;
  - b) bezpečné začlenění mezi subsystémy, které tvoří vozidlo nebo síťový projekt;
- a v případě vozidel:
- c) bezpečné začlenění vozidla s vlastnostmi sítě;
  - d) bezpečné začlenění vozidel do SMS železničních podniků. To zahrnuje rozhraní mezi vozidly, rozhraní se zaměstnanci, kteří budou subsystém provozovat, a činnosti subjektu odpovědného za údržbu spojené s údržbou.



- e) bezpečné začlenění vlaku na konkrétní tratě, na nichž je provozován;
- a v případě síťových projektů:
- f) bezpečné začlenění síťového projektu s vlastnostmi vozidla stanovenými v TSI a vnitrostátních předpisech;
- g) bezpečné začlenění s přílehlými částmi sítě (úseky trati);
- h) bezpečné začlenění síťového projektu do SMS provozovatele infrastruktury. To zahrnuje rozhraní se zaměstnanci, kteří budou síťový projekt provozovat, a činnosti provozovatele infrastruktury nebo jeho subdodavatelů spojené s údržbou;
- i) bezpečné začlenění síťového projektu s konkrétními vlaky provozovanými na této síti.
40. Pokud jde o vztah mezi bezpečným začleněním a povolením k uvedení vozidel do provozu:
- písmena a), b) a c) doporučení č. 39 by měla být provedena před udělením povolení k uvedení do provozu. Z toho plynoucí podmínky a omezení používání (např. omezení týkající se řazení vlakových souprav včetně provozu spřažených vozidel nebo provozu lokomotiv společně s vozidly, z nichž je vlak sestaven) by měly být stanoveny v technické dokumentaci uvedené v čl. 18 odst. 3 směrnice 2008/57/ES tak, aby uživatel schváleného subsystému nebo vozidla mohl tyto podmínky a omezení používání uplatňovat v souladu se svým SMS,
  - písmeno d) doporučení č. 39 není součástí schvalovacího procesu. Železniční podnik by je měl provést s náležitým přihlédnutím ke všem podmínkám a omezením používání vyplývajícím z písmen a), b) a c) a ověření shody s TSI a platnými vnitrostátními předpisy,
  - písmeno e) doporučení č. 39 není součástí schvalovacího procesu. Železniční podnik by je měl provést na základě všech informací, které potřebuje k určení vlastností vlaku a zjištění kompatibility vlak-trať (např. podmínky použití, hodnoty parametrů rozhraní), vyplývajících z písmen a), b) a c) a informací obsažených v registru infrastruktury.
- 40a. Pokud jde o vztah mezi bezpečným začleněním a povolením k uvedení subsystémů pevná zařízení a síťových projektů do provozu:
- písmena a), b) a f) a g) doporučení č. 39 by měla být provedena před udělením povolení k uvedení do provozu. Z toho plynoucí podmínky a omezení používání by měly být stanoveny v technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření a uvedené v čl. 18 odst. 3 směrnice 2008/57/ES tak, aby uživatel schváleného subsystému nebo síťového projektu mohl tyto podmínky a omezení používání uplatňovat v souladu se svým SMS,
  - písmeno h) doporučení č. 39 není součástí schvalovacího procesu. Provozovatel infrastruktury by je měl provést s náležitým přihlédnutím ke všem podmínkám a omezením používání vyplývajícím z písmen a), b) a c) a ověření shody s TSI a platnými vnitrostátními předpisy,
  - písmeno i) doporučení č. 39 není součástí schvalovacího procesu. Provozovatel infrastruktury by je měl provést na základě všech informací, které potřebuje k určení vlastností trati a zjištění kompatibility vlak-trať (např. podmínky použití, hodnoty parametrů rozhraní), vyplývajících z písmen a), b) a c) a informací obsažených v registru typů vozidel.
41. Co se týká použití CSM pro posuzování rizik za účelem ověření bezpečného začlenění před udělením povolení k uvedení do provozu:
- písmeno a) doporučení č. 39 spadá plně do oblasti působnosti TSI zabývajících se subsystémem; pokud neexistují výslovná technická pravidla vztahující se na tuto záležitost, mohou TSI přijmout přístup založený na rizicích, vyžadovat použití CSM pro posuzování rizik a upřesňovat, na jaké přijatelné úrovni by mělo být riziko kontrolováno,
  - pokud neexistují závazná pravidla (TSI, vnitrostátní předpisy) vztahující se zcela na toto rozhraní, je třeba písmeno b) v doporučení č. 39 ověřit pomocí CSM pro posuzování rizik,

- na písmeno c) v doporučení č. 39 by se měly plně vztahovat TSI, a pokud to předpokládá čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES, vnitrostátní předpisy a toto ověření na základě pravidel by měl provést oznámený subjekt nebo určený subjekt v rámci své odpovědnosti za „ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do kterého je začleněn“ (článek 18 směrnice 2008/57/ES), v opačném případě by byly ohroženy požadavky týkající se transparentnosti, zákazu diskriminace a interoperability,
- použití CSM pro posuzování rizik není proto u písmena c) v doporučení č. 39 povinné v případech, kdy existují TSI nebo vnitrostátní předpisy. Není-li toto rozhraní upřesněno zcela vnitrostátními předpisy (např. některé stávající systémy zabezpečení a inovativní řešení), mohou tyto vnitrostátní předpisy vyžadovat použití CSM pro posuzování rizik k odstranění rizik, která nejsou zahrnuta.

