



Obsah

II Nelegislativní akty

NAŘÍZENÍ

- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1316/2014 ze dne 11. prosince 2014, kterým se v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh schvaluje účinná látka *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747, mění příloha prováděcího nařízení Komise (EU) č. 540/2011 a povoluje členským státům prodloužení dočasných povolení udělených pro uvedenou účinnou látku ⁽¹⁾** 1
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1317/2014 ze dne 11. prosince 2014 o prodloužení přechodných období týkajících se kapitálových požadavků pro expozice vůči ústředním protistranám v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 575/2013 a (EU) č. 648/2012 ⁽¹⁾** 6
- ★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1318/2014 ze dne 11. prosince 2014, kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství ⁽¹⁾** 8
- Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1319/2014 ze dne 11. prosince 2014 o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny 39

SMĚRNICE

- ★ **Směrnice Komise 2014/106/EU ze dne 5. prosince 2014, kterou se mění přílohy V a VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ⁽¹⁾** 42

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

ROZHODNUTÍ

2014/894/SZBP:

- ★ **Rozhodnutí Politického a bezpečnostního výboru EUTM Mali/4/2014 ze dne 9. prosince 2014 o přijetí příspěvku třetího státu na vojenskou misi Evropské unie s cílem přispět k výcviku malijských ozbrojených sil (EUTM Mali) 50**

2014/895/EU:

- ★ **Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 10. prosince 2014, kterým se stanoví formát pro sdělování informací uvedených v čl. 21 odst. 3 směrnice 2012/18/EU Evropského parlamentu a Rady o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek (oznámeno pod číslem C(2014) 9334) ⁽¹⁾ 51**

2014/896/EU:

- ★ **Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 10. prosince 2014, kterým se stanoví formát pro sdělování informací od členských států o provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/18/EU o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek (oznámeno pod číslem C(2014) 9335) ⁽¹⁾ 55**

DOPORUČENÍ

2014/897/EU:

- ★ **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 ⁽¹⁾ 59**

⁽¹⁾ Text s významem pro EHP

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1316/2014

ze dne 11. prosince 2014,

kterým se v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh schvaluje účinná látka *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747, mění příloha prováděcího nařízení Komise (EU) č. 540/2011 a povoluje členským státům prodloužení dočasných povolení udělených pro uvedenou účinnou látku

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009 ze dne 21. října 2009 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh a o zrušení směrnic Rady 79/117/EHS a 91/414/EHS⁽¹⁾, a zejména na čl. 13 odst. 2 a čl. 78 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu s čl. 80 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 1107/2009 se směrnice Rady 91/414/EHS⁽²⁾ použije na postupy a podmínky schvalování účinných látek, o nichž bylo přijato rozhodnutí podle čl. 6 odst. 3 uvedené směrnice před 14. červnem 2011. U látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 byly podmínky čl. 80 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 1107/2009 splněny prováděcím rozhodnutím Komise 2011/253/EU⁽³⁾.
- (2) V souladu s čl. 6 odst. 2 směrnice 91/414/EHS obdrželo Německo dne 21. října 2010 žádost společnosti Mitsui AgriScience International SA/NV o zařazení účinné látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 do přílohy I směrnice 91/414/EHS. Prováděcím rozhodnutím 2011/253/EU bylo potvrzeno, že příslušná dokumentace je „úplná“, tzn. že v zásadě vyhovuje požadavkům na údaje a informace stanoveným v přílohách II a III směrnice 91/414/EHS.
- (3) Účinky uvedené účinné látky na zdraví lidí a zvířat a na životní prostředí byly posouzeny v souladu s ustanoveními čl. 6 odst. 2 a 4 směrnice 91/414/EHS pro použití navrhovaná žadatelem. Zpravodajský členský stát předložil dne 14. ledna 2013 návrh zprávy o posouzení.
- (4) Uvedený návrh zprávy o posouzení byl přezkoumán členskými státy a Evropským úřadem pro bezpečnost potravin (dále jen „úřad“). Úřad předložil Komisi svůj závěr⁽⁴⁾ o posouzení rizik účinné látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 z hlediska pesticidů dne 27. března 2014. Návrh zprávy o posouzení a závěr úřadu byly přezkoumány členskými státy a Komisí v rámci Stálého výboru pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva a dokončeny dne 10. října 2014 v podobě zprávy Komise o přezkoumání látky *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 1.

⁽²⁾ Směrnice Rady 91/414/EHS ze dne 15. července 1991 o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh (Úř. věst. L 230, 19.8.1991, s. 1).

⁽³⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/253/EU ze dne 26. dubna 2011, kterým se v zásadě uznává úplnost dokumentace předložené k podrobnému zkoumání s ohledem na možné zařazení látek metobromuron, kyselina S-abscisová, *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* D747, *Bacillus pumilus* QST 2808 a *Streptomyces lydicus* WYEC 108 do přílohy I směrnice Rady 91/414/EHS (Úř. věst. L 106, 27.4.2011, s. 13).

⁽⁴⁾ EFSA Journal (2014);12(4):3624. K dispozici na internetové adrese: www.efsa.europa.eu.

- (5) Z různých provedených zkoumání vyplynulo, že přípravky na ochranu rostlin obsahující látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 mohou obecně splňovat požadavky stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. a) a b) a v čl. 5 odst. 3 směrnice 91/414/EHS, zejména pokud jde o použití, která byla zkoumána a podrobně popsána ve zprávě Komise o přezkoumání. Je tudíž vhodné látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 schválit.
- (6) Před schválením je třeba poskytnout členským státům a zúčastněným stranám přiměřené období, které jim umožní připravit se na plnění nových požadavků, jež ze schválení vyplynou.
- (7) Aniž jsou v důsledku schválení dotčeny povinnosti stanovené nařízením (ES) č. 1107/2009, mělo by vzhledem ke specifické situaci vzniklé přechodem od směrnice 91/414/EHS k nařízení (ES) č. 1107/2009 platit následující. Členským státům by po schválení mělo být poskytnuto šestiměsíční období, ve kterém přezkoumají povolení přípravků na ochranu rostlin obsahujících látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747. Členské státy by případně měly povolení změnit, nahradit nebo odejmout. Odchylně od uvedené lhůty by pro předložení a posouzení úplné dokumentace podle přílohy III, jak je stanoveno ve směrnici 91/414/EHS, mělo být pro každý přípravek na ochranu rostlin a pro každé navrhované použití v souladu s jednotnými zásadami poskytnuto delší období.
- (8) Zkušenosti z předchozích zařazení účinných látek, posouzených v rámci nařízení Komise (EHS) č. 3600/92 ⁽¹⁾, do přílohy I směrnice 91/414/EHS ukázaly, že při výkladu povinností držitelů stávajících povolení mohou vzniknout problémy, pokud jde o přístup k údajům. Aby se předešlo dalším těžkostem, zdá se proto nezbytné ujasnit povinnosti členských států, zejména povinnost ověřit, že držitel povolení má přístup k dokumentaci splňující požadavky přílohy II uvedené směrnice. Ve srovnání se směrnici, které byly dosud přijaty a kterými se mění příloha I uvedené směrnice, a s nařízeními schvalujícími účinné látky však toto ujasnění neukládá členským státům ani držitelům povolení žádné nové povinnosti.
- (9) V souladu s čl. 13 odst. 4 nařízení (ES) č. 1107/2009 by příloha prováděcího nařízení Komise (EU) č. 540/2011 ⁽²⁾ měla být odpovídajícím způsobem změněna.
- (10) Je rovněž vhodné povolit členským státům prodloužení dočasných povolení udělených pro přípravky na ochranu rostlin obsahující látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747, aby získaly čas potřebný ke splnění povinností stanovených v tomto nařízení, pokud jde o uvedená dočasná povolení.
- (11) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Stálého výboru pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Schválení účinné látky

Účinná látka *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747, specifikovaná v příloze I, se schvaluje za podmínek stanovených v uvedené příloze.

Článek 2

Přehodnocení přípravků na ochranu rostlin

1. V souladu s nařízením (ES) č. 1107/2009 členské státy do 30. září 2015 v případě potřeby změny nebo odejmou stávající povolení pro přípravky na ochranu rostlin obsahující účinnou látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EHS) č. 3600/92 ze dne 11. prosince 1992, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro první etapu pracovního programu podle čl. 8 odst. 2 směrnice Rady 91/414/EHS o uvádění přípravků na ochranu rostlin na trh (Úř. věst. L 366, 15.12.1992, s. 10).

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 540/2011 ze dne 25. května 2011, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2009, pokud jde o seznam schválených účinných látek (Úř. věst. L 153, 11.6.2011, s. 1).

Do uvedeného dne zejména ověří, zda jsou splněny podmínky přílohy I tohoto nařízení, s výjimkou podmínek uvedených ve sloupci o zvláštních ustanoveních uvedené přílohy, a zda držitel povolení má dokumentaci či přístup k dokumentaci splňující požadavky přílohy II směrnice 91/414/EHS v souladu s podmínkami čl. 13 odst. 1 až 4 uvedené směrnice a článku 62 nařízení (ES) č. 1107/2009.

2. Odchylně od odstavce 1 členské státy v souladu s jednotnými zásadami stanovenými v čl. 29 odst. 6 nařízení (ES) č. 1107/2009 přehodnotí každý povolený přípravek na ochranu rostlin obsahující látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 jako jedinou účinnou látku, nebo jako jednu z několika účinných látek, které byly všechny nejpozději do 31. března 2015 uvedeny v příloze prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011, a to na základě dokumentace splňující požadavky přílohy III směrnice 91/414/EHS a s přihlédnutím ke sloupci o zvláštních ustanoveních přílohy I tohoto nařízení. Na základě tohoto hodnocení určí, zda přípravek splňuje podmínky stanovené v čl. 29 odst. 1 nařízení (ES) č. 1107/2009.

Po tomto určení postupují členské státy takto:

- a) pokud přípravek obsahuje *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 jako jedinou účinnou látku, povolení v případě potřeby změni nebo odejmou nejpozději do 30. září 2016; nebo
- b) pokud přípravek obsahuje *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 jako jednu z několika účinných látek, povolení v případě potřeby změni nebo odejmou do 30. září 2016 nebo do data stanoveného pro tuto změnu či odnětí v příslušném aktu nebo aktech, jimiž se příslušná látka nebo látky zařazují do přílohy I směrnice 91/414/EHS nebo jimiž se příslušná látka nebo látky schvalují, podle toho, co nastane později.

Článek 3

Změny prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011

Příloha prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011 se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 4

Prodloužení stávajících dočasných povolení

Členské státy mohou prodloužit stávající dočasná povolení udělená pro přípravky na ochranu rostlin obsahující látku *Bacillus amyloliquefaciens* subsp. *plantarum* kmen D747 nejpozději do dne 30. září 2016.

Článek 5

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie.

Použije se ode dne 1. dubna 2015.

Článek 4 se však použije ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

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

V Bruselu dne 11. prosince 2014.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

Obecný název, identifikační čísla	Název podle IUPAC	Čistota ⁽¹⁾	Datum schválení	Konec platnosti schválení	Zvláštní ustanovení
<p><i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmen D747</p> <p>Přírůstkové číslo Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B-50405</p> <p>Depozitní číslo International Patent Organism Depositary, Tokio, Japonsko: FERM BP-8234.</p>	Nepoužije se	Minimální koncentrace: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. dubna 2015	31. března 2025	<p>Při uplatňování jednotných zásad podle čl. 29 odst. 6 nařízení (ES) č. 1107/2009 musí být zohledněny závěry zprávy o přezkoumání látky <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmen D747, a zejména dodatky I a II uvedené zprávy, dokončené Stálým výborem pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva dne 10. října 2014.</p> <p>Při tomto celkovém hodnocení musí členské státy věnovat zvláštní pozornost ochraně obsluhy a pracovníků a brát přitom v úvahu, že látku <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmen D747 je třeba považovat za možný senzibilátor. Podmínky použití musí v případě potřeby zahrnovat opatření ke zmírnění rizika.</p> <p>Výrobce zajistí v průběhu výrobního procesu striktní udržování podmínek prostředí a analýzu kontroly kvality.</p>

(¹) Další podrobnosti o identitě a specifikaci účinné látky jsou uvedeny ve zprávě o přezkoumání.