#### INTEGRITA TSI A VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ

42. Uznává se, že TSI byly vypracovány skupinou odborníků z odvětvových sdružení a vnitrostátních bezpečnostních orgánů s přihlédnutím k vnitrostátním předpisům a praktickým zkušenostem. TSI představují „současný stav“ nebo nejlepší dostupné znalosti, které agentura vypracovala společně s těmito odborníky a které přezkoumal výbor uvedený v článku 29 směrnice 2008/57/ES. Jako takové byly TSI členskými státy uznány jako vhodné pro daný účel (včetně otevřených bodů) a jsou právně závazné. Součástí povolování není ověření ani potvrzení těchto závazných požadavků.
43. V zájmu zachování integrity TSI a vnitrostátních předpisů však každý subjekt odpovídá za to, že jakmile v TSI nebo vnitrostátních předpisech zjistí možný nedostatek, předloží své pochybnosti jako naléhavou záležitost s řádným odůvodněním prostřednictvím použitelných postupů tak, aby byly o možném nedostatku neprodleně informovány všechny subjekty a mohly přijmout vhodná opatření.
44. Členské státy by měly přijmout vhodná opatření k pozměnění chybných nebo neslučitelných vnitrostátních předpisů.
45. Vykazuje-li TSI nedostatky, použije se článek 7 směrnice 2008/57/ES a nedostatek musí odstranit:
  - a) technické stanovisko agentury nebo
  - b) změna TSInebo oboje.

V závislosti na daném případě lze TSI pozměnit:

- 1) změnou specifikace cílového systému,
- 2) doplněním zvláštních případů, pokud se týkají pouze omezeného počtu členských států a harmonizace na úrovni EU se nepokládá za nutnou;
- 3) doplněním otevřených bodů, je-li zapotřebí harmonizace na úrovni EU, nemůže však být výslovně zahrnuta v TSI.

#### OVĚŘENÍ NESPADAJÍCÍ DO POVOLOVÁNÍ K UVEDENÍ DO PROVOZU

46. Ověření kompatibility vlak-trať by mělo být nezávislé na povolení k uvedení typu vozidla nebo jednotlivého vozidla do provozu. Ověření kompatibility vlak-trať řídí železniční podnik (nebo provozovatel infrastruktury, pokud provozuje vlaky) v rámci procesu plánování (např. při podávání nabídek týkajících se jednotlivých tratí) a na denním základě prostřednictvím svého SMS. Železniční podnik by měl kompatibilitu zjistit tak, že získá informace od provozovatele infrastruktury, a to prostřednictvím registru infrastruktury, a z technické dokumentace vozidel vypracované v rámci schvalovacího procesu, která je posléze uchovávána. V přechodném období, tj. dokud není registr infrastruktury zřízen a zaplněn všemi příslušnými údaji pro ověřování kompatibility se sítí, by provozovatelé infrastruktury měli potřebné informace železničním podnikům poskytnout jinými transparentními způsoby.
47. Posouzení schopnosti železničního podniku řídit provoz a údržbu vozidel není součástí procesu vedoucího k povolení. Je předmětem postupu vydávání osvědčení o bezpečnosti a průběžného dohledu ze strany vnitrostátního bezpečnostního orgánu.
48. Posouzení schopnosti provozovatele infrastruktury řídit provoz a údržbu síťových projektů není součástí procesu vedoucího k povolení. Je předmětem postupu schválení z hlediska bezpečnosti a průběžného dohledu ze strany vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

49. Posouzení schopnosti subjektu odpovědného za údržbu řídit údržbu vozidel není součástí schvalovacího procesu. Vztahuje se na ně SMS železničního podniku. Použije-li se postup certifikace subjektů odpovědných za údržbu, může SMS železničního podniku vzít tento postup v úvahu.
50. Žadatel o povolení typu vozidla nebo o povolení k uvedení jednotlivého vozidla nebo subsystému do provozu proto nemusí posoudit významnost možných změn způsobených návrhem vozidla nebo subsystému v celém železničním systému. Je-li žadatelem železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který hodlá toto vozidlo nebo subsystém provozovat, nezávisí použití CSM pro posuzování rizik u železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury odpovědného za řízení změn v jeho části železničního systému na jejich úloze žadatele o povolení k uvedení do provozu.
51. Jestliže výrobce vyhotovuje konkrétní návrh na objednávku železničního podniku, v praxi se obvykle časově překrývá:
- ověření shody strukturálního subsystému za účelem vypracování prohlášení o ověření (činnost, která zahrnuje písmena a), b) a c) v doporučení č. 39) a
  - začlenění tohoto subsystému do SMS železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury (činnost, která zahrnuje písmena d) a e) v doporučení č. 39).

To je součástí řádného projektového řízení, jež za určitých okolností umožňuje zkrátit časový interval mezi povolením k uvedení do provozu a skutečným používáním vozidla nebo síťového projektu v komerčním provozu na minimum. V tomto případě vystupují vnitrostátní bezpečnostní orgány současně jako:

- orgán pověřený udělováním povolení typu vozidla nebo povolení k uvedení jednotlivého vozidla do provozu a
- orgán pověřený kontrolou osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti.

Ačkoli se tyto dva úkoly mohou časově překrývat, měly by být obvykle nezávislé, přičemž protějškem v rámci prvního úkolu je žadatel o povolení a v případě druhého úkolu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který hodlá subsystém nebo vozidlo používat.

#### VZÁJEMNÉ UZNÁVÁNÍ PŘEDPISŮ A OVĚŘENÍ VOZIDEL

52. Členské státy by měly vzájemně uznávat ověření, která byla provedena podle vnitrostátních předpisů ostatních členských států, ledaže:
- a) nejsou k dispozici důkazy o kompatibilitě se sítí nebo
  - b) členský stát může žadateli prokázat významné bezpečnostní riziko.
  - c) Zásada vzájemného uznávání by se měla uplatňovat v co největší míře, aby se zabránilo zbytečným požadavkům a nadbytečným ověřováním, nejsou-li tyto nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí a nejsou-li rovnocenné s předpisy členského státu prvního povolení.
53. V případě dodatečných povolení by členské státy neměly zpochybňovat vnitrostátní předpisy použité u předchozího povolení, které
- zahrnují otevřené body, jež nesouvisejí s technickou slučitelností vozidla se sítí, nebo
  - jsou označeny jako předpisy náležející do kategorie „A“ v referenčním dokumentu uvedeném v čl. 27 odst. 4 směrnice 2008/57/ES.
54. Bez ohledu na neexistenci kritérií pro přijetí obecných rizik v CSM pro posuzování rizik by posouzení v rámci CSM provedená jako součást ověření, která vyžadují TSI, měla být vzájemně uznána v souladu s čl. 7 odst. 4 nařízení o CSM pro posuzování rizik <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> To bude nahrazeno čl. 15 bodem 5 prováděcího nařízení (EU) č. 402/2013, které se bude používat ode dne 21. května 2015.