PŘÍLOHA II

V části B přílohy prováděcího nařízení (EU) č. 540/2011 se doplňuje nová položka, která zní:

Číslo	Obecný název, identifikační čísla	Název podle IUPAC	Čistota ⁽¹⁾	Datum schválení	Konec platnosti schválení	Zvláštní ustanovení
„83	<i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmen D747 Přírůstkové číslo Agricultural Research Culture Collection (NRRL), Peoria, Illinois, USA: B-50405 Depozitní číslo International Patent Organism Depository, Tokio, Japonsko: FERM BP-8234.	Nepoužije se	Minimální koncentrace: $2,0 \times 10^{11}$ CFU/g	1. dubna 2015	31. března 2025	Při uplatňování jednotných zásad podle čl. 29 odst. 6 nařízení (ES) č. 1107/2009 musí být zohledněny závěry zprávy o přezkoumání látky <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmen D747, a zejména dodatky I a II uvedené zprávy, dokončené Stálým výborem pro rostliny, zvířata, potraviny a krmiva dne 10. října 2014. Při tomto celkovém hodnocení musí členské státy věnovat zvláštní pozornost ochraně obsluhy a pracovníků a brát přitom v úvahu, že látku <i>Bacillus amyloliquefaciens</i> subsp. <i>plantarum</i> kmen D747 je třeba považovat za možný senzibilátor. Podmínky použití musí v případě potřeby zahrnovat opatření ke zmírnění rizika. Výrobce zajistí v průběhu výrobního procesu striktní udržování podmínek prostředí a analýzu kontroly kvality.“

⁽¹⁾ Další podrobnosti o identitě a specifikaci účinné látky jsou uvedeny ve zprávě o přezkoumání.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1317/2014**ze dne 11. prosince 2014****o prodloužení přechodných období týkajících se kapitálových požadavků pro expozice vůči ústředním protistranám v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 575/2013 a (EU) č. 648/2012****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 575/2013 ze dne 26. června 2013 o obezřetnostních požadavcích na úvěrové instituce a investiční podniky a o změně nařízení (EU) č. 648/2012⁽¹⁾, a zejména na čl. 497 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Aby se zabránilo narušení mezinárodních finančních trhů a zamezilo penalizaci institucí tím, že by se na ně během procesu povolování a uznávání stávajících ústředních protistran vztahovaly vyšší kapitálové požadavky, bylo v čl. 497 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 575/2013 stanoveno přechodné období, během něhož se všechny protistrany, s nimiž instituce usazené v Unii provádějí clearing transakcí, považují za způsobilé ústřední protistrany.
- (2) Nařízením (EU) č. 575/2013 se rovněž mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 648/2012⁽²⁾, pokud jde o některé vstupy pro výpočet kapitálových požadavků na instituce pro expozice vůči ústředním protistranám. V souladu s tím čl. 89 odst. 5a nařízení (EU) č. 648/2012 vyžaduje, aby určité ústřední protistrany podávaly po omezenou dobu informace o celkové částce počáteční marže přijaté od členů jejich clearingového systému. Toto přechodné období odpovídá období stanovenému v článku 497 nařízení (EU) č. 575/2013.
- (3) Přechodné období pro kapitálové požadavky stanovené v čl. 497 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 575/2013 i přechodné období pro podávání informací o počáteční marži stanovené v čl. 89 odst. 5a prvním a druhém pododstavci nařízení (EU) č. 648/2012 mělo skončit dnem 15. června 2014.
- (4) Ustanovení čl. 497 odst. 3 nařízení (EU) č. 575/2013 zmocňuje Komisi přijmout za mimořádných okolností prováděcí akt s cílem prodloužit přechodné období o šest měsíců. Toto prodloužení by mělo být uplatněno rovněž na lhůty stanovené v čl. 89 odst. 5a nařízení (EU) č. 648/2012. Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 591/2014⁽³⁾ již tato přechodná období prodloužilo o šest měsíců, tedy do 15. prosince 2014.
- (5) Proces povolování stávajících ústředních protistran usazených v Unii již sice probíhá, ale do 15. prosince 2014 dokončen nebude. S ohledem na stávající ústřední protistrany usazené ve třetích zemích, které již požádaly o uznání, nebylo dosud žádosti žádné z těchto ústředních protistran o uznání vyhověno. Další prodloužení přechodného období proto umožní institucím usazeným v Unii (nebo jejich dceřiným podnikům usazeným mimo Unii) zamezit výraznému navýšení kapitálových požadavků kvůli absenci uznaných ústředních protistran usazených v každé z těchto příslušných třetích zemí, jež udržitelným a přístupným způsobem poskytují zvláštní druh clearingových služeb, který tyto unijní instituce požadují. Přestože by toto navýšení bylo pouze dočasné, mohlo by vést k odstoupení těchto institucí jako přímých účastníků v uvedených ústředních protistranách, a tudíž k narušení trhů, na nichž tyto ústřední protistrany působí. Z tohoto důvodu je nezbytné prodloužit přechodná období o dalších šest měsíců, tj. do 15. června 2015.
- (6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Evropského bankovního výboru,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 176, 27.6.2013, s. 1.⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 648/2012 ze dne 4. července 2012 o OTC derivátech, ústředních protistranách a registrech obchodních údajů (Úř. věst. L 201, 27.7.2012, s. 1).⁽³⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 591/2014 ze dne 3. června 2014 o prodloužení přechodných období týkajících se kapitálových požadavků pro expozice vůči ústředním protistranám v nařízeních Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 575/2013 a (EU) č. 648/2012 (Úř. věst. L 165, 4.6.2014, s. 31).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Patnáctiměsíční období uvedená v čl. 497 odst. 1 a 2 nařízení (EU) č. 575/2013 a v čl. 89 odst. 5a prvním a druhém pododstavci nařízení (EU) č. 648/2012, která již byla jednou prodloužena v souladu s článkem 1 prováděcího nařízení (EU) č. 591/2014, se prodlužují o dalších šest měsíců.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost třetím dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

V Bruselu dne 11. prosince 2014.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1318/2014**ze dne 11. prosince 2014,****kterým se mění nařízení (ES) č. 474/2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Komise (ES) č. 474/2006⁽²⁾ byl vytvořen seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, uvedený v kapitole II nařízení (ES) č. 2111/2005.
- (2) V souladu s čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 2111/2005 sdělily některé členské státy a Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura EASA“) Komisi informace, které jsou podstatné v souvislosti s aktualizací uvedeného seznamu. Podstatné informace rovněž sdělily některé třetí země. Na základě těchto informací by měl být seznam Společenství aktualizován.
- (3) Komise informovala všechny dotčené letecké dopravce buď přímo, nebo prostřednictvím orgánů odpovědných za regulační dohled nad nimi o podstatných skutečnostech a úvahách, které budou základem pro rozhodnutí o uložení zákazu provozování letecké dopravy v Unii těmto dopravcům nebo o změně podmínek zákazu provozování letecké dopravy, který byl uložen leteckému dopravci uvedenému na seznamu Společenství.
- (4) Komise poskytla dotčeným leteckým dopravcům možnost nahlédnout do dokumentů poskytnutých členskými státy, předložit písemné připomínky a přednést ústně své stanovisko Komisi a výboru zřízenému nařízením Rady (EHS) č. 3922/1991⁽³⁾ (dále jen „Výbor pro leteckou bezpečnost“).
- (5) Výbor pro leteckou bezpečnost obdržel od Komise aktualizované informace o probíhajících společných konzultacích podle nařízení (ES) č. 2111/2005 a jeho prováděcího nařízení Komise (ES) č. 473/2006⁽⁴⁾ s příslušnými orgány a leteckými dopravci z Angoly, Botswany, Gruzie, Guinejské republiky, Indie, Indonésie, Kazachstánu, Kyrgyzské republiky, Libanonu, Libye, Madagaskaru, Mauritánské islámské republiky, Mosambiku, Nepálu, Filipín, Svatého Tomáše a Princova ostrova, Súdánu a Zambie. Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž od Komise obdržel informace týkající se Afghánistánu, Ghany, Íránu a Severní Korey. Výbor pro leteckou bezpečnost rovněž obdržel od Komise aktualizované informace o odborných konzultacích s Ruskou federací.
- (6) Agentura EASA přednesla Výboru pro leteckou bezpečnost výsledky analýzy zpráv o auditech, které provedla Mezinárodní organizace pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) v rámci svého všeobecného programu pro audit dohledu nad bezpečností provozu (dále jen „program USOAP“). Členské státy byly vyzvány, aby upřednostnily prohlídky na odbavovací ploše u leteckých dopravců, kteří získali licenci od států, v nichž organizace ICAO zjistila významné bezpečnostní problémy (SSC) nebo u nichž agentura EASA dospěla k závěru, že jejich systém dohledu nad bezpečností letecké dopravy vykazuje závažné nedostatky. Vedle konzultací vedených Komisí podle nařízení (ES) č. 2111/2005 tak díky upřednostnění prohlídek na odbavovací ploše bude možné získat další informace o úrovni bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali licenci v těchto státech.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

⁽²⁾ Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14).

⁽³⁾ Nařízení Rady (EHS) č. 3922/1991 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. L 373, 31.12.1991, s. 4).

⁽⁴⁾ Nařízení Komise (ES) č. 473/2006 ze dne 22. března 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedený v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 8).

- (7) Agentura EASA přednesla Výboru pro leteckou bezpečnost výsledky analýzy prohlídek na odbavovací ploše provedených v rámci programu posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (dále jen „program SAFA“) v souladu s nařízením Komise (EU) č. 965/2012 ⁽¹⁾.
- (8) Agentura EASA také informovala Výbor pro leteckou bezpečnost o projektech technické pomoci prováděných ve státech, jichž se týkají opatření nebo monitorování podle nařízení (ES) č. 2111/2005. Výbor byl informován o plánech agentury EASA a žádostech o další technickou pomoc a spolupráci za účelem zlepšení správních a technické způsobilosti úřadů pro civilní letectví s cílem pomoci při řešení případů nedodržování platných mezinárodních norem. Členské státy byly rovněž vyzvány, aby se k těmto žádostem vyjádřily na bilaterálním základě v koordinaci s Komisí a agenturou EASA. Komise v této souvislosti zdůraznila, jak je pro zlepšování bezpečnosti letecké dopravy na celém světě užitečné poskytovat – zejména prostřednictvím databáze SCAN organizace ICAO – mezinárodní letecké komunitě informace o technické pomoci poskytované Unií a jejími členskými státy.
- (9) Výbor pro leteckou bezpečnost byl rovněž informován organizací Eurocontrol o aktuálním stavu varovné funkce programu SAFA a o aktuálních statistických údajích, pokud jde o výstražné zprávy týkající se dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy.

Letečtí dopravci Unie

- (10) Na základě analýzy provedené agenturou EASA v souvislosti s informacemi, které vyplynuly z prohlídek na odbavovací ploše provedených u letadel leteckých dopravců Unie nebo z normalizačních inspekcí provedených agenturou EASA a specifických inspekcí a auditů provedených vnitrostátními leteckými úřady, přijalo několik členských států určitá donucovací opatření a informovalo o nich Komisi a Výbor pro leteckou bezpečnost. Řecko informovalo, že řecký úřad pro civilní letectví provedl inspekce u leteckých dopravců *Gain Jet Aviation* a *Skygreece Airlines*. Při dalších inspekcích nebyly zjištěny žádné závažné problémy.
- (11) Členské státy znovu zdůraznily, že pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení příslušných bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců Unie hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, jsou připraveny náležitě jednat.

Letečtí dopravci z Angoly

- (12) Nařízení (ES) č. 474/2006 ve znění prováděcího nařízení Komise (EU) č. 1197/2011 ⁽²⁾ umožňuje leteckému dopravci *TAAG Angolan Airlines*, který získal osvědčení v Angole, používat k letům do Unie čtyři letadla typu Boeing 737-700 s poznávacími značkami D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH a D2-TBJ, tři letadla typu Boeing 777-200 s poznávacími značkami D2-TED, D2-TEE a D2-TEF a dvě letadla typu Boeing 777-300 s poznávacími značkami D2-TEG a D2-TEH.
- (13) Dopravce *TAAG Angolan Airlines* podal dne 21. listopadu 2014 prostřednictvím příslušných orgánů Angoly (úřadu INAVIC) žádost o doplnění nového letadla typu Boeing 777-300 do přílohy B nařízení (ES) č. 474/2006. Přetrvávají však potíže s navázáním a udržováním pravidelného kontaktu s úřadem INAVIC i s dopravcem *TAAG Angolan Airlines*. Tyto potíže se týkají také kontaktů úřadu INAVIC s organizací ICAO, což v nedávné minulosti v řadě případů vedlo ke zrušení již naplánovaných auditů ICAO. Ukazuje to na problémy s interní komunikací u dopravce *TAAG Angolan Airlines*, úřadu INAVIC i mezi nimi navzájem, což ztěžuje řádné posouzení, zda by vyhovení žádosti dopravce *TAAG Angolan Airlines* znamenalo bezpečnostní rizika. Komise je proto toho názoru, že nejvhodnější způsob, jak postupovat, je požádat jak úřad INAVIC, tak dopravce *TAAG Angolan Airlines*, aby v nejbližší budoucnosti plně spolupracovali s Komisí s cílem důkladně přezkoumat všechny aspekty stávající bezpečnostní situace, též pokud jde o rozšíření letadlového parku dopravce *TAAG Angolan Airlines* o nová letadla.
- (14) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení dalších letadel provozovaných leteckým dopravcem *TAAG Angolan Airlines* na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

⁽¹⁾ Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1).

⁽²⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1197/2011 ze dne 21. listopadu 2011 (Úř. věst. L 303, 22.11.2011, s. 14). Viz zejména 26. až 30. bod odůvodnění uvedeného nařízení.

- (15) Členské státy budou nadále ověřovat, zda letecký dopravce TAAG Angolan Airlines účinně dodržuje příslušné bezpečnostní normy, a to přednostně prohlídkou na odbavovací ploše u letadel tohoto dopravce podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Botswany

- (16) V dubnu 2013 organizace ICAO provedla v Botswaně validační misi koordinovanou ICAO (ICVM). Výsledky této mise byly zčásti pozitivní: zlepšila se míra účinného provádění. Objevil se však i negativní výsledek, neboť byly zjištěny dva významné bezpečnostní problémy. Od roku 2010 navíc došlo ke dvěma nehodám letadel registrovaných v Botswaně.
- (17) Vzhledem k dostupným informacím, současné nedostatečné míře účinného provádění norem a doporučených postupů ICAO, dvěma významným bezpečnostním problémům, dvěma nehodám a nepravdělné komunikaci mezi Komisí a úřadem pro civilní letectví Botswany (CAAB) si Komise dopisem ze dne 8. července 2014 adresovaným úřadu CAAB vyžádala informace o leteckých dopravcích, kteří získali osvědčení v Botswaně.
- (18) Úřad CAAB odpověděl dne 3. října 2014 a poskytl požadované informace s cílem ukázat, že stát účinně provádí normy a doporučené postupy ICAO, a vyřešit dotčené dva významné bezpečnostní problémy.
- (19) Na základě těchto informací se zdá, že úřad CAAB by byl rád, kdyby ICAO provedla další misi ICVM před koncem tohoto roku za účelem ověření, zda přijatá nápravná opatření postačují k vyřešení dotčených dvou významných bezpečnostních problémů.
- (20) Z posouzení poskytnutých informací dále vyplývá, že všichni letečtí dopravci byli znovu certifikováni a byla jim vydána nová osvědčení leteckého provozovatele (AOC) ve stejný den. Povede to ke značné pracovní zátěži úřadu CAAB vždy, když bude třeba tato osvědčení AOC obnovit. Pokud jde o bezpečnostní dohled nad leteckými dopravci, úřad CAAB vytvořil program dozoru, ale provádění tohoto programu se oproti plánu zpožďuje. Při činnostech dohledu se navíc zaznamenává jen omezený počet zjištění, v důsledku čehož je obtížné zjistit, nakolik je úřad CAAB schopen řešit vznikající bezpečnostní problémy. K vyjasnění těchto otázek si Komise vyžádá další informace a úřad CAAB bude Komisí pozván na odborné jednání, kde budou projednány všechny další podrobnosti týkající se situace v oblasti bezpečnostního dohledu v Botswaně.
- (21) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Botswany na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

Letečtí dopravci z Gruzie

- (22) Pokračují konzultace s příslušnými orgány Gruzie (úřadem GCAA) s cílem monitorovat, jak úřad GCAA provádí nápravný akční plán, jenž byl vypracován v reakci na významný bezpečnostní problém zjištěný během komplexního systémového auditu (CSA), který organizace ICAO provedla v Gruzii v říjnu 2013.
- (23) Na základě informací poskytnutých úřadem GCAA o opatřeních, která úřad přijal k vyřešení významného bezpečnostního problému, nepovažovala Komise za nutné požádat úřad, aby se dostavil na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost. Komise informovala Výbor pro leteckou bezpečnost o provádění nápravného akčního plánu vypracovaného úřadem GCAA.
- (24) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Gruzie na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

Letečtí dopravci z Guinejské republiky

- (25) Jak bylo dohodnuto na jednání v Bruselu v lednu 2013, příslušné orgány Guinejské republiky (úřad DNAC) pravidelně poskytovaly informace o probíhajícím provádění nápravného akčního plánu, který organizace ICAO schválila v prosinci 2012, jakož i o všech činnostech, které s ním souvisí.

- (26) Poslední zpráva o pokroku, obdržena dne 21. října 2014, uvádí podrobnosti o nejnovějších činnostech a vývoji v souvislosti s prováděním nápravného akčního plánu. Pokračuje výcvik zaměstnanců, jehož cílem je dále posílit schopnost dohledu, zejména v oblastech letové způsobilosti a provozu. Úřad DNAC se nadále zabýval zbývajícími zjištěními v rámci programu USOAP z hlediska přidružených otázek protokolu, a to pomocí online nástroje ICAO pro soustavné sledování (CMA). V období od začátku srpna 2014 do konce září téhož roku provedla ICAO na dálku validaci otázek protokolu, jejichž validaci lze na dálku provést. Ve výsledku se celkové účinné provádění osmi kritických prvků mírně zlepšilo.
- (27) Přípravuje se legislativní iniciativa pro transformaci úřadu DNAC v nezávislý, finančně a provozně samostatný úřad pro civilní letectví s vlastní řídicí strukturou. Očekává se, že guinejský úřad pro civilní letectví (AGAC), který bude plně v souladu s požadavky ICAO, bude zřízen do ledna 2015.
- (28) Na konci března 2013 byla pozastavena platnost všech předchozích osvědčení AOC. Stále probíhá kompletní pětistupňový proces certifikace národního leteckého dopravce *PROBIZ Guinée* s jedním letadlem typu BE90 podle předpisů ICAO ve spolupráci se zvláštní misí CAFAC (Africké konference pro civilní letectví)/BAGASOO (organizace pro dohled nad bezpečností letecké dopravy vytvořená v rámci skupiny Banjulské dohody), včetně souběžného profesního výcviku inspektorů DNAC přímo na pracovišti pro celý proces. Proces certifikace zahájili také dva další letečtí dopravci – *Eagle Air Guinée* a *Sahel Aviation Service Guinée*. Úřad DNAC, jemuž se dostává podpory od regionální kanceláře ICAO v Dakaru, očekává, že proces certifikace všech tří leteckých dopravců dokončí do konce roku 2014.
- (29) Úřad DNAC požádal o provedení mise ICVM za účelem potvrzení pokroku při provádění nápravného akčního plánu. Organizace ICAO původně plánovala misi provést v květnu 2014. V důsledku změn ve vrcholném vedení na ministerstvu dopravy došlo ke zpoždění a mise ICVM byla předběžně naplánována na druhou polovinu září 2014. Kvůli trvající epidemii viru Ebola však byly mise ICVM i pomocná mise ICAO, původně plánovaná na červenec 2014, odloženy na neurčito.
- (30) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Guinejské republiky na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (31) Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Indie

- (32) Dne 7. listopadu 2014 se konalo odborné jednání v Bruselu. Jednání se účastnila Komise, agentura EASA a vedoucí představitel indického generálního ředitelství pro civilní letectví (DGCA). Jednání se týkalo dodržování mezinárodních povinností v oblasti bezpečnosti a dohledu ze strany Indie, včetně rozhodnutí Federálního leteckého úřadu Spojených států (FAA) o snížení statusu Indie, pokud jde o dodržování předpisů, z kategorie 1 na kategorii 2 v důsledku nedostatků zjištěných při auditu v rámci posouzení bezpečnosti mezinárodní letecké dopravy (IASA). Úřad DGCA poskytl podrobnosti o stavu nápravných opatření, která přijal k vyřešení zjištění, jež vyvstala ze snížení kategorie úřadem FAA. Úřad DGCA zopakoval, že učinil opatření k řešení většiny zjištění úřadu FAA a pokud jde o zbývající oblasti, které jsou předmětem obav, vypracoval strukturovaný nápravný akční plán. Kromě toho úřad DGCA na odborném jednání předložil informace k otázce udržitelnosti a k probíhajícím zlepšením v tomto směru.
- (33) Na odborném jednání se úřad DGCA zavázal, že se bude plně účastnit dialogu o bezpečnosti s Komisí, též formou dalších jednání, kdykoli je Komise bude považovat za nutné. Úřad DGCA se rovněž zavázal, že v rámci oficiálních konzultací podle ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení Komise (ES) č. 473/2006 s orgány odpovědnými za regulační dohled nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Indii, poskytne Komisi všechny relevantní bezpečnostní informace.
- (34) Na základě informací poskytnutých na odborném jednání dne 7. listopadu 2014 a závazků, které úřad DGCA při té příležitosti učinil, Komise nepovažuje v této fázi za nutné uložit indickým leteckým dopravcům omezení provozování letecké dopravy.
- (35) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Indie na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.

- (36) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u indických leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Indonésie

- (37) Pokračují konzultace s příslušnými orgány Indonésie (úřadem DGCA) s cílem sledovat pokrok úřadu DGCA, pokud jde o zajištění, aby bezpečnostní dohled nad všemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Indonésii, splňoval mezinárodní bezpečnostní normy.
- (38) Bere se na vědomí úsilí úřadu DGCA o zavedení systému letecké dopravy, který bude plně v souladu s normami ICAO. Rovněž byla vzata na vědomí potřebná transparentnost, kterou úřad DGCA ukázal, jakož i jeho ochota sdílet informace.
- (39) V období od 5. do 14. května 2014 provedla ICAO komplexní systémový audit (CSA). Závěrečná zpráva z tohoto auditu byla zpřístupněna dne 18. listopadu 2014 a výsledky auditu ukazují, že systém bezpečnostního dohledu v Indonésii stále vyžaduje podstatná zlepšení. Úřad DGCA navrhl organizaci ICAO nápravný akční plán k vyřešení zjištění, jež z tohoto auditu vyplynula.
- (40) V září 2014 indonéský národní výbor pro bezpečnost dopravy zveřejnil závěrečnou zprávu o nehodě leteckého dopravce Lion Air, k níž došlo dne 13. dubna 2013 na Bali. Podrobná zpráva obsahuje analýzu nehody a uvádí bezpečnostní doporučení určená mimo jiné leteckému dopravci a úřadu DGCA.
- (41) V současné době však neexistují žádné objektivní a přesvědčivé důkazy o odpovídajícím provádění nápravného akčního plánu a bezpečnostních doporučení.
- (42) Dopisem ze dne 20. října 2014 úřad DGCA oznámil Komisi, že od poslední aktualizace získali osvědčení čtyři noví letečtí dopravci; konkrétně dne 15. srpna 2014 bylo vydáno osvědčení AOC č. 121-042 dopravci *PT. MY INDO Airlines*, dne 28. srpna 2014 bylo vydáno osvědčení AOC č. 121-054 dopravci *PT Indonesia Air Asia Extra*, dne 28. února 2014 bylo vydáno osvědčení AOC č. 135-052 dopravci *PT. Elang Lintas Indonesia* a dne 12. března 2014 bylo vydáno osvědčení AOC č. 135-053 dopravci *PT. Elang Nusantara Air*. Úřad DGA však neprokázal, že bezpečnostní dohled nad těmito leteckými dopravci je zajištěn v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (43) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a uvedení čtyř letečtí dopravci zařazení do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Kazachstánu

- (44) Pokračují konzultace s příslušnými orgány Kazachstánu (úřadem CAC) s cílem sledovat pokrok úřadu CAC, pokud jde o zajištění, aby bezpečnostní dohled nad všemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení v Kazachstánu, splňoval mezinárodní normy v oblasti bezpečnosti letectví.
- (45) Úřad CAC informoval Komisi o vývoji v souvislosti s misí ICVM v Kazachstánu, která se konala od 27. května do 4. června 2014, včetně stavu dvou významných bezpečnostních problémů, které organizace ICAO zjistila v roce 2009. Úřad CAC zejména uvedl, že byl vyřešen jeden významný problém týkající se vydávání osvědčení letové způsobilosti letadel, ale druhý, který se týká procesu certifikace při vydávání osvědčení AOC, zůstává.
- (46) Pravidelnou aktualizaci o vývoji v oblasti bezpečnosti poskytl rovněž letecký dopravce *Air Astana*, zejména pokud jde o nedávné změny v jeho letadlovém parku, který v současné době smí být provozován v Unii. Většina nových letounů jsou nově vyrobené letouny, které si dopravce pronajímá formou finančního leasingu. Rovněž byl poněkud zintenzivněn stávající a plánovaný provoz.
- (47) Na základě dostupných informací o systému bezpečnostního dohledu v Kazachstánu byl učiněn závěr, že kazašské úřady pro letectví čelí nedostatku dostatečně vyškolených a zkušených inspektorů, kteří by vedli úkoly v oblasti certifikace, pokud jde o osvědčení AOC a zvláštní povolení, a že v této fázi nejsou schopny zajistit trvalý dohled v oblasti leteckého provozu. Kazašské orgány se proto důrazně vyzývají, aby více usilovaly o dosažení souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.

- (48) Komise a agentura EASA hodlají pečlivě sledovat pokrok úřadu CAC, pokud jde o nábor, udržení a kvalifikaci inspektorů, jakož i jeho kroky k provedení nápravného akčního plánu, který se týká zbývajících významných bezpečnostních problémů.
- (49) Dne 29. září 2014 Komise požádala úřad CAC o aktualizované informace týkající se leteckých dopravců spadajících pod jeho dohled, zejména o informace týkající se zrušení osvědčení AOC. Úřad CAC ve své odpovědi informoval Komisi o osvědčeních AOC vydaných v Kazachstánu a doložil zrušení tří osvědčení AOC, konkrétně osvědčení AOC dopravců *Jet One*, *Luk Aero* a *Air Trust Aircompany*.
- (50) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letečtí dopravci *Jet One*, *Luk Aero* a *Air Trust Aircompany* vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.
- (51) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněným prohlídkám na odbavovací ploše u letadel dopravce *Air Astana* podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Kyrgyzské republiky

- (52) Dopisy ze dne 18. října 2014 a 13. listopadu 2014 příslušný orgán Kyrgyzské republiky (úřad KG CAA) poskytl aktualizované informace týkající se leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v této zemi a v současné době podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii. Podle těchto dopisů a doplňujících dokumentů úřad KG CAA pozastavil platnost osvědčení AOC čtyř leteckých dopravců, konkrétně dopravců *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* a *Click Airways*, a zrušil osvědčení AOC dopravce *Kyrgyz Trans Avia*. Podle právních předpisů Kyrgyzské republiky se pozastavení osvědčení AOC rovná zrušení, pokud držitel pozastaveného osvědčení do tří měsíců od pozastavení nepožádá o certifikační řízení. Dopravci *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation* a *Click Airways* po pozastavení svých osvědčení AOC o certifikaci nepožádali. Jejich osvědčení AOC lze v důsledku toho považovat za zrušená.
- (53) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letečtí dopravci *Kyrgyz Airlines*, *SAEMES*, *Supreme Aviation*, *Click Airways* a *Kyrgyz Trans Avia* vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Libanonu

- (54) Pokračují konzultace s příslušnými orgány Libanonu (DGCA Libanon) s cílem potvrdit, že Libanon řeší nedostatky zjištěné organizací ICAO během mise ICVM v Libanonu, která proběhla od 5. do 11. prosince 2012. Úřad DGCA Libanon vypracoval nápravný akční plán a příslušné akce v současné době provádí, zejména pokud jde o významný bezpečnostní problém týkající se certifikace leteckých dopravců v Libanonu.
- (55) Na odborném jednání dne 14. července 2014 informoval úřad DGCA Libanon o změně ve svém vedení, o jmenování nových pracovníků zaměstnaných úřadem DGCA Libanon a vyslaných dopravcem Middle East Airlines, o zlepšené identifikaci hlavních příčin významného bezpečnostního problému a o povědomí na politické úrovni, pokud jde o zlepšení, která je třeba v Libanonu provést. Úřad DGCA Libanon poskytl úplný seznam aktuálních osvědčení AOC v Libanonu a informace o obnovení osvědčení AOC dvou leteckých dopravců.
- (56) Úřad DGCA Libanon informoval Komisi, že organizaci ICAO byla odeslána zpráva o vyřešení významného bezpečnostního problému. Nicméně je stále třeba tato nápravná opatření ověřit.
- (57) Ve dnech 14. a 15. října 2014 uskutečnila Komise neformální návštěvu úřadu DGCA Libanon. Během návštěvy Libanon zdůraznil pokrok, kterého bylo v úřadu DGCA dosaženo od července 2014, zejména díky dobré komunikaci s Unii. Libanon bere vážně významný bezpečnostní problém, na který poukázala ICAO, a zkontroloval všechna osvědčení AOC. Úřad DGCA Libanon zdůraznil, že generální ředitelství pro civilní letectví (DGCA) má nyní plnou pravomoc sledovat všechny aspekty bezpečnosti u všech leteckých společností, ačkoli dosud nebyl zřízen samostatný úřad pro civilní letectví s adekvátními prostředky. Dne 9. listopadu 2014 Libanon poskytl další informace o svém akčním plánu v oblasti bezpečnosti letectví, včetně plánů dalšího rozvoje samostatného úřadu pro civilní letectví.