## ÚLOHY A POVINNOSTI

55. Dříve než je možné udělit povolení k uvedení subsystému do provozu, musí výrobce nebo zadavatel (tj. žadatel ve smyslu čl. 18 odst. 1 směrnice 2008/57/ES) provést veškeré potřebné činnosti v oblasti projektování, konstrukce a zkoušení nebo je nechat provést na vlastní odpovědnost a podepsat ES prohlášení o ověření.
56. Oznámené subjekty ověří soulad s TSI a vypracují osvědčení o ověření určená žadateli. V čl. 18 odst. 2 směrnice 2008/57/ES se stanoví, že ověření oznámeným subjektem „zahrnuje rovněž ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do kterého je začleněn, přičemž se vychází z informací dostupných v odpovídající TSI a v registrech podle článků 34 a 35“. To znamená, že se oznámený subjekt podílí na kontrole technické kompatibility s ostatními subsystémy, což je v souladu se skutečností, že technická kompatibility je zahrnuta v TSI. Rozsah těchto kontrol je omezen na příslušné TSI. Každý oznámený subjekt sestaví technickou dokumentaci pro ověření, která provedl.
57. Ustanovení doporučení č. 56 se použijí přiměřeně na určené subjekty a vnitrostátní předpisy.
58. Podle čl. 15 odst. 1 směrnice 2008/57/ES by úlohou vnitrostátních bezpečnostních orgánů při udělování povolení k uvedení do provozu mělo být provedení kontroly dokladů přiložených k žádosti o uvedení do provozu a poskytnutí důkazů o přiměřenosti postupu ověřování. Tato kontrola by měla spočívat v ověření úplnosti, relevantnosti a soudržnosti dokumentace předložené za účelem povolení. Kontrola je omezena na záležitosti spadající do pravomoci vnitrostátních (železničních) bezpečnostních orgánů podle směrnice 2004/49/ES.
59. Pokud členský stát (nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán) zjistí v žádosti o povolení k uvedení do provozu problém spočívající v tom, že strukturální subsystém, na nějž se vztahuje ES prohlášení o ověření přiložené k technické dokumentaci, nespĺňuje zcela směrnici 2008/57/ES, a zejména nedodrží základní požadavky, měl by použít článek 19 směrnice 2008/57/ES. To se obdobně vztahuje na prvky interoperability v souladu s článkem 14 směrnice 2008/57/ES.
60. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by neměly opakovat kontroly provedené v rámci postupu ověřování.
61. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by se neměly snažit provádět nebo opakovat práci subjektů stanovujících pravidla, oznámených subjektů, určených subjektů nebo subjektů pro posuzování rizik.
62. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by stejně tak neměly provádět důkladné systematické ověřování práce žadatele, oznámeného subjektu, určeného subjektu a subjektu pro posuzování rizik v rámci CSM, ani systematicky potvrzovat jejich výsledky. Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou ověření subjektu pro posuzování zpochybnit pouze v případě důvodných pochybností. V tomto případě je třeba dodržet zásady proporcionality (s přihlédnutím k úrovni rizika), zákazu diskriminace a transparentnosti. Důvodné pochybnosti se mohou objevit zejména na základě kontrol uvedených v doporučení č. 58 nebo v případě, že dosavadní zkušenosti ukazují, že podobný subsystém nespĺňuje základní požadavky, jak je stanoveno v článku 19 směrnice 2008/57/ES.
63. V souladu s čl. 28 odst. 2 směrnice 2008/57/ES týkajícím se oznámených subjektů (a přiměřeně i určených subjektů) by členské státy měly zavést systémy k zajištění způsobilosti subjektů pro posuzování a přijmout opatření k odstranění nesouladu s platnými právními předpisy. V zájmu zajištění jednotného přístupu by v tomto ohledu měla koordinační úlohu hrát Komise, které je nápomocna agentura.
64. Žadatelé, provozovatelé infrastruktury a železniční podniky společně se subjekty odpovědnými za údržbu by měli vzít v úvahu dosavadní zkušenosti s již schválenými typy vozidel a návrhy subsystémů nebo určení neřízených rizik a zavést vhodná nápravná opatření.
65. Žadatelé by měli tato nápravná opatření provést před podáním žádosti o povolení a měli by mít povinnost tak učinit, jakmile je zjištěna potřeba těchto opatření.
66. V případě vozidel a subsystémů, které se již používají, by železniční podniky a provozovatelé infrastruktury měli tato nápravná opatření provést v rámci svých SMS. SMS železničních podniků by měl zajistit, že subjekty odpovědné za údržbu vozidel, která používají, zavedou ve svém systému údržby případné nezbytné změny.