- (58) S ohledem na výše uvedené mají konzultace s libanonskými orgány nadále pokračovat v souladu s čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 473/2006.
- (59) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Libanonu na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (60) Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Libye

- (61) V dubnu 2012 příslušné orgány Libye (úřad LYCAA) souhlasily s uložením omezení provozování letecké dopravy v Unii všem leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení v Libyi. Záměrem bylo poskytnout úřadu LYCAA čas k obnovení osvědčení dotčených leteckých dopravců a k zajištění dostatečných schopností dohledu, aby byl zajištěn soulad s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (62) Komise sledovala účinnost uvedených omezení. Komise rovněž s úřadem LYCAA pravidelně konzultovala jeho pokrok v reformě systému bezpečnosti civilního letectví.
- (63) Do března 2014 byl zaznamenán určitý pokrok jak na úrovni úřadu LYCAA, tak na úrovni hlavních leteckých dopravců – *Libyan Airlines* a *Afriqiyah Airways*. Nicméně certifikace těchto leteckých dopravců trvala mnohem déle, než se očekávalo.
- (64) Jak Komise uvedla v březnu 2014 ⁽¹⁾, než bude moci být úřadu LYCAA povoleno, aby svým dopravcům povolil provozovat leteckou dopravu v Unii, mělo by být ke spokojenosti Komise prokázáno, že proces obnovení osvědčení byl účinně dokončen a že je trvale prováděn udržitelný dohled v souladu s normami ICAO.
- (65) Nicméně bezpečnostní situace v Libyi se v průběhu června a července 2014 výrazně zhoršila, zejména po vypuknutí násilností na mezinárodním letišti v Tripolisu a v jeho okolí. Tato nestabilní bezpečnostní situace trvá i nadále. Násilnosti vedly k těžkému poničení a poškození budov, infrastruktury a letadel na mezinárodním letišti v Tripolisu, v důsledku čehož jsou letiště i místní vzdušný prostor nepoužitelné.
- (66) Vzhledem k nejasnostem, zda je úřad LYCAA schopen řádně vykonávat dohled nad svými leteckými dopravci s ohledem na násilnosti a neexistenci stabilní a účinné vlády, nemá již Komise potřebnou důvěru, že úřad LYCAA má stále pravomoc ukládat libyjským leteckým dopravcům omezení provozování letecké dopravy v Unii. Komise navíc není přesvědčena, že úřad LYCAA je schopen plnit své mezinárodní závazky, pokud jde o bezpečnostní dohled nad jeho leteckými dopravci. Komise má dále obavy z velkého počtu letadel poškozených během násilností a pochybuje, že je řádně zohledňována jejich další letová způsobilost.
- (67) Z ústního vyjádření úřadu LYCAA poskytnutého dne 25. listopadu 2014 Komisi a Výboru pro leteckou bezpečnost o jeho činnostech k zajištění bezpečnosti letectví v Libyi je zřejmé, že navzdory snahám úřadu LYCAA pod jeho současným vedením přetrvávají závažné obavy z bezprostředních rizik v oblasti bezpečnosti letectví, která nejsou dostatečně omezena. Aktuální nestabilita tyto obavy značně posiluje.
- (68) Kvůli nejasné schopnosti úřadu LYCAA náležitě vykonávat dohled nad libyjskými leteckými dopravci a omezovat bezprostřední bezpečnostní rizika byl proto učiněn závěr, že úřad LYCAA není schopen plnit své mezinárodní závazky v oblasti bezpečnosti letectví.
- (69) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Libyi, zařazení do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

⁽¹⁾ Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 368/2014 ze dne 10. dubna 2014 (Úř. věst. L 108, 11.4.2014, s. 16). Viz zejména 64. bod odůvodnění uvedeného nařízení.

Letečtí dopravci z Madagaskaru

- (70) Aktivně pokračovaly konzultace s příslušnými orgány Madagaskaru s cílem sledovat pokrok těchto orgánů, pokud jde o zajištění, že bezpečnostní dohled nad všemi leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Madagaskaru, splňuje mezinárodní bezpečnostní normy.
- (71) Komise společně s agenturou EASA uspořádala dne 23. října 2014 konzultaci s příslušnými orgány Madagaskaru a zástupci leteckého dopravce *Air Madagascar*. Letecký dopravce na jednání poskytl informace o vývoji svého letadlového parku, zejména informoval, že dvě letadla typu Boeing 737, která jsou uvedena v příloze B nařízení (EU) č. 474/2006, budou v roce 2015 postupně nahrazena letadly téhož typu, a že v prvním čtvrtletí roku 2015 bude letadlový park rozšířen o jedno letadlo typu ATR 72-600.
- (72) Dne 10. listopadu 2014 letecký dopravce *Air Madagascar* požádal o změnu přílohy B, aby byl umožněn provoz nových letadel typu Boeing 737, kterými budou nahrazena stávající letadla typu Boeing 737 v jeho letadlovém parku, jakož i provoz letadla typu ATR 72-600, o které bude letadlový park rozšířen.
- (73) Letecký dopravce *Air Madagascar* doložil, že úroveň bezpečnosti jeho letadlového parku se zlepšila. Příslušné orgány Madagaskaru uvedly, že pokud jde o provoz s využitím letadel typu Boeing B737, jsou spokojeny se současnou úrovní dodržování požadavků ICAO, kterou letecký dopravce *Air Madagascar* prokazuje. Členské státy a agentura EASA potvrdily, že z prohlídek na odbavovací ploše provedených na letištích v Unii v rámci programu SAFA nevyplývaly žádné konkrétní problémy.
- (74) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o leteckého dopravce *Air Madagascar*. Příloha B nařízení (ES) č. 474/2006 by měla být změněna, aby byl umožněn provoz letadel typové řady B737, jakož i letadel typové řady ATR 72/42, která jsou nebo budou uvedena v osvědčení AOC leteckého dopravce *Air Madagascar*.
- (75) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše u letadel společnosti *Air Madagascar* podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Mauritánské islámské republiky

- (76) Agentura EASA informovala Komisi o zprávách poukazujících na závažné bezpečnostní nedostatky a trvalou neschopnost leteckého dopravce *Mauritania Airlines International* (MAI) řešit nedostatky zjištěné při prohlídkách na odbavovací ploše prováděných v rámci programu SAFA. Tyto nedostatky se týkají přípravy letu a výpočtů výkonu. Přes některá zlepšení, pokud jde o stav letadel, mají povaha a závažnost nedávných zjištění přímý dopad na bezpečnost provozu a vyžadují nápravná opatření.
- (77) Komise o uvedených nedostacích přímo informovala příslušné vnitrostátní orgány (úřad ANAC) a společnost *Mauritania Airlines International* (MAI), aby mohly rychle přijmout zmírňující opatření. Úřad ANAC potvrdil přijetí a informoval o řadě nápravných opatření a o výsledcích posledního auditu ICAO v oblasti letišť a letových navigačních služeb.
- (78) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Mauritánské islámské republiky na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (79) Pokud by z jakýchkoli relevantních bezpečnostních informací vyplývalo, že v důsledku nedodržení mezinárodních bezpečnostních norem hrozí bezprostřední bezpečnostní rizika, může být Komise nucena přijmout další opatření v souladu s nařízením (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci z Mosambiku

- (80) Příslušné orgány Mosambiku (úřad IACM) informovaly o probíhajícím provádění nápravného akčního plánu předloženého organizací ICAO, která jej schválila. Nejnovější zpráva o pokroku a podpůrné dokumenty, které Komise a agentura EASA obdržely dne 26. září 2014, ukazují, že úřad IACM pokračoval v práci na aktualizaci právního rámce a předložil legislativní návrhy, které by měly dále sladit zákon o civilním letectví s požadavky ICAO, rozšířit roli úřadu IACM z role pouhého regulátora na roli orgánu a pokračovat ve sladování stávajících předpisů s pozměněnými normami a doporučenými postupy ICAO. Pokračuje nábor a výcvik zaměstnanců, jehož cílem je dále posílit schopnost dohledu, zejména v oblastech provozu a vydávání licencí, letišť, letové způsobilosti a tvorby předpisů a vynucování jejich dodržování. Snahy o budování interních kapacit jsou posíleny prostřednictvím partnerství s africkými a evropskými orgány, jakož i s regionálními organizacemi. U všech letišť byla provedena analýza nedostatků v oblasti certifikace letišť a byl vyžádán podrobný plán certifikace mezinárodních letišť (Maputo, Beira a Nacala) se záměrem zahájit tento proces v roce 2015. Zřizuje se státní program bezpečnosti a očekává se, že bude dokončen do roku 2017.
- (81) Úřad IACM se nadále zabýval neuzavřenými zjištěními v rámci programu USOAP z hlediska přidružených otázek protokolu. Navíc byla předložena řada potřebných předpisů a postupů na podporu odpovědí společně s přidruženými dokumenty, a to prostřednictvím online nástroje ICAO CMA. Potvrzení těchto opatření organizací ICAO nebylo ještě plně provedeno.
- (82) Úřad IACM požádal o provedení validační mise ICVM za účelem potvrzení pokroku při provádění nápravného akčního plánu; mise je naplánována od 26. listopadu do 4. prosince 2014 a bude zahrnovat oblast legislativy, organizace úřadu pro civilní letectví, letišť a letových navigačních služeb.
- (83) Byl oceněn významný pokrok oznámený úřadem IACM v nápravě nedostatků zjištěných organizací ICAO a úřad se vybízí, aby pokračoval v úsilí o plné zavedení systému letectví, který je plně v souladu s mezinárodními normami. S přihlédnutím k významnému pokroku, jehož bylo již dosaženo, i očekávanému dalšímu pokroku by se mise Unie za účelem posouzení bezpečnosti mohla konat v prvním čtvrtletí roku 2015. V současné době je však nadále třeba se řádně a v plném rozsahu zabývat několika významnými problémy souvisejícími s bezpečností letectví.
- (84) Stále probíhá vyšetřování nehody leteckého dopravce *Linhas Aéreas de Moçambique S.A. (LAM)* ze dne 29. listopadu 2013. Očekává se, že závěrečná zpráva o vyšetřování nehody bude předložena do konce roku 2014. Po nehodě provedl letecký dopravce LAM rozsáhlý přezkum interního výcviku, mechanismů a postupů v oblasti bezpečnosti a ochrany, jehož výsledkem je zavedení náročnějších organizačních a provozních požadavků. Současně pokračovala práce na dalším zlepšování systému řízení bezpečnosti (SMS), přičemž zvláštní pozornost byla věnována analýze a výměně letových údajů.
- (85) Úřad IACM rovněž uvedl, že pokračoval v procesu certifikace leteckých provozovatelů v souladu se standardy a doporučenými postupy ICAO. Podle seznamu poskytnutého úřadem IACM bylo vydáno osvědčení novému leteckému dopravci, konkrétně dopravci *Makond Lda*. Úřad IACM však nebyl schopen prokázat, že bezpečnostní dohled nad tímto leteckým dopravcem je zajištěn v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (86) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letecký dopravce *Makond Lda* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Nepálu

- (87) Komise pokračovala v konzultacích s příslušným orgánem Nepálu (úřadem CAAN), aby zjistila, zda je schopen v dostatečné míře provést příslušné mezinárodní bezpečnostní normy a vynucovat jejich dodržování.
- (88) Na žádost Komise poskytl úřad CAAN dokumenty týkající se dosaženého pokroku v oblasti bezpečnostního dohledu, včetně nedostatků zaznamenaných při návštěvě Unie v Nepálu za účelem posouzení situace v únoru 2014, významného bezpečnostního problému zjištěného organizací ICAO a auditů ICAO.

- (89) Komise a agentura EASA uspořádaly dne 24. září 2014 jednání s úřadem CAAN. Jednání se zaměřilo zejména na dosažený pokrok v oblasti vydávání licencí posádkám, certifikace leteckých dopravců a dohledu nad letovým provozem.
- (90) Zdá se však, že pokrok je nedostatečný a je zapotřebí více času. Zejména se vyskytují obavy, že úřad CAAN se zatím dostatečně nezabývá požadavky na letecké posádky pracující v prostředí vícečlenné posádky, především proto, že nedostatečný výcvik posádky byl ve zprávě o smrtelné nehodě ze dne 16. února 2014 označen za pravděpodobnou příčinu nehody.
- (91) Kromě přetrvávajících obav, že proces obnovení osvědčení leteckých dopravců úřadem CAAN je nedostatečný a nemusí být vhodný k zajištění, že všichni nepálští letečtí dopravci budou splňovat mezinárodní požadavky na leteckou bezpečnost. Úřad CAAN se proto vyzývá, aby s pomocí odborníků na příslušné tematické oblasti svůj proces posoudil, ověřil jeho vhodnost a podle potřeby přijal opatření.
- (92) Dne 11. listopadu 2014 se konalo jednání za účasti Komise, agentury EASA a leteckých dopravců *Nepal Airlines Corporation*, *Buddha Air*, *Shree Airlines*, *Tara Air* a *Yeti Airlines* za účelem přezkumu pokroku, pokud jde o zjištění při návštěvě Unie na místě a další otázky související se zlepšováním letecké bezpečnosti v Nepálu.
- (93) Za povzbuzující se považuje schopnost některých leteckých dopravců řídit rizika svého provozu na úrovni, která by mohla ukazovat schopnost zmírňovat rizika způsobená nedostatečným dohledem ze strany úřadu CAAN. Komise je však toho názoru, že příslušné orgány Nepálu nejsou v současné době schopny dostatečně provádět příslušné mezinárodní bezpečnostní normy a vynucovat jejich dodržování na úrovni, která by mohla být důvodem pro zmírnění stávajícího zákazu provozování letecké dopravy.
- (94) Rovněž je vhodné poznamenat, že dne 25. srpna 2014 se Komise písemně obrátila na úřad CAAN s cílem získat aktualizované informace týkající se leteckých dopravců spadajících pod jeho dohled. Dopisem ze dne 10. září 2014 úřad CAAN informoval Komisi, že od poslední aktualizace bylo vydáno osvědčení jednomu novému leteckému dopravci, konkrétně dne 3. července 2014 bylo vydáno osvědčení AOC č. 082/2014 dopravci *Manang Air Pvt. Ltd.* Úřad CAAN však neprokázal, že bezpečnostní dohled nad tímto leteckým dopravcem je zajištěn v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (95) Leteckým dopravcům, kterým bylo v minulosti vydáno samostatné osvědčení AOC pouze pro jejich mezinárodní provoz, bylo nyní vydáno jediné osvědčení AOC pokrývající veškerý provoz. Z tohoto důvodu úřad CAAN zrušil osvědčení AOC č. 058/2010 dopravce *Buddha Air (International Operations)* a osvědčení AOC č. 059/2010 dopravce *Shree Airlines (International Operations)*.
- (96) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, letecký dopravce *Manang Air Pvt.* zařazen do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006 a letečtí dopravci *Buddha Air (International Operations)* a *Shree Airlines (International Operations)* vyřazeni z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci z Filipín

- (97) Dne 9. dubna 2014 úřad FAA oznámil své rozhodnutí zvýšit status Filipín, pokud jde o dodržování předpisů, z kategorie 2 na kategorii 1 v rámci svého programu auditu IASA. V dopise Komisi ze dne 24. července 2014 úřad pro civilní letectví Filipín (úřad CAAP) zmínil rozhodnutí úřadu FAA zvýšit status Filipín, pokud jde o dodržování předpisů. V dopise bylo rovněž zmíněno sdělení organizace ICAO, že Filipíny vyřešily dříve zjištěné významné bezpečnostní problémy. Závěrem úřad CAAP v dopise uvedl, že jeho dalším cílem je zrušení zákazu provozování letecké dopravy uloženého leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení na Filipínách a kteří stále podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (98) Komise ve svém dopise ze dne 22. září 2014 adresovaném úřadu CAAP zopakovala, že případné rozhodnutí vyřadit letecké dopravce, kteří získali osvědčení na Filipínách, ze seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, musí vycházet z přístupu založeného na důkazech. V tomto ohledu se dne 4. listopadu 2014 konalo odborné jednání, kterého se účastnili odborníci z Komise a agentury EASA a vedoucí představitelé úřadu CAAP.
- (99) Důkazy předložené úřadem CAAP před odborným jednáním dne 4. listopadu 2014 a během něj zahrnovaly podrobnosti o současné organizační struktuře úřadu CAAP a o navrhovaných zlepšeních, která by posílila jeho schopnost vykonávat dohled. Rovněž byly poskytnuty informace o stávajících činnostech dozoru, které úřad CAAP vykonává nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách. Úřad CAAP rovněž zmínil probíhající vylepšování infrastruktury a poskytl aktualizované informace o dalším navrhovaném rozvoji státního programu bezpečnosti.

- (100) V dopise ze dne 22. září 2014 Komise rovněž navrhla, aby agentura EASA uskutečnila na Filipínách návštěvu na místě za účelem poskytnutí technické pomoci. Návštěva se uskutečnila v týdnu od 10. listopadu 2014.
- (101) Diskuse a doklady předložené úřadem CAAP na odborném jednání dne 4. listopadu 2014 jsou považovány za povzbudivé, pokud jde o pokrok, kterého příslušné orgány Filipín dosáhly v oblasti dohledu nad leteckými dopravci, kteří získali osvědčení na Filipínách. Otevírá se tak možnost v budoucnosti uspořádat ověřovací misi Unie na místě.
- (102) Avšak pokud jde o cíl úřadu CAAP dosáhnout celkového zrušení zákazu provozování letecké dopravy uloženého leteckým dopravcům, kteří získali osvědčení na Filipínách, je třeba zdůraznit, že k tomu bude třeba komplexně posoudit všechny podstatné informace a že ověření na místě ze strany Unie bude muset mít uspokojivý výsledek.
- (103) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce z Filipín.
- (104) Členské státy budou nadále ověřovat účinné dodržování příslušných bezpečnostních norem ze strany dopravců *Philippine Airlines* a *Cebu Pacific Air* upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012.

Letečtí dopravci z Ruské federace

- (105) Komise, agentura EASA a členské státy nadále pozorně sledovaly úroveň bezpečnosti leteckých dopravců, kteří získali osvědčení v Ruské federaci a kteří provozují leteckou dopravu v Unii, mimo jiné upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše prováděných u některých ruských leteckých dopravců podle nařízení (EU) č. 965/2012.
- (106) Dne 15. července 2014 se Komise setkala se zástupci leteckého dopravce *Kogalymavia*, aby potvrdila účinnost opatření, která uvedený letecký dopravce přijal, aby vylepšil svou bilanci v oblasti bezpečnosti. Celkový pokrok dopravce *Kogalymavia* se zdá být udržitelný. Uvedený letecký dopravce se vyzývá, aby pokračoval v zavádění pozitivní kultury bezpečnosti ve své organizaci, včetně hlášení důležitých informací souvisejících s bezpečností.
- (107) Komise společně s agenturou EASA a jedním členským státem uspořádala dne 6. listopadu 2014 jednání se zástupci ruské federální agentury pro leteckou dopravu (FATA). Cílem jednání bylo ujistit se, že se ruští letečtí dopravci patřičně zabývají zjištěními, která byla těmto leteckým dopravcům vytknuta při prohlídkách na odbavovací ploše v rámci programu SAFA během posledních 12 měsíců. Úřad FATA se na jednání zavázal pokračovat v šetření příčin některých závažných zjištění a dále se zabývat případy, kdy dosud nedošlo k řádné nápravě nedodržení předpisů.
- (108) Dne 21. listopadu 2014 úřad FATA informoval Komisi, že svým leteckým dopravcům doporučil, aby se včas zabývali všemi nevyřešenými zjištěními v databázi SAFA a trvale uplatňovali nápravná opatření, čímž se vyhnou problémům s inspekcemi a zjištěními v rámci programu SAFA.
- (109) Na základě dostupných informací byl učiněn závěr, že není nutné, aby se ruské letecké úřady nebo letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Ruské federaci, dostavili na zasedání Výboru pro leteckou bezpečnost.
- (110) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro zařazení leteckých dopravců z Ruské federace na seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii.
- (111) Členské státy však budou nadále ověřovat účinné dodržování mezinárodních bezpečnostních norem ze strany leteckých dopravců z Ruské federace upřednostněním prohlídek na odbavovací ploše podle nařízení (EU) č. 965/2012. Pokud by prohlídky poukázaly na bezprostřední bezpečnostní riziko v důsledku nedodržení příslušných bezpečnostních norem, může být Komise nucena přijmout opatření vůči leteckým dopravcům z Ruské federace podle nařízení (ES) č. 2111/2005.

Letečtí dopravci ze Svatého Tomáše a Princova ostrova

- (112) Po dlouhém období mlčení informovaly dne 22. září 2014 příslušné orgány Svatého Tomáše a Princova ostrova (úřad INAC) o pokroku dosaženém za uvedené období.
- (113) Organizace ICAO dne 28. května 2014 oznámila vyřešení významných bezpečnostních problémů týkajících se procesu certifikace provozovatelů letecké dopravy a dozoru nad nimi a zajištění ochrany, kterou poskytují provozovatelé letišť. Díky tomu Svatý Tomáš a Princův ostrov nyní vyřešil všechny dříve identifikované významné bezpečnostní problémy.
- (114) V současné době se provádí nápravný akční plán předložený úřadem INAC. Souhrn jeho provádění v polovině dubna 2014 ukazuje, že z činností, jejichž provedení bylo plánováno do konce listopadu 2014, se 20 % uskutečnilo podle plánu, 25 % stále probíhá a zbývajících 55 % dosud nezačalo a jejich cílové datum bylo výrazně posunuto.
- (115) Úřad INAC zrušil osvědčení AOC osmi leteckých dopravců, konkrétně *British Gulf International Company Ltd, Executive Jet Services, Global Aviation Operation, Goliaf Air, Island Oil Exploration, Transafrik International Ltd, Transcargo a Transliz Aviation*. Zrušení osvědčení těchto leteckých dopravců úřad INAC písemně doložil.
- (116) Komise bere na vědomí kladný vývoj oznámený úřadem INAC a oceňuje zejména zrušení osvědčení AOC leteckých dopravců s hlavním místem obchodní činnosti mimo zemi a vyřazení všech jejich letadel z registru Svatého Tomáše a Princova ostrova.
- (117) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a uvedení letečtí dopravci vyřazení z přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.
- (118) Úřad INAC rovněž informoval, že byla vydána osvědčení AOC leteckým dopravcům *STP Airways* a *Africa's Connection*. Úřad INAC však nebyl schopen prokázat, že bezpečnostní dohled nad těmito dvěma leteckými dopravci je zajištěn v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami.
- (119) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že by měl být změněn seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, a letečtí dopravci *STP Airways* a *Africa's Connection* zařazení do přílohy A nařízení (ES) č. 474/2006.

Letečtí dopravci ze Súdánu

- (120) Súdánský úřad pro civilní letectví (úřad SCAA) předložil Komisi informace o čtyřech leteckých dopravcích, konkrétně *BADR Airlines (BDR), Nova Airlines (NOV), Sudan Airways (SUD)* a *Tarco Air (TRQ)*. Podpůrné dokumenty ukazují, že tito dopravci dosahují různých úrovní řízení bezpečnosti. Z uvedených dokumentů však vyplývá, že bylo dosaženo dobrého pokroku s cílem připravit se na možnou ověřovací misi Unie v roce 2015.
- (121) Úřad SCAA rovněž informoval Komisi o výsledcích posledního auditu ICAO v oblasti letišť a letových navigačních služeb. Ačkoli se tyto audity zabývají oblastmi, jež se povětšinou netýkají technických domén, které jsou předmětem hlavních obav Komise, pokud jde o letecké dopravce registrované v Súdánu, konkrétně vydávání licencí personálu, provozu a letové způsobilosti, ukazují, že úřad SCAA se rozhodl použít při řešení všech problémů bezpečnosti letectví holistický přístup.
- (122) Zdá se, že úřad SCAA realisticky a postupně dosáhl udržitelných zlepšení. Stále je však třeba provést důkladné posouzení za účelem stanovení, zda úřad SCAA a letečtí dopravci, kteří získali osvědčení v Súdánu, splňují mezinárodní bezpečnostní normy. Než budou moci být zváženy jakékoli návrhy na změny seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, musí navíc dojít k dalšímu ověření prostřednictvím ověřovací mise Unie.
- (123) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce ze Súdánu.

Letečtí dopravci ze Zambie

- (124) Dopisem ze dne 15. května 2014 oznámilo zambijské ministerstvo pro civilní letectví Komisi, že zambijský úřad pro civilní letectví (ZCAA) je v činnosti a že se posiluje jeho administrativní kapacita. V dopise byly rovněž uvedeny aktuální informace o nápravných opatřeních přijatých k řešení stávajících nedostatků, včetně bezpečnostního plánu, který Komise obdržela dne 5. srpna 2014. Bezpečnostní plán stanoví další opatření, která je v oblasti bezpečnosti třeba přijmout k vytvoření účinného a efektivního regulačního systému a systému dohledu v Zambii, a obsahují jasné krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé cíle.
- (125) Zambijské ministerstvo pro civilní letectví zjevně dosáhlo pokroku a zambijské orgány jsou vyzvány, aby pokračovaly v dalším zlepšování, aby mohly být stávající omezení ve vhodné chvíli po potřebném ověření přehodnocena. V současné době však přetrvává řada významných nedostatků, zejména pokud jde o zřízení úřadu ZCAA, včetně přiměřeného počtu řádně proškoleného personálu, a aktualizaci legislativy a dalších předpisů za účelem provedení ustanovení příloh ICAO, které byly určeny v bezpečnostním plánu a s ohledem na které je stále třeba provést odpovídající kroky.
- (126) Na základě společných kritérií stanovených v příloze nařízení (ES) č. 2111/2005 byl proto učiněn závěr, že v současné době neexistují žádné důvody pro změnu seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy v Unii, pokud jde o letecké dopravce ze Zambie.
- (127) Podle čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 2111/2005 je nutno přijímat rozhodnutí rychle a v případě potřeby, vzhledem k dopadům na bezpečnost, naléhavým postupem. Pro ochranu citlivých informací a minimalizaci obchodních dopadů je proto nezbytné, aby rozhodnutí přijatá v souvislosti s aktualizací seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu nebo omezení provozování letecké dopravy v rámci Unie, byla zveřejněna a vstoupila v platnost bezprostředně po jejich přijetí.
- (128) Nařízení (ES) č. 474/2006 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (129) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro leteckou bezpečnost,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 474/2006 se mění takto:

- 1) Příloha A se nahrazuje zněním uvedeným v příloze A tohoto nařízení.
- 2) Příloha B se nahrazuje zněním uvedeným v příloze B tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

V Bruselu dne 11. prosince 2014.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Violeta BULC
členka Komise

PŘÍLOHA A

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ AŽ NA VÝJIMKY PODLÉHAJÍ ÚPLNĚMU ZÁKAZU PROVOZOVAT LETECKOU DOPRAVU V EU ⁽¹⁾

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
BLUE WING AIRLINES	SRBWA-01/2002	BWI	Surinam
MERIDIAN AIRWAYS LTD	AOC 023	MAG	Ghanská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Afghánistánu odpovědných za regulační dohled, včetně			Islámská republika Afghánistán
ARIANA AFGHAN AIRLINES	AOC 009	AFG	Islámská republika Afghánistán
KAM AIR	AOC 001	KMF	Islámská republika Afghánistán
PAMIR AIRLINES	není známo	PIR	Islámská republika Afghánistán
SAFI AIRWAYS	AOC 181	SFW	Islámská republika Afghánistán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Angoly odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravce TAAG Angola Airlines uvedeného v příloze B, včetně			Angolská republika
AEROJET	AO 008-01/11	TEJ	Angolská republika
AIR GICANGO	009	není známo	Angolská republika
AIR JET	AO 006-01/11-MBC	MBC	Angolská republika
AIR NAVE	017	není známo	Angolská republika
AIR26	AO 003-01/11-DCD	DCD	Angolská republika
ANGOLA AIR SERVICES	006	není známo	Angolská republika
DIEXIM	007	není známo	Angolská republika
FLY540	AO 004-01 FLYA	není známo	Angolská republika
GIRA GLOBO	008	GGL	Angolská republika
HELIANG	010	není známo	Angolská republika