67. Stejně jako není úlohou vnitrostátního bezpečnostního orgánu před udělením povolení stanovit konstrukční řešení, neznamená úloha vnitrostátních bezpečnostních orgánů v oblasti dohledu stanovení nápravných opatření v případech opakujících se zkušeností. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly místo toho sledovat, zda železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury postupuje v souladu se svým SMS. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly ověřit, zda železniční podniky a provozovatelé infrastruktury prostřednictvím svého SMS stanoví, provádějí a řídí příslušná nápravná opatření.
68. Podle směrnice 2004/49/ES odpovídá každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik za své části systému. Za bezpečný provoz svých vlaků odpovídá výhradně železniční podnik. Úloha provozovatele infrastruktury se omezuje na správu infrastruktury, a provozovatel infrastruktury tudíž nenese za provoz vlaků jinou odpovědnost než vydávat oprávnění k jízdě vlaku. Provozovatel infrastruktury nemá žádnou jinou povolovací pravomoc.
69. Posouzení schopnosti subdodavatele (např. držitele) řídit provoz a údržbu vozidel ze své strany není součástí procesu vedoucího k povolení. Železniční podnik, který používá schválená vozidla, má povinnost v rámci svého SMS zajistit, aby existoval vhodný subjekt odpovědný za údržbu v souladu s článkem 14a směrnice 2004/49/ES.
70. V čl. 14a odst. 1 směrnice 2004/49/ES ve znění směrnice 2008/110/ES se stanoví, že každému vozidlu musí být před jeho uvedením do provozu přidělen subjekt odpovědný za údržbu. Povolení k uvedení do provozu není závislé na provozování vozidla určitým železničním podnikem nebo na údržbě vozidla určitým subjektem odpovědným za údržbu; směrnice 2004/49/ES se mimoto týká provozu (používání) a údržby vozidel. Subjekt odpovědný za údržbu proto může být přidělen před udělením povolení k uvedení vozidla do provozu, nebo posléze, vždy však předtím, než se zapíše do vnitrostátního registru vozidel (subjekt odpovědný za údržbu představuje ve vnitrostátním registru vozidel povinné pole), a před jeho skutečným použitím na síti.
71. Organizace by měly řídit rizika způsobená jejich činností. Odpovědnost za řízení rizik by měli mít ti, kdo k tomu mají největší způsobilost.
72. Jelikož železniční podniky a provozovatelé infrastruktury jsou jedinými aktéry, kteří musí mít osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, a to s podporou SMS, měly by tyto organizace hrát klíčovou úlohu při řízení přispění ostatních subjektů a přijímání náležitých rozhodnutí ohledně jejich přispění. Pokud železniční podniky nebo provozovatelé infrastruktury přijímají takováto rozhodnutí nebo opatření v rámci svých systémů řízení bezpečnosti, nejsou tím dotčeny povinnosti ostatních subjektů, jako jsou držitelé vozidel, subjekty odpovědné za údržbu, výrobci.
73. Rozdělení provozních povinností mezi železniční podniky a provozovatele infrastruktury je stanoveno v TSI o provozu a řízení dopravy.
74. Mělo by se mít za to, že železniční podniky mají nejlepší předpoklady a největší způsobilost:
- určit potenciální rizika s ohledem na plánované činnosti, včetně údržby, a zavést kontrolní opatření, například kontroly před odjezdem;
  - zhotovitelům a dodavatelům náležitě upřesnit provozní potřeby, jako je požadovaná výkonnost, dostupnost a spolehlivost vozidel;
  - sledovat výkonnost vozidel;
  - poskytovat držiteli a případně subjektu odpovědnému za údržbu pravidelnou a komplexní zpětnou vazbu o činnostech a výkonnosti a
  - provádět přezkumy smluv s cílem posoudit a vyžadovat plnění smluv.
75. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury by se neměli na druhou stranu považovat za subjekty s nejlepšími předpoklady a největší způsobilostí, pokud jde o přímé řízení všech rizik v dodavatelském řetězci směrem dolů. Za účelem plnění svých povinností by železniční podniky a provozovatelé infrastruktury měli navrhnout smluvní závazky týkající se dodávek zboží a poskytování služeb v souladu se svými systémy řízení bezpečnosti, a to s přihlédnutím k právním povinnostem ostatních subjektů. Jakmile jsou vozidla v provozu, je běžnou praxí jejich úprava za účelem odstranění závad a trvalého zvyšování jejich výkonnosti. Za bezpečné řízení těchto změn odpovídá železniční podnik. Tato povinnost by měla být splněna použitím postupů správy

úprav v SMS a nařízení o CSM pro posuzování rizik a v případě potřeby zajištěním toho, aby bylo získáno povolení k uvedení upraveného vozidla do provozu. Železniční podnik by měl rovněž zajistit, aby byly všechny příslušné informace sděleny subjektu odpovědnému za údržbu, aby ten mohl aktualizovat knihu údržby.

76. Železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, subjekty odpovědné za údržbu a držitelé by měli zajistit, aby byla případná podpora, kterou mohou v tomto procesu potřebovat, stanovena ve smlouvě s výrobcem.
77. Předtím, než železniční podnik získá od provozovatelů infrastruktury pro svůj vlak přístup do sítě, měl by nejprve znát charakter přístupu, který provozovatel infrastruktury nabízí k prodeji. Železniční podnik musí mít jistotu, že trať, na jakou má v úmyslu zakoupit přístup, je vhodná pro provoz vlaků, které zamýšlí použít.
78. V registrech infrastruktury by měl železniční podnik nalézt veškeré informace (o vlastnostech infrastruktury) potřebné k tomu, aby zjistil, zda je vlak, který hodlá provozovat, s konkrétní tratí kompatibilní (kompatibilita vlak/trata). Provozovatel infrastruktury by měl v registru infrastruktury pro každý parametr popsat jmenovité hodnoty a případně mezní hodnoty parametrů rozhraní, na kterých se úsek trati udržuje. Železniční podniky se spoléhají na úplnost a spolehlivost těchto informací, aby mohly zajistit bezpečný provoz svých vlaků. Provozovatel infrastruktury by měl železniční podnik informovat o dočasných změnách vlastnosti infrastruktury, které nejsou uvedeny v registru infrastruktury.
79. Jakmile železniční podnik po zohlednění podmínek používání a jiných omezení týkajících se povolení k uvedení vozidla do provozu/povolení typu vozidla a pomocí registru infrastruktury a dokumentace přiložené k povolení vozidla/povolení typu vozidla zjistí, že trať může podpořit vlakovou soupravu, kterou hodlá provozovat, měl by se podle ustanovení TSI týkající se „provozu a řízení dopravy“ (zejména jejich oddílů týkajících se řazení vlakových souprav, brzdění vlaku a způsobilosti vlaku k jízdě) ujistit, zda se na vlak nevztahují nějaká omezení, která by mu bránila v provozu na trati (např. omezení rychlosti, omezení délky vlaku, omezení napájení).
80. Pokud má provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik obavy týkající se použití konkrétního vozidla nebo části pevně instalovaného vybavení na konkrétní trati, dá to druhé straně na vědomí s cílem nalézt řešení. Není-li strana, která záležitost předložila, s reakcí spokojena, měla by dotyčnou záležitost předložit vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který by měl rozhodnout v souladu se svými pravomocemi.
81. Podle čl. 4 odst. 2 nařízení (EU) č. 1078/2012 <sup>(1)</sup> musí železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a subjekty odpovědné za údržbu informovat všechny dotčené strany (včetně vnitrostátních bezpečnostních orgánů) o případných bezpečnostních rizicích spojených s poruchami a konstrukčními vadami nebo selháním technického vybavení. Tato povinnost poskytnout informace se týká rovněž výrobců a zadavatelů, kteří vypracovali ES prohlášení o ověření po udělení povolení k uvedení do provozu.
82. Kromě úkolu spočívajícího v udělování povolení k uvedení strukturálních subsystémů do provozu by vnitrostátní bezpečnostní orgány měly v souladu s článkem 16 směrnice 2004/49/ES rovněž kontrolovat, zda železniční podniky a provozovatelé infrastruktury vykonávají svou činnost v souladu s požadavky právních předpisů EU, a pokud to směrnice 2008/57/ES povoluje, vnitrostátních právních předpisů. Tento dozor by měl zahrnovat rovněž řízení rizik souvisejících s rozhraním s dodavateli (jako jsou výrobci, držitelé a společnosti pronajímající kolejová vozidla) ze strany železničních podniků a provozovatelů infrastruktury, zejména při pořizování zboží a služeb a při jejich začleňování do SMS železničního podniku a provozovatelů infrastruktury.
83. Vnitrostátní bezpečnostní orgány vykonávají s ohledem na používání subsystému a jeho údržbu ze strany železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury pod záštitou jejich SMS dozorčí funkce. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly zejména odmítnout převzít od výrobce/zadavatele nebo železničního podniku/provozovatele infrastruktury odpovědnost za dodržování základních požadavků upřesněním nebo výslovným ověřením a/nebo schválením konkrétních konstrukčních řešení, požadavků na údržbu nebo nápravných opatření. Vnitrostátní bezpečnostní orgán by se měl proto zaměřit na vhodnost a účelnost systémů řízení příslušných aktérů a neměl by vystupovat jako „kontrolor hotové práce“, pokud jde o podrobné výstupy nebo rozhodnutí přijatá těmito aktéry.

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (EU) č. 1078/2012 ze dne 16. listopadu 2012 o společné bezpečnostní metodě sledování, kterou mají používat železniční podniky, provozovatelé infrastruktury po získání osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti a subjekty odpovědné za údržbu (Úř. věst. L 320, 17.11.2012, s. 8).

84. Jestliže členské státy zvažují zavedení bezodkladných opatření v důsledku nehod či mimořádných událostí, měly by uznat, že hlavním mechanismem řízení nových rizik spojených s provozem vozidel, která mohla být identifikována v průběhu vyšetřování nehod/událostí či zjištění učiněných v rámci dohledu, je systém řízení bezpečnosti v železničním podniku. I když se členský stát domnívá, že je naléhavě zapotřebí nové pravidlo pro udělování povolení k uvedení do provozu, musí dodržovat postupy uvedené v platných právních předpisech Unie, včetně oznámení návrhu nového pravidla Komisi podle směrnic Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES<sup>(1)</sup> nebo 2004/49/ES.

#### ZKOUŠKY

85. Jedinými zkouškami, jež se mohou vyžadovat za účelem povolení, které musí být provedeny před udělením povolení k uvedení do provozu a které vyžadují účast subjektu pro posuzování, by měly být zkoušky, které jsou:
- výslovně stanoveny v TSI, modulech a případně vnitrostátních předpisech,
  - stanoveny žadatelem za účelem prokázání dodržení požadavků TSI a/nebo vnitrostátních předpisů,
  - stanoveny v jiných právních předpisech EU nebo
  - stanoveny žadatelem v souladu s použitím CSM pro posuzování rizik, jak je popsáno v doporučení č. 41.
86. Účast oznámených subjektů a/nebo určených subjektů na ověřování souladu se základními požadavky je upřesněna v příslušných TSI resp. vnitrostátních předpisech.
87. Zkoušky, na něž se nevztahují doporučení č. 85 a 86 (např. zkoušky, které musí železniční podnik provést za účelem zjištění kompatibility vlak-trať před použitím určitého typu vozidla nebo nového subsystému na konkrétní trati, nebo zkoušky, které musí provést zadavatel k zjištění souladu s požadavky zákazníka), nejsou součástí povolování k uvedení do provozu.
88. Mají-li být provedeny zkoušky na trati za účelem ověření shody s požadavky na povolení před udělením povolení k uvedení do provozu ze strany vnitrostátního bezpečnostního orgánu, měla by být případná provozní a organizační opatření k provedení těchto zkoušek stanovena ve vnitrostátním právním rámci každého členského státu a být v souladu se směrnicemi 2008/57/ES a 2004/49/ES. Tato opatření by měla zahrnovat správní ujednání a případné závazné technické a provozní požadavky. Členské státy mohou přijmout jeden z těchto dvou přístupů:
- Členské státy mohou způsobilost k provádění zkoušek zahrnout do osvědčení železničního podniku o bezpečnosti. To lze učinit, může-li být zkušební orgán certifikován jako železniční podnik, přičemž rozsah jeho činnosti je omezen pouze na zkoušky.
  - Členský stát může požadovat, aby příslušný subjekt (který může nebo nemusí být vnitrostátním bezpečnostním orgánem) vydal povolení k provedení zkoušek. V tomto případě musí mít příslušný subjekt (v případě neprovádění ověření shody s požadavky na povolení ze strany oznámeného subjektu nebo určitého subjektu) dostatečně důkladné technické znalosti, aby mohl přijímat takováto rozhodnutí. V zájmu splnění požadavků na transparentnost a právní jistotu musí členský stát zajistit, aby byl subjekt dostatečně nezávislý, a ve svém vnitrostátním právním rámci zveřejnit postup schvalovacích zkoušek objasňující požadavky a rozhodovací kritéria, která bude příslušný subjekt při povolování zkoušek používat.
89. Provozovatelé infrastruktury hrají přímou úlohu v rámci usnadnění schvalovacího procesu. V případě, že vnitrostátní bezpečnostní orgán požaduje dodatečné zkoušky, čl. 23 odst. 6 směrnice 2008/57/ES stanoví, že „za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od žádosti žadatele“.