⁽¹⁾ Leteckým dopravcům uvedeným v příloze A by mohlo být dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
HELIMALONGO	AO 005-01/11	není známo	Angolská republika
MAVEWA	016	není známo	Angolská republika
SONAIR	AO 002-01/10-SOR	SOR	Angolská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Beninu odpovědných za regulační dohled, včetně			Beninská republika
AERO BENIN	PEA No 014/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	AEB	Beninská republika
AFRICA AIRWAYS	není známo	AFF	Beninská republika
ALAFIA JET	PEA No 014/ANAC/MDCTTTATP-PR/DEA/SCS	není známo	Beninská republika
BENIN GOLF AIR	PEA No 012/MDCTTP-PR/ANAC/DEA/SCS.	BGL	Beninská republika
BENIN LITTORAL AIRWAYS	PEA No 013/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	LTL	Beninská republika
COTAIR	PEA No 015/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS.	COB	Beninská republika
ROYAL AIR	PEA No 11/ANAC/MDCTTP-PR/DEA/SCS	BNR	Beninská republika
TRANS AIR BENIN	PEA No 016/MDCTTTATP-PR/ANAC/DEA/SCS	TNB	Beninská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Konžské republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			Konžská republika
AERO SERVICE	RAC06-002	RSR	Konžská republika
CANADIAN AIRWAYS CONGO	RAC06-012	není známo	Konžská republika
EMERAUDE	RAC06-008	není známo	Konžská republika
EQUAFLIGHT SERVICES	RAC 06-003	EKA	Konžská republika
EQUAJET	RAC06-007	EKJ	Konžská republika
EQUATORIAL CONGO AIRLINES S.A.	RAC 06-014	není známo	Konžská republika
MISTRAL AVIATION	RAC06-011	není známo	Konžská republika
TRANS AIR CONGO	RAC 06-001	TSG	Konžská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Demokratické republiky Kongo odpovědných za regulační dohled, včetně			Demokratická republika Kongo
AFRICAN AIR SERVICE COMMUTER	104/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR BARAKA	409/CAB/MIN/TVC/002/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR CASTILLA	409/CAB/MIN/TVC/007/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR FAST CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0112/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR KASAI	409/CAB/MIN/TVC/0053/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR KATANGA	409/CAB/MIN/TVC/0056/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR MALEBO	409/CAB/MIN/TVC/0122/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
AIR TROPIQUES	409/CAB/MIN/TVC/00625/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
ARMY GLOBAL BUSINESS AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/029/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
BIEGA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/051/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
BLUE AIRLINES	106/CAB/MIN/TVC/2012	BUL	Demokratická republika Kongo
BLUE SKY	409/CAB/MIN/TVC/0028/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
BUSINESS AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/048/09	ABB	Demokratická republika Kongo
BUSY BEE CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0064/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
CETRACA	105/CAB/MIN/TVC/2012	CER	Demokratická republika Kongo
CHC STELLAVIA	409/CAB/MIN/TVC/0078/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
COMPAGNIE AFRICAINE D'AVIATION (CAA)	409/CAB/MIN/TVC/0050/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
CONGO EXPRESS AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/059/2012	CXR	Demokratická republika Kongo
DOREN AIR CONGO	102/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
EAGLES SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/0196/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
EPHRATA AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/040/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
FILAIR	409/CAB/MIN/TVC/037/2008	není známo	Demokratická republika Kongo
FLY CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0126/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
GALAXY KAVATSI	409/CAB/MIN/TVC/0027/2008	není známo	Demokratická republika Kongo
GILEMBE AIR SOUTENANCE (GISAIR)	409/CAB/MIN/TVC/0082/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
GOMA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0051/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
GOMAIR	409/CAB/MIN/TVC/011/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
GTRA	409/CAB/MIN/TVC/0060/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
INTERNATIONAL TRANS AIR BUSINESS (ITAB)	409/CAB/MIN/TVC/0065/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
JET CONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0011/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
KATANGA EXPRESS	409/CAB/MIN/TVC/0083/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
KATANGA WINGS	409/CAB/MIN/TVC/0092/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
KIN AVIA	409/CAB/MIN/TVC/0059/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
KORONGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/001/2011	KGO	Demokratická republika Kongo
LIGNES AERIENNES CONGOLAISES (LAC)	Podpis ministra (nařízení č. 78/205)	LCG	Demokratická republika Kongo
MANGO AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/009/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
MAVIVI AIR TRADE	409/CAB/MIN/TVC/00/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
OKAPI AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/086/2011	OKP	Demokratická republika Kongo
PATRON AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/0066/2011	není známo	Demokratická republika Kongo

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
PEGASUS	409/CAB/MIN/TVC/021/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
SAFE AIR	409/CAB/MIN/TVC/021/2008	není známo	Demokratická republika Kongo
SERVICES AIR	103/CAB/MIN/TVC/2012	není známo	Demokratická republika Kongo
SION AIRLINES	409/CAB/MIN/TVC/0081/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
STELLAR AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/056/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
SWALA AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/0084/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
TRACEP CONGO	409/CAB/MIN/TVC/0085/2010	není známo	Demokratická republika Kongo
TRANSAIR CARGO SERVICES	409/CAB/MIN/TVC/073/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WALTAIR AVIATION	409/CAB/MIN/TVC/004/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WILL AIRLIFT	409/CAB/MIN/TVC/0247/2011	není známo	Demokratická republika Kongo
WIMBI DIRA AIRWAYS	409/CAB/MIN/TVC/039/2008	WDA	Demokratická republika Kongo
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Džibutska odpovědných za regulační dohled, včetně			Džibutsko
DAALLO AIRLINES	není známo	DAO	Džibutsko
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Rovnickové Guineje odpovědných za regulační dohled, včetně			Rovníková Guinea
CEIBA INTERCONTINENTAL	2011/0001/MTTCT/DGAC/SOPS	CEL	Rovníková Guinea
CRONOS AIRLINES	2011/0004/MTTCT/DGAC/SOPS	není známo	Rovníková Guinea
PUNTO AZUL	2012/0006/MTTCT/DGAC/SOPS	není známo	Rovníková Guinea
TANGO AIRWAYS	není známo	není známo	Rovníková Guinea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali oprávnění od orgánů Eritreje odpovědných za regulační dohled, včetně			Eritrea

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
ERITREAN AIRLINES	AOC No 004	ERT	Eritrea
NASAIR ERITREA	AOC No 005	NAS	Eritrea
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Gabonské republiky odpovědných za regulační dohled, s výjimkou dopravců Gabon Airlines, Afrijet a SN2AG uvedených v příloze B, včetně			Gabonská republika
AFRIC AVIATION	010/MTAC/ANAC-G/DSA	EKG	Gabonská republika
AIR SERVICES SA	004/MTAC/ANAC-G/DSA	RVS	Gabonská republika
AIR TOURIST (ALLEGIANCE)	007/MTAC/ANAC-G/DSA	LGE	Gabonská republika
NATIONALE ET REGIONALE TRANSPORT (NATIONALE)	008/MTAC/ANAC-G/DSA	NRG	Gabonská republika
SCD AVIATION	005/MTAC/ANAC-G/DSA	SCY	Gabonská republika
SKY GABON	009/MTAC/ANAC-G/DSA	SKG	Gabonská republika
SOLENTA AVIATION GABON	006/MTAC/ANAC-G/DSA	SVG	Gabonská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Indonésie odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckých dopravců Garuda Indonesia, Airfast Indonesia, Mandala Airlines, Ekspres Transportasi Antarbenua a Indonesia Air Asia, včetně			Indonéská republika
AIR BORN INDONESIA	135-055	není známo	Indonéská republika
AIR PACIFIC UTAMA	135-020	není známo	Indonéská republika
ALFA TRANS DIRGANTATA	135-012	není známo	Indonéská republika
ANGKASA SUPER SERVICES	135-050	LBZ	Indonéská republika
ASCO NUSA AIR	135-022	není známo	Indonéská republika
ASI PUDJIASTUTI	135-028	SQS	Indonéská republika
AVIASTAR MANDIRI	121-043	není známo	Indonéská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
AVIASTAR MANDIRI	135-029	VIT	Indonéská republika
BATIK AIR	121-050	BTK	Indonéská republika
CITILINK INDONESIA	121-046	CTV	Indonéská republika
DABI AIR NUSANTARA	135-030	není známo	Indonéská republika
DERAYA AIR TAXI	135-013	DRY	Indonéská republika
DERAZONA AIR SERVICE	135-010	DRZ	Indonéská republika
DIRGANTARA AIR SERVICE	135-014	DIR	Indonéská republika
EASTINDO	135-038	ESD	Indonéská republika
ELANG LINTAS INDONESIA	135-052	není známo	Indonéská republika
ELANG NUSANTARA AIR	135-053	není známo	Indonéská republika
ENGGANG AIR SERVICE	135-045	není známo	Indonéská republika
ERSA EASTERN AVIATION	135-047	není známo	Indonéská republika
GATARI AIR SERVICE	135-018	GHS	Indonéská republika
HEAVY LIFT	135-042	není známo	Indonéská republika
INDONESIA AIR ASIA EXTRA	121-054	není známo	Indonéská republika
INDONESIA AIR TRANSPORT	121-034	IDA	Indonéská republika
INTAN ANGKASA AIR SERVICE	135-019	není známo	Indonéská republika
JAYAWIJAYA DIRGANTARA	121-044	JWD	Indonéská republika
JOHNLIN AIR TRANSPORT	135-043	JLB	Indonéská republika
KAL STAR	121-037	KLS	Indonéská republika
KARTIKA AIRLINES	121-003	KAE	Indonéská republika
KOMALA INDONESIA	135-051	není známo	Indonéská republika
KURA-KURA AVIATION	135-016	KUR	Indonéská republika
LION MENTARI AIRLINES	121-010	LNI	Indonéská republika
MANUNGGAL AIR SERVICE	121-020	MNS	Indonéská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
MARTABUANA ABADION	135-049	není známo	Indonéska republika
MATTHEW AIR NUSANTARA	135-048	není známo	Indonéska republika
MERPATI NUSANTARA AIRLINES	121-002	MNA	Indonéska republika
MIMIKA AIR	135-007	není známo	Indonéska republika
MY INDO AIRLINES	121-042	není známo	Indonéska republika
NAM AIR	121-058	není známo	Indonéska republika
NATIONAL UTILITY HELICOPTER	135-011	není známo	Indonéska republika
NUSANTARA AIR CHARTER	121-022	SJK	Indonéska republika
NUSANTARA BUANA AIR	135-041	není známo	Indonéska republika
PACIFIC ROYALE AIRWAYS	121-045	PRQ	Indonéska republika
PEGASUS AIR SERVICES	135-036	není známo	Indonéska republika
PELITA AIR SERVICE	121-008	PAS	Indonéska republika
PENERBANGAN ANGKASA SEMESTA	135-026	není známo	Indonéska republika
PURA WISATA BARUNA	135-025	není známo	Indonéska republika
RIAU AIRLINES	121-016	RIU	Indonéska republika
SAYAP GARUDA INDAH	135-004	není známo	Indonéska republika
SKY AVIATION	121-028	není známo	Indonéska republika
SKY AVIATION	135-044	není známo	Indonéska republika
SMAC	135-015	SMC	Indonéska republika
SRIWIJAYA AIR	121-035	SJY	Indonéska republika
SURVEI UDARA PENAS	135-006	PNS	Indonéska republika
SURYA AIR	135-046	není známo	Indonéska republika
TRANSNUSA AVIATION MANDIRI	121-048	TNU	Indonéska republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
TRANSWISATA PRIMA AVIATION	135-021	TWT	Indonéská republika
TRAVEL EXPRESS AVIATION SERVICE	121-038	XAR	Indonéská republika
TRAVIRA UTAMA	135-009	TVV	Indonéská republika
TRI MG INTRA ASIA AIRLINES	121-018	TMG	Indonéská republika
TRIGANA AIR SERVICE	121-006	TGN	Indonéská republika
UNINDO	135-040	není známo	Indonéská republika
WING ABADI AIRLINES	121-012	WON	Indonéská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kazachstánu odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckého dopravce Air Astana, včetně			Republika Kazachstán
AIR ALMATY	AK-0483-13	LMY	Republika Kazachstán
ATMA AIRLINES	AK-0469-12	AMA	Republika Kazachstán
AVIA-JAYNAR/AVIA-ZHAYNAR	AK-0467-12	SAP	Republika Kazachstán
BEK AIR	AK-0463-12	BEK	Republika Kazachstán
BEYBARS AIRCOMPANY	AK-0473-13	BBS	Republika Kazachstán
BURUNDAYAVIA AIRLINES	KZ-01/001	BRY	Republika Kazachstán
COMLUX-KZ	KZ-01/002	KAZ	Republika Kazachstán
EAST WING	KZ-01/007	EWZ	Republika Kazachstán
EURO-ASIA AIR	AK-0472-13	EAK	Republika Kazachstán
FLY JET KZ	AK-0477-13	FJK	Republika Kazachstán
INVESTAVIA	AK-0479-13	TLG	Republika Kazachstán
IRTYSH AIR	AK-0468-13	MZA	Republika Kazachstán