#### TECHNICKÁ DOKUMENTACE

90. Podle článku 18 a přílohy VI směrnice 2008/57/ES by k ES prohlášení o ověření subsystému měla být přiložena technická dokumentace, včetně dokumentů popisujících subsystém, dokumentů vyplývajících z ověření provedených různými subjekty pro posuzování a dokumentů obsahujících veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu. Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření obsahuje veškeré podklady potřebné pro udělení povolení k uvedení do provozu.

<sup>(1)</sup> Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů (Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37).

91. Na vozidlo nebo síťový projekt se vztahuje (k ES prohlášení o ověření přiložená) technická dokumentace subsystému nebo subsystémů, z nichž se vozidlo nebo projekt skládá.
92. Může být nezbytné, aby se na postupu ověřování subsystému podílelo několik subjektů pro posuzování, každý z nich podle své příslušné oblasti působnosti. Žadatel by měl být odpovědný za sestavení veškeré dokumentace, která se vyžaduje podle všech platných právních předpisů EU. Na toto sestavení technické dokumentace doplněné o případné další informace požadované právními předpisy EU (včetně informací stanovených v příloze VI bodu 2.4 směrnice 2008/57/ES) se dále odkazuje jako na technickou dokumentaci přiloženou k ES prohlášení o ověření subsystému.
93. Žadatel o povolení typu nebo o povolení k uvedení vozidla do provozu by měl vyhotovit dokumentaci, která má být předložena za účelem povolení.

Tato dokumentace by měla zahrnovat technickou dokumentaci přiloženou k ES prohlášení o ověření, kterou žadatel sestavil pro tento subsystém.

Pokud se vozidlo skládá ze dvou subsystémů, měla by dokumentace, která má být předložena za účelem povolení, zahrnovat dvě technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření těchto dvou subsystémů.

Dokud Komise nepřijme doporučení popisující obsah dokumentace, kterou má žadatel předložit, může členský stát povolit, aby byla v dokumentaci přiložené k žádosti o povolení vozidla nebo typu vozidla obsažena pouze část technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření. To by mělo být jednoznačně uvedeno ve vnitrostátním právním rámci členského státu, který je zveřejněn na internetových stránkách Evropské agentury pro železnice.

Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření pro vozidlo, typ vozidla nebo subsystém by měla obsahovat veškeré informace uvedené v příloze V a dokumenty, které dokládají ES prohlášení o ověření (např. osvědčení o ověření a technická dokumentace vypracovaná oznámenými a určenými subjekty, výpočty, protokoly o provedených zkouškách a přezkoušeních a technické vlastnosti podle příslušných TSI a vnitrostátních předpisů). Informace z technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření, které nejsou obsaženy v dokumentaci předložené za účelem povolení, by měly být příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu zpřístupněny na žádost.

Dokumentace přiložená k prvnímu povolení k uvedení vozidla do provozu musí být vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu předložena v době udělení povolení a vnitrostátní bezpečnostní orgán ji musí uchovávat jako doklad o tom, co bylo schváleno.

94. Pokud se použije návrh uvedený v doporučení č. 21, mělo by se na dokumentaci, která má být předložena za účelem povolení síťového projektu, a technickou dokumentaci přiloženou k příslušnému ES prohlášení o ověření vztahovat přiměřeně doporučení č. 93.
95. Žadatel o dodatečné povolení k uvedení vozidla do provozu by měl k původní technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření přiložit informace požadované v čl. 23 odst. 3 nebo v čl. 25 odst. 3 směrnice 2008/57/ES; tyto doplňkové informace jsou součástí údajů, které mají být předloženy vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Žadatel by však měl zachovat strukturu technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření.
96. Část technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření, která vymezuje „veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu“, by měla být v případě síťových projektů zpřístupněna provozovateli infrastruktury a v případě vozidel železničnímu podniku provozujícímu vozidlo, aby je tito mohli poskytnout subjektu odpovědnému za údržbu. U vozidel lze toto předání informací obsažených v technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření uskutečnit prostřednictvím držitele vozidel. Po uvedení do provozu je povinností železničního podniku nebo provozovatele infrastruktury spolu se subjekty odpovědnými za údržbu průběžně prověřovat úkony údržby a doplňovat informace, a zajistit tak, aby odrážely pracovní cyklus a dosavadní zkušenosti (článek 4 a článek 9 směrnice 2004/49/ES).
97. Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření by měla obsahovat informace potřebné k řízení referenčního provozního stavu vozidla nebo síťového projektu po celou dobu jeho životnosti.



98. Technickou dokumentaci přiloženou k ES prohlášení o ověření je třeba v případě provedení dodatečných ověření (např. ověření shody s vnitrostátními předpisy za účelem získání dodatečného povolení k uvedení do provozu) aktualizovat. V případě dodatečného povolení by žadatel měl informovat vnitrostátní bezpečnostní orgán, který vydal první povolení.