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
JET AIRLINES	KZ-01/003	SOZ	Republika Kazachstán
KAZAIR JET	AK-0474-13	KEJ	Republika Kazachstán
KAZAIRTRANS AIRLINE	AK-0466-12	KUY	Republika Kazachstán
KAZAVIASPAS	AK-0484-13	KZS	Republika Kazachstán
PRIME AVIATION	AK-0478-13	PKZ	Republika Kazachstán
SCAT	KZ-01/004	VSV	Republika Kazachstán
ZHETYSU AIRCOMPANY	AK-0470-12	JTU	Republika Kazachstán
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Kyrgyzské republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			Kyrgyzská republika
AIR BISHKEK (dříve EASTOK AVIA)	15	EAA	Kyrgyzská republika
AIR MANAS	17	MBB	Kyrgyzská republika
AVIA TRAFFIC COMPANY	23	AVJ	Kyrgyzská republika
CENTRAL ASIAN AVIATION SERVICES (CAAS)	13	CBK	Kyrgyzská republika
HELI SKY	47	HAC	Kyrgyzská republika
AIR KYRGYZSTAN	03	LYN	Kyrgyzská republika
MANAS AIRWAYS	42	BAM	Kyrgyzská republika
S GROUP INTERNATIONAL (dříve S GROUP AVIATION)	45	INT	Kyrgyzská republika
SKY BISHKEK	43	BIS	Kyrgyzská republika
SKY KG AIRLINES	41	KGK	Kyrgyzská republika
SKY WAY AIR	39	SAB	Kyrgyzská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
TEZ JET	46	TEZ	Kyrgyzská republika
VALOR AIR	07	VAC	Kyrgyzská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libérie odpovědných za regulační dohled			Libérie
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Libye odpovědných za regulační dohled, včetně			Libye
AFRIQIYAH AIRWAYS	007/01	AAW	Libye
AIR LIBYA	004/01	TLR	Libye
BURAQ AIR	002/01	BRQ	Libye
GHADAMES AIR TRANSPORT	012/05	GHT	Libye
GLOBAL AVIATION AND SERVICES	008/05	GAK	Libye
LIBYAN AIRLINES	001/01	LAA	Libye
PETRO AIR	025/08	PEO	Libye
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Mosambické republiky odpovědných za regulační dohled, včetně			Mosambická republika
AERO-SERVIÇOS SARL	MOZ-08	není známo	Mosambická republika
CFM – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-07	není známo	Mosambická republika
COA – COASTAL AVIATION	MOZ-15	není známo	Mosambická republika
CPY – CROPSPRAYERS	MOZ-06	není známo	Mosambická republika
CRA – CR AVIATION LDA	MOZ-14	není známo	Mosambická republika
EMÍLIO AIR CHARTER LDA	MOZ-05	není známo	Mosambická republika
ETA – EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-04	není známo	Mosambická republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
HCP – HELICÓPTEROS CAPITAL LDA	MOZ-11	není známo	Mosambická republika
KAY – KAYA AIRLINES, LDA	MOZ-09	KYY	Mosambická republika
LAM – LINHAS AÉREAS DE MOÇAMBIQUE S.A.	MOZ-01	LAM	Mosambická republika
MAKOND, LDA	MOZ-20	není známo	Mosambická republika
MEX – MOÇAMBIQUE EXPRESSO, SARL MEX	MOZ-02	MXE	Mosambická republika
OHI – OMNI HELICÓPTEROS INTERNATIONAL LDA	MOZ-17	není známo	Mosambická republika
SAF – SAFARI AIR LDA	MOZ-12	není známo	Mosambická republika
SAM – SOLENTA AVIATION MOZAMBIQUE, SA	MOZ-10	není známo	Mosambická republika
TTA – TRABALHOS E TRANSPORTES AÉREOS LDA	MOZ-16	TTA	Mosambická republika
UNIQUE AIR CHARTER LDA	MOZ-13	není známo	Mosambická republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Nepálu odpovědných za regulační dohled, včetně			Nepálská republika
AIR DYNASTY HELI. S.	035/2001	není známo	Nepálská republika
AIR KASTHAMANDAP	051/2009	není známo	Nepálská republika
BUDDHA AIR	014/1996	BHA	Nepálská republika
FISHTAIL AIR	017/2001	není známo	Nepálská republika
GOMA AIR	064/2010	není známo	Nepálská republika
MAKALU AIR	057A/2009	není známo	Nepálská republika
MANANG AIR PVT LTD	082/2014	není známo	Nepálská republika
MOUNTAIN HELICOPTERS	055/2009	není známo	Nepálská republika
MUKTINATH AIRLINES	081/2013	není známo	Nepálská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
NEPAL AIRLINES CORPORATION	003/2000	RNA	Nepálská republika
SHREE AIRLINES	030/2002	SHA	Nepálská republika
SIMRIK AIR	034/2000	není známo	Nepálská republika
SIMRIK AIRLINES	052/2009	RMK	Nepálská republika
SITA AIR	033/2000	není známo	Nepálská republika
TARA AIR	053/2009	není známo	Nepálská republika
YETI AIRLINES DOMESTIC	037/2004	NYT	Nepálská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Filipín odpovědných za regulační dohled, s výjimkou leteckých dopravců Philippine Airlines a Cebu Pacific Air, včetně			Filipínská republika
AEROEQUIPEMENT AVIATION	2010037	není známo	Filipínská republika
AIR ASIA PHILIPPINES	2012047	APG	Filipínská republika
AIR JUAN AVIATION	2013053	není známo	Filipínská republika
AIR PHILIPPINES CORPORATION	2009006	GAP	Filipínská republika
ASIA AIRCRAFT OVERSEAS PHILIPPINES INC.	2012048	není známo	Filipínská republika
ASIAN AEROSPACE CORPORATION	2012050	není známo	Filipínská republika
ASTRO AIR INTERNATIONAL	2012049	AAV	Filipínská republika
AYALA AVIATION CORP.	4AN9900003	není známo	Filipínská republika
CANADIAN HELICOPTERS PHILIPPINES INC.	2010026	není známo	Filipínská republika
CM AERO SERVICES	20110401	není známo	Filipínská republika
CYCLONE AIRWAYS	2010034	není známo	Filipínská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
FAR EAST AVIATION SERVICES	2009013	není známo	Filipínská republika
INAEC AVIATION CORP.	2010028	není známo	Filipínská republika
INTERISLAND AIRLINES	2010023	ISN	Filipínská republika
ISLAND AVIATION	2009009	SOY	Filipínská republika
ISLAND TRANSVOYAGER	2010022	ITI	Filipínská republika
LION AIR	2009019	není známo	Filipínská republika
MACRO ASIA AIR TAXI SERVICES	2010029	není známo	Filipínská republika
MAGNUM AIR	2012051	MSJ	Filipínská republika
MISIBIS AVIATION & DEVELOPMENT CORP	2010020	není známo	Filipínská republika
NORTHSKY AIR INC.	2011042	není známo	Filipínská republika
OMNI AVIATION CORP.	2010033	není známo	Filipínská republika
ROYAL AIR CHARTER SERVICES INC.	2010024	není známo	Filipínská republika
ROYAL STAR AVIATION, INC.	2010021	není známo	Filipínská republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES	2009 004	SRQ	Filipínská republika
SOUTH EAST ASIAN AIRLINES (SEAIR) INTERNATIONAL	2012052	SGD	Filipínská republika
SOUTHERN AIR FLIGHT SERVICES	2011045	není známo	Filipínská republika
SUBIC SEAPLANE, INC.	2011035	není známo	Filipínská republika
WCC AVIATION COMPANY	2009015	není známo	Filipínská republika
ZEST AIRWAYS INCORPORATED	2009003	EZD	Filipínská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Svatého Tomáše a Princova ostrova odpovědných za regulační dohled, včetně			Svatý Tomáš a Princův ostrov
AFRICA'S CONNECTION	10/AOC/2008	ACH	Svatý Tomáš a Princův ostrov
STP AIRWAYS	03/AOC/2006	STP	Svatý Tomáš a Princův ostrov
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Sierry Leone odpovědných za regulační dohled, včetně			Sierra Leone
AIR RUM, LTD	NENÍ ZNÁMO	RUM	Sierra Leone
DESTINY AIR SERVICES, LTD	NENÍ ZNÁMO	DTY	Sierra Leone
HEAVYLIFT CARGO	NENÍ ZNÁMO	není známo	Sierra Leone
ORANGE AIR SIERRA LEONE LTD	NENÍ ZNÁMO	ORJ	Sierra Leone
PARAMOUNT AIRLINES, LTD	NENÍ ZNÁMO	PRR	Sierra Leone
SEVEN FOUR EIGHT AIR SERVICES LTD	NENÍ ZNÁMO	SVT	Sierra Leone
TEEBAH AIRWAYS	NENÍ ZNÁMO	není známo	Sierra Leone
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Súdánu odpovědných za regulační dohled, včetně			Súdánská republika
ALFA AIRLINES	54	AAJ	Súdánská republika
ALMAJAL AVIATION SERVICE	15	MGG	Súdánská republika
BADER AIRLINES	35	BDR	Súdánská republika
BENTIU AIR TRANSPORT	29	BNT	Súdánská republika
BLUE BIRD AVIATION	11	BLB	Súdánská republika
DOVE AIRLINES	52	DOV	Súdánská republika
ELIDINER AVIATION	8	DND	Súdánská republika
FOURTY EIGHT AVIATION	53	WHB	Súdánská republika

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC) nebo číslo provozní licence	Označení ICAO	Stát provozovatele
GREEN FLAG AVIATION	17	není známo	Súdánská republika
HELEJETIC AIR	57	HJT	Súdánská republika
KATA AIR TRANSPORT	9	KTV	Súdánská republika
KUSH AVIATION	60	KUH	Súdánská republika
MARSLAND COMPANY	40	MSL	Súdánská republika
MID AIRLINES	25	NYL	Súdánská republika
NOVA AIRLINES	46	NOV	Súdánská republika
SUDAN AIRWAYS	1	SUD	Súdánská republika
SUN AIR COMPANY	51	SNR	Súdánská republika
TARCO AIRLINES	56	TRQ	Súdánská republika
Všichni letečtí dopravci, kteří získali osvědčení od orgánů Zambie odpovědných za regulační dohled, včetně			Zambie
ZAMBEZI AIRLINES	Z/AOC/001/2009	ZMA	Zambie

PŘÍLOHA B

SEZNAM LETECKÝCH DOPRAVCŮ, KTEŘÍ PODLÉHAJÍ PROVOZNÍM OMEZENÍM V EU ⁽¹⁾

Jméno právnické osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Označení ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/značky a případně výrobní číslo/čísla letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu letadla do rejstříku
TAAG ANGOLA AIRLINES	001	DTA	Angolská republika	Celý letadlový park s výjimkou 5 letadel typu Boeing B777 a 4 letadel typu Boeing B737-700.	Celý letadlový park s výjimkou D2-TED, D2-TEE, D2-TEF, D2-TEG, D2-TEH, D2-TBF, D2-TBG, D2-TBH, D2-TBJ.	Angolská republika
AIR ASTANA ⁽¹⁾	AK-0475-13	KZR	Kazachstán	Celý letadlový park s výjimkou letadel typu Boeing B767, letadel typu Boeing B757 a letadel typu Airbus A319/320/321.	Celý letadlový park s výjimkou letadel v rámci letadlového parku Boeing B767, jak je uvedeno v AOC, letadel v rámci letadlového parku Boeing B757, jak je uvedeno v AOC, a letadel v rámci letadlového parku Airbus A319/320/321, jak je uvedeno v AOC.	Aruba (Nizozemské království)
AIR SERVICE COMORES	06-819/TA-15/DGACM	KMD	Komory	Celý letadlový park s výjimkou LET 410 UVP.	Celý letadlový park s výjimkou D6-CAM (851336).	Komory
AFRIJET ⁽²⁾	002/MTAC/ANAC-G/DSA	ABS	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu Falcon 50 a 2 letadel typu Falcon 900.	Celý letadlový park s výjimkou TR-LGV, TR-LGY, TR-AFJ, TR-AFR.	Gabonská republika
GABON AIRLINES ⁽³⁾	001/MTAC/ANAC	GBK	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou 1 letadla typu Boeing B767-200.	Celý letadlový park s výjimkou TR-LHP.	Gabonská republika
NOUVELLE AIR AFFAIRES GABON (SN2AG)	003/MTAC/ANAC-G/DSA	NVS	Gabonská republika	Celý letadlový park s výjimkou 1 letadla typu Challenger CL-601 a 1 letadla typu HS-125-800.	Celý letadlový park s výjimkou TR-AAG a ZS-AFG.	Gabonská republika, Jihoafrická republika
AIRLIFT INTERNATIONAL (GH) LTD	AOC 017	ALE	Ghanská republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu DC8-63F.	Celý letadlový park s výjimkou 9G-TOP a 9G-RAC.	Ghanská republika

⁽¹⁾ Leteckým dopravcům uvedeným v příloze B by mohlo být dovoleno uplatňovat práva provozování dopravy tím, že použijí letadlo pronajaté s posádkou od leteckého dopravce, na kterého se nevztahuje zákaz provozování letecké dopravy, za předpokladu, že jsou dodrženy příslušné bezpečnostní normy.

Jméno právníké osoby leteckého dopravce, jak je uvedeno na jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC) (a jeho obchodní jméno, pokud je odlišné)	Číslo osvědčení leteckého provozovatele (AOC)	Označení ICAO	Stát provozovatele	Typ letadla podléhající omezení	Poznávací značka/značky a případně výrobní číslo/čísla letadla podléhajícího omezení	Stát zápisu letadla do rejstříku
IRAN AIR ⁽⁴⁾	FS100	IRA	Íránská islámská republika	Celý letadlový park s výjimkou 14 letadel typu Airbus A300, 8 letadel typu Airbus A310, 1 letadla typu Boeing B737.	Celý letadlový park s výjimkou EP-IBA, EP-IBB, EP-IBC, EP-IBD, EP-IBG, EP-IBH, EP-IBI, EP-IBJ, EP-IBM, EP-IBN, EP-IBO, EP-IBS, EP-IBT, EP-IBV, EP-IBX, EP-IBZ, EP-ICE, EP-ICF, EP-IBK, EP-IBL, EP-IBP, EP-IBQ, EP-AGA.	Íránská islámská republika
AIR KORYO	GAC-AOC/ KOR-01	KOR	Korejská lidově demokratická republika	Celý letadlový park s výjimkou 2 letadel typu TU-204.	Celý letadlový park s výjimkou P-632 a P-633.	Korejská lidově demokratická republika
AIR MADAGASCAR	5R-M01/ 2009	MDG	Madagaskar	Celý letadlový park s výjimkou letadel typu Boeing B737, letadel typu ATR 72/42 a 3 letadel typu DHC 6-300.	Celý letadlový park s výjimkou letadel v rámci letadlového parku Boeing B737, jak je uvedeno v AOC, letadel v rámci letadlového parku ATR 72/42, jak je uvedeno v AOC, 5R-MGC, 5R-MGD, 5R-MGF.	Madagaskarská republika

⁽¹⁾ Dopravce Air Astana má povoleno používat ke své současné úrovni provozu v Unii pouze konkrétní uvedené typy letadel za předpokladu, že letadla jsou registrována v Arubě a že všechny změny osvědčení AOC jsou včas předány Komisi a organizaci Eurocontrol.

⁽²⁾ Dopravce Afrijet má povoleno používat ke své současné úrovni provozu v Unii pouze konkrétní uvedená letadla.