#### ES PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ

99. Podle článku 15 směrnice 2008/57/ES a čl. 4 odst. 3 a 4 směrnice 2004/49/ES odpovídají železniční podniky nebo provozovatelé infrastruktury za zajištění toho, aby vozidlo nebo subsystém splňovaly během používání všechny základní požadavky. Tímto není dotčena odpovědnost ostatních účastníků (např. povinnosti osoby podepisující ES prohlášení o ověření). Každý výrobce, opravárenský podnik, držitel vozů, poskytovatel služeb a zadavatel musí zajistit, aby kolejová vozidla, zařízení, příslušenství, vybavení a služby, které dodávají, splňovaly základní požadavky a aby byly podmínky používání stanoveny v technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření, aby mohly být železničním podnikem a/nebo provozovatelem infrastruktury bezpečně uvedeny do provozu.
100. Za zajištění toho, aby v době udělení povolení splňovaly subsystémy v referenčním provozním stavu v každém detailu zcela základní požadavky všech platných předpisů EU, odpovídá pouze žadatel o povolení subsystému, který vydává ES prohlášení o ověření. Na základě ověření provedeného oznámeným subjektem nebo určeným subjektem a případně celkového posouzení subsystému nebo vozidla žadatel prohlásí, že jsou splněny všechny základní požadavky. Je-li později zpochybněn soulad subsystému v referenčním provozním stavu se základními požadavky v době udělení povolení, mělo by se mít za to, že prvořadou odpovědnost nese žadatel, který podepsal příslušné ES prohlášení o ověření.
101. Povolení typu ani povolení k uvedení do provozu by se proto nemělo považovat za přenesení odpovědnosti za zajištění nebo ověření toho, že subsystém splňuje všechny základní požadavky, ze žadatele na vnitrostátní bezpečnostní orgán udělující povolení.
102. Je-li zpochybněn soulad se základními požadavky subsystému v referenčním provozním stavu, měl by se vnitrostátní bezpečnostní orgán udělující povolení považovat za odpovědný pouze s ohledem na konkrétní úkoly přidělené podle článku 16 směrnice 2004/49/ES vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který uděluje povolení nebo provádí dozor. Vnitrostátní právní předpisy by měly tuto zásadu zohledňovat v souladu s doporučeními č. 58 až 62 a 67.
103. Nezávisle na ověření souladu s TSI a vnitrostátními předpisy a ověření bezpečného začlenění provedeného podle čl. 15 odst. 1 směrnice 2008/57/ES podepisuje žadatel ES prohlášení o ověření na vlastní odpovědnost. Žadatel by měl proto zavést postup, který zajišťuje, že postihl a splnil všechny základní požadavky a dodržel veškeré platné právní předpisy EU.
104. Ačkoli CSM pro posuzování rizik nebyla původně vyvinuta za tímto účelem, může se žadatel rozhodnout, že použije metodiku uvedenou v CSM pro posuzování rizik jako nástroj k splnění části své odpovědnosti za zajištění toho, že všechny části subsystému/vozidla splňují ve všech ohledech a v každém detailu základní požadavky na železniční systém stanovené v příloze III směrnice 2008/57/ES.
105. Žadatel se může stejně tak rozhodnout, že k zajištění toho, že všechny části subsystému nebo vozidla splňují základní požadavky na železniční systém, použije jiné prostředky, které připouštějí příslušné právní předpisy.
106. ES prohlášení o ověření zahrnuje veškeré platné právní předpisy EU. Povinností osoby podepisující ES prohlášení je dodržet tyto právní předpisy, včetně odpovídajícího posouzení shody, a případně zapojit subjekty pro posuzování, jak se vyžaduje v těchto právních předpisech.
107. V případě povolení vztahujícího se na vozidla nebo síťový projekt sestávající z více než jednoho subsystému:
- a) může existovat více než jeden žadatel (jeden pro každý subsystém), přičemž každý z nich vypracovává ES prohlášení o ověření pro svou část, včetně rozhraní. V tomto případě přebírá každý žadatel odpovědnost za příslušný subsystém v souladu s rozsahem svého ES prohlášení o ověření. Výrobce nebo zadavatel může v žádosti týkající se vozidla nebo síťového projektu tato dvě prohlášení spojit;
  - b) výrobce nebo zadavatel může v případě typu vozidla, jednotlivého vozidla nebo síťového projektu spojit ES prohlášení o ověření každého subsystému (jak je popsáno v příloze V směrnice 2008/57/ES) do jednoho

ES prohlášení o ověření pro typ vozidla, jednotlivé vozidlo nebo síťový projekt. V tomto případě na vlastní odpovědnost prohlásí, že dotyčné subsystémy zahrnující typ vozidla, jednotlivé vozidlo nebo síťový projekt byly podrobeny příslušným postupům ověřování a splňují požadavky příslušných právních předpisů Evropské unie, včetně případných platných vnitrostátních předpisů, a že vlastní vozidlo nebo síťový projekt splňují proto požadavky příslušných právních předpisů Evropské unie, včetně případných platných vnitrostátních pravidel.

108. Za účelem vypracování ES prohlášení o ověření mohou příslušné TSI umožňovat částečnou shodu s TSI pouze v případě, že samotná TSI stanoví, že určité funkce, výkonnost a rozhraní potřebné k splnění základních požadavků nejsou za určitých okolností povinné.
109. Žadatel může příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán oficiálně požádat o povolení k uvedení subsystému do provozu až poté, co shromáždil všechny nezbytné doklady a prohlášení. Jako osvědčený postup se však připouští, aby žadatelé neoficiálně jednali s vnitrostátními bezpečnostními orgány co nejdříve, aby byly jasné postupy, požadavky, úlohy a povinnosti, rozsah žádosti a omezení a podmínky používání a aby se v pozdější fázi nevyskytly problémy.

#### SPRÁVA ÚPRAV

110. Co se týká používání čl. 5 odst. 2, čl. 15 odst. 3 a článku 20 směrnice 2008/57/ES, úpravu stávajícího strukturálního subsystému je třeba analyzovat a klasifikovat jako jednu z těchto úprav:
1. „výměna v rámci údržby“ a jiné změny, které nevedou k odchylce od technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření. V tomto případě není nutné ověření ze strany subjektu pro posuzování, nemusí být informován členský stát a původní ES prohlášení o ověření je i nadále platné a nemění se;
  2. změny, které vedou k odchylce od technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření a které mohou vyžadovat nové kontroly (a vyžadují tudíž ověření podle platných modulů pro posuzování shody), nemají však dopad na základní konstrukční vlastnosti subsystému. V tomto případě je třeba aktualizovat technickou dokumentaci přiloženou k ES prohlášení o ověření a příslušné informace by měly být na žádost přístupné vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu;
  3. obnova nebo modernizace (tj. závažnější náhrada nebo změna, o níž je třeba informovat členský stát), jež nevyžaduje nové povolení k uvedení do provozu; do této kategorie spadají úpravy, které zahrnují změnu základních konstrukčních vlastností subsystému;
  4. obnova nebo modernizace (tj. závažnější náhrada nebo změna, o níž je třeba informovat členský stát), jež vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu.

Je třeba uvést, že rozhodnutí zadavatele nebo výrobce ohledně změn subsystému na základě výše uvedených čtyř kategorií musí být zcela nezávislá na rozhodnutí o významnosti změny ve smyslu CSM pro posuzování rizik železničního systému, které přijme železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury provádějící změnu své části systému. Tato rozhodnutí zahrnují různé aktéry v různých situacích s různými rozhodovacími kritérii.

Kategorie 3 a 4 zavádějí odchylku od technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření s dopadem na základní konstrukční vlastnosti subsystému.

111. U subsystémů uvedených do provozu podle směrnice 2008/57/ES i subsystému uvedeného do provozu dříve by z důvodu právní jistoty a vzájemného uznání měly TSI stanovit kritéria pro určení, zda má úprava dopad na základní konstrukční vlastnosti subsystému a zda spadá do kategorie 3 nebo 4. Dokud TSI nestanoví tato kritéria, mohou je členské státy upřesnit na vnitrostátní úrovni.
112. Úprava by se měla vždy uvážit s odkazem na subsystém nebo vozidlo v okamžiku udělení povolení. Několik menších úprav může vést k závažnější úpravě.

113. Výrobci nebo zadavatelé by měli úpravy stávajících strukturálních subsystémů spravovat na tomto základě:
- Podle doporučení č. 110 výrobce nebo zadavatel posoudí, do jaké kategorie změna patří a zda je třeba informovat subjekty pro posuzování shody nebo orgány členských států. V případě úprav kategorie 2 až 4 v doporučení č. 110, které vedou ke změně technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření nebo ovlivňují platnost ověření, která již byla provedena, by měl výrobce nebo zadavatel při zavádění změny posoudit potřebu nového ES prohlášení o ověření podle kritérií stanovených ve druhém odstavci přílohy V směrnice 2008/57/ES<sup>(1)</sup>. V případě úprav v kategorii 4 by měl členský stát rozhodnout, do jaké míry musí být na projekt uplatněny TSI.
  - Pokud TSI vyžaduje u konkrétního parametru použití CSM pro posuzování rizik, měla by TSI upřesňovat okolnosti, za nichž je třeba s ohledem na tento parametr provést ověření významnosti.
  - Obdobně je třeba u parametrů, které jsou důležité pro bezpečné začlenění v rámci povolování podle doporučení č. 40, provést ověření významnosti u každého parametru s přihlédnutím k rozsahu změny, pokud jde o referenční provozní stav.
114. Železniční podniky a provozovatelé infrastruktury odpovídají za svou část železničního systému. V souladu s článkem 4 směrnice 2004/49/ES by měli svou část železničního systému spravovat pomocí SMS. SMS by měl případně používat CSM pro posuzování rizik.
115. Pokud železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury uvede vozidlo nebo subsystém do provozu, musí použít CSM pro posuzování rizik, a to počínaje posouzením významnosti změny u části železničního systému, za kterou nese odpovědnost. V rámci tohoto procesu by se železniční podniky a provozovatelé infrastruktury měli zabývat těmito otázkami:
- co se týká vozidel nebo subsystémů, které mají být (opětovně) uvedeny do provozu po úpravě a případně udělení povolení: železniční podnik a provozovatelé infrastruktury by měli pomocí svého SMS posoudit, zda uvedení vozidla nebo subsystému do provozu představuje změnu, která je významná pro celý železniční systém;
  - co se týká změny provozu subsystému nebo vozidla: železniční podnik a provozovatelé infrastruktury by měli posoudit, zda je změna významná s ohledem na jejich SMS, a v případě, že se jedná o významnou změnu, zda SMS zahrnuje kontrolu všech příslušných rizik, nebo zda je třeba SMS upravit;
  - co se týká změn údržby subsystému nebo vozidla: železniční podniky a provozovatelé infrastruktury by měli pomocí svého SMS posoudit, zda je změna významná, a v případě, že se jedná o významnou změnu, měli by zajistit, aby byly systémy údržby subjektů odpovědných za údržbu a SMS železničního podniku a provozovatele infrastruktury náležitě přizpůsobeny.
116. Vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly dohlížet na změny zavedené v používaných subsystémech prostřednictvím kontroly schválení z hlediska bezpečnosti a osvědčení provozovatelů infrastruktury resp. železničních podniků o bezpečnosti. Za tímto účelem by vnitrostátní bezpečnostní orgány měly dohlížet na to, zda jsou náležitě uplatňována písmena a), b) a c) v doporučení č. 115.
117. Doporučení 2011/217/ES se zrušuje.
- Toto doporučení je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 5. prosince 2014.

Za Komisi  
Violeta BULC  
členka Komise

---

<sup>(1)</sup> Viz zvláštní návrh na změnu přílohy V směrnice 2008/57/ES.