⁽³⁾ Dopravce Gabon Airlines má povoleno používat ke své současné úrovni provozu v Unii pouze konkrétní uvedená letadla.

⁽⁴⁾ Dopravce Iran Air má povoleno používat k letům do Unie pouze konkrétní letadla za podmínek stanovených v 69. bodě odůvodnění nařízení (EU) č. 590/2010, Úř. věst. L 170, 6.7.2010, s. 15.

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 1319/2014**ze dne 11. prosince 2014****o stanovení paušálních dovozních hodnot pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1308/2013 ze dne 17. prosince 2013, kterým se stanoví společná organizace trhů se zemědělskými produkty a zrušují nařízení Rady (EHS) č. 922/72, (EHS) č. 234/79, (ES) č. 1037/2001 a (ES) č. 1234/2007 ⁽¹⁾,s ohledem na prováděcí nařízení Komise (EU) č. 543/2011 ze dne 7. června 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1234/2007 pro odvětví ovoce a zeleniny a odvětví výrobků z ovoce a zeleniny ⁽²⁾, a zejména na čl. 136 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcí nařízení (EU) č. 543/2011 stanoví na základě výsledků Uruguayského kola mnohostranných obchodních jednání kritéria, podle kterých má Komise stanovit paušální hodnoty pro dovoz ze třetích zemí, pokud jde o produkty a lhůty uvedené v části A přílohy XVI uvedeného nařízení.
- (2) Paušální dovozní hodnota se vypočítá každý pracovní den v souladu s čl. 136 odst. 1 prováděcího nařízení (EU) č. 543/2011, a přitom se zohlední proměnlivé denní údaje. Toto nařízení by proto mělo vstoupit v platnost dnem zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Paušální dovozní hodnoty uvedené v článku 136 prováděcího nařízení (EU) č. 543/2011 jsou stanoveny v příloze tohoto nařízení.

*Článek 2*Toto nařízení vstupuje v platnost dnem zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

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

V Bruselu dne 11. prosince 2014.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Jerzy PLEWA
generální ředitel pro zemědělství a rozvoj venkova

⁽¹⁾ Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 671.

⁽²⁾ Úř. věst. L 157, 15.6.2011, s. 1.

PŘÍLOHA

Paušální dovozní hodnoty pro určení vstupní ceny některých druhů ovoce a zeleniny

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kód třetích zemí ⁽¹⁾	Paušální dovozní hodnota
0702 00 00	AL	62,5
	IL	107,2
	MA	81,6
	TN	139,2
	TR	112,1
	ZZ	100,5
0707 00 05	AL	63,5
	EG	191,6
	MA	164,1
	TR	138,7
	ZZ	139,5
0709 93 10	MA	64,0
	TR	122,0
	ZZ	93,0
0805 10 20	AR	35,3
	MA	68,6
	SZ	37,7
	TR	61,9
	UY	32,9
	ZA	34,5
	ZW	33,9
	ZZ	43,5
0805 20 10	MA	61,0
	ZZ	61,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	IL	102,5
	TR	77,8
	ZZ	90,2
0805 50 10	TR	71,9
	ZZ	71,9
0808 10 80	BR	51,7
	CA	135,6
	CL	79,6
	NZ	90,6
	US	117,2
	ZA	143,4
	ZZ	103,0

(EUR/100 kg)

Kód KN	Kód třetích zemí ⁽¹⁾	Paušální dovozní hodnota
0808 30 90	CN	82,9
	TR	174,9
	US	173,2
	ZZ	143,7

⁽¹⁾ Klasifikace zemí podle nařízení Komise (EU) č. 1106/2012 ze dne 27. listopadu 2012, kterým se provádí nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 471/2009 o statistice Společenství týkající se zahraničního obchodu se třetími zeměmi, pokud jde o aktualizaci klasifikace zemí a území (Úř. věst. L 328, 28.11.2012, s. 7). Kód „ZZ“ znamená „jiného původu“.

SMĚRNICE

SMĚRNICE KOMISE 2014/106/EU

ze dne 5. prosince 2014,

kteřou se mění přílohy V a VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství ⁽¹⁾, a zejména na čl. 30 odst. 3 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V příloze V směrnice 2008/57/ES by měly být lépe vymezeny rozsah a oblast ES prohlášení o ověření subsystémů. Měla by být zejména jasně stanovena odpovědnost osoby podepisující takové prohlášení.
- (2) Postupy týkající se prohlášení o ověření v případě úprav stávajících subsystémů a v případě dodatečných ověření provedených oznámenými subjekty v příloze V směrnice 2008/57/ES by měly být upřesněny.
- (3) V příloze VI směrnice 2008/57/ES by měl být upřesněn cíl postupu ověřování subsystémů. V téže příloze by dále měly být definovány zásady týkající se postupu ověřování v případě úprav stávajících subsystémů.
- (4) Opatření stanovená touto směrnicí jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 29 odst. 1 směrnice 2008/57/ES,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Přílohy V a VI směrnice 2008/57/ES se nahrazují zněním příloh I a II této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 1. ledna 2016. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.
3. Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kyperskou republiku a na Republiku Malta po dobu, po kterou na svém území nemají železniční systém.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 5. prosince 2014.

Za Komisi
předseda
Jean-Claude JUNCKER

PŘÍLOHA I

„PŘÍLOHA V

ES PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ

1. ES PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ

ES prohlášení o ověření subsystému je prohlášení vypracované ‚žadatelem‘ ve smyslu článku 18, ve kterém na vlastní odpovědnost prohlašuje, že daný subsystém, který byl podroben příslušným postupům ověřování, splňuje požadavky příslušných právních předpisů Unie, včetně příslušných vnitrostátních předpisů.

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

ES prohlášení o ověření musí vycházet z informací, které jsou výsledkem postupu ES ověřování subsystémů, jak je stanoveno v příloze VI. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace přiložený k ES prohlášení o ověření a musí obsahovat alespoň:

- a) odkaz na tuto směrnici, TSI a příslušné vnitrostátní předpisy;
- b) odkaz na TSI nebo její/jejich části, s nimiž nebyl přezkoumán soulad v rámci postupu ES ověřování, a na vnitrostátní předpisy, jež byly použity v případě výjimky, částečného uplatňování TSI při modernizaci nebo obnově, přechodného období v TSI nebo ve zvláštním případě;
- c) jméno a adresu ‚žadatele‘ ve smyslu článku 18 (s uvedením obchodní firmy a úplné adresy; v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma zadavatele nebo výrobce);
- d) stručný popis subsystému;
- e) jméno(a) a adresu(y) a identifikační číslo(a) oznámeného(ných) subjektu(ů), který(é) provedl(y) ES ověření podle článku 18;
- f) jméno(a) a adresu(y) a identifikační číslo(a) oznámeného(ných) subjektu(ů), který(é) provedl(y) posouzení shody s ostatními předpisy vyplývajícími ze Smlouvy;
- g) jméno(a) a adresu(y) určeného(ných) subjektu(ů), který(é) provedl(y) ověření shody s vnitrostátními předpisy podle čl. 17 odst. 3;
- h) jméno(a) a adresu(y) subjektu(ů) pro posuzování, který(é) vypracoval(y) zprávy o posouzení bezpečnosti týkající se používání společných bezpečnostních metod (CSM) pro posuzování rizik, pokud to vyžaduje tato směrnice;
- i) odkazy na dokumenty obsažené v souboru technické dokumentace přiloženém k ES prohlášení o ověření;
- j) veškerá příslušná dočasná nebo konečná ustanovení, kterým má subsystém vyhovovat, a zejména případná provozní omezení nebo podmínky;
- k) totožnost podepisující osoby (tj. fyzické osoby nebo osob oprávněných k podpisu prohlášení).

V případě, že se v příloze VI uvádí odkaz na dočasné prohlášení o ověření (ISV), uplatní se na toto prohlášení ustanovení tohoto oddílu.

2. ES PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ V PŘÍPADĚ ÚPRAV

Aniž je dotčen článek 20 v případě úpravy subsystému, na který se vztahuje ES prohlášení o ověření, kterou není výměna v rámci údržby, platí následující ustanovení.

- 2.1. Pokud subjekt provádějící úpravu prokáže, že se tato úprava netýká základních konstrukčních vlastností subsystému, které jsou důležité pro dodržení požadavků týkajících se základních parametrů:
 - a) subjekt provádějící úpravu aktualizuje odkazy na dokumenty obsažené v souboru technické dokumentace přiloženém k ES prohlášení o ověření;
 - b) nemusí být vytvořeno žádné nové ES prohlášení o ověření.
- 2.2. Pokud subjekt provádějící úpravu prokáže, že se tato úprava týká základních konstrukčních vlastností subsystému, které jsou důležité pro dodržení požadavků týkajících se základních parametrů:
 - a) subjekt provádějící úpravu vytvoří doplňkové ES prohlášení o ověření s odkazem na dotčené základní parametry;
 - b) k doplňkovému ES prohlášení o ověření musí být přiložen seznam dokumentů původního souboru technické dokumentace přiloženého k ES prohlášení o ověření, které již nejsou platné;
 - c) soubor technické dokumentace přiložený k ES prohlášení o ověření musí obsahovat doklad, že dopad úprav je omezen na základní parametry uvedené v písmenu a);
 - d) ustanovení oddílu 1 této přílohy se použijí obdobně pro toto doplňkové ES prohlášení o ověření;
 - e) původní ES prohlášení o ověření se považuje za platné pro základní parametry, které nejsou úpravou dotčeny.

3. ES PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ V PŘÍPADĚ DODATEČNÝCH OVĚŘOVÁNÍ

ES prohlášení o ověření subsystému mohou být doplněna v případě provedení dodatečných ověřování, zejména pokud jsou tato dodatečná ověřování nezbytná pro další povolení k uvedení do provozu. V tomto případě je rozsah doplňkového prohlášení omezen na rozsah dodatečných ověřování.“

PŘÍLOHA II

„PŘÍLOHA VI

POSTUP ES OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

1. OBECNÉ ZÁSADY

„ES ověřování“ se rozumí postup prováděný žadatelem ve smyslu článku 18, kterým se prokazuje, že byly splněny požadavky příslušných právních předpisů Unie, včetně příslušných vnitrostátních předpisů týkajících se subsystému, a že subsystém může být povolen k uvedení do provozu.

2. CERTIFIKÁT O OVĚŘENÍ VYDANÝ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM

2.1. Úvod

Pro účely této směrnice se ověřováním odkazem na TSI rozumí postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje, že subsystém je v souladu s příslušnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI).

Tím nejsou dotčeny povinnosti zadavatele nebo výrobce (tj. žadatele ve smyslu článku 18) dodržovat ostatní platné právní předpisy, které vyplývají ze Smlouvy, včetně ověřování provedených subjekty pro posuzování, která jsou požadována ostatními právními předpisy.

2.2. Dočasné prohlášení o ověření (ISV)

2.2.1. Zásady

Na žádost zadavatele nebo výrobce (tj. žadatele ve smyslu článku 18) mohou být ověřování provedena pro části subsystému nebo mohou být omezena na určité fáze postupu ověřování. V těchto případech mohou být výsledky ověřování zdokumentovány v „dočasném prohlášení o ověření“ (ISV) vydaném oznámeným subjektem zvoleným zadavatelem nebo výrobcem (tj. žadatelem ve smyslu článku 18).

ISV musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

2.2.2. Části subsystému

Žadatel ve smyslu článku 18 může požádat o ISV pro všechny části, na něž se rozhodne subsystém rozdělit. Každá část se zkontroluje v každé fázi, jak je uvedeno v bodě 2.2.3.

2.2.3. Fáze postupu ověřování

Subsystém nebo některé jeho části se kontrolují v každé z následujících fází:

- a) celkový návrh;
- b) realizace: konstrukce, a zejména pak inženýrské práce, výroba, montáž prvků a celkové nastavení;
- c) závěrečné zkoušení.

Žadatel (ve smyslu článku 18) může požádat o ISV pro fázi návrhu (včetně zkoušek typu) a fázi výroby pro celý subsystém nebo pro všechny části, na které se žadatel rozhodl subsystém rozdělit (viz bod 2.2.2).

2.3. Certifikát o ověření

- 2.3.1. Oznámené subjekty odpovědné za ověřování posoudí návrh, realizaci a závěrečné zkoušení subsystému a vydají certifikát o ověření určený pro zadavatele nebo výrobce (tj. žadatele ve smyslu článku 18), který poté vypracuje ES prohlášení o ověření. Certifikát o ověření musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

Pokud u subsystému nebyla posuzována shoda se všemi příslušnými TSI (např. v případě odchylky, částečného uplatňování TSI za účelem modernizace nebo obnovy, přechodného období v TSI nebo ve zvláštním případě), uvede se v certifikátu o ověření přesný odkaz na TSI nebo jejich části, u nichž oznámený subjekt shodu během postupu ověřování nezkoumal.

2.3.2. V případě, že bylo vydáno ISV, vezme oznámený subjekt zodpovědný za ověření subsystému tato ISV v úvahu a dříve, než vydá certifikát o ověření, a provede tyto úkony:

- a) ověří, že ISV odpovídajícím způsobem pokrývají příslušné požadavky TSI;
- b) zkontroluje všechna hlediska, která nejsou pokryta ISV, a
- c) zkontroluje závěrečné zkoušení subsystému jako celku.

2.3.3. V případě úpravy subsystému, na který se již vztahuje certifikát o ověření, oznámený subjekt provede pouze ta přezkoušení a zkoušky, které se změnou nebo změnami souvisejí a jsou nezbytné, tj. posouzení se vztahuje pouze na části subsystému, které jsou změněny, a na jejich rozhraní s nezměněnými částmi subsystému.

2.3.4. Každý oznámený subjekt účastnící se ověřování subsystému vypracuje v souladu s čl. 18 odst. 3 soubor technické dokumentace, který pokrývá rozsah jeho činností.

2.4. Soubor technické dokumentace přiložený k ES prohlášení o ověření

Soubor technické dokumentace přiložený k ES prohlášení o ověření musí být sestaven žadatelem (ve smyslu článku 18) a musí obsahovat:

- a) technické vlastnosti související s návrhem, včetně celkových a podrobných výkresů v souladu s realizací, schémata elektrických a hydraulických obvodů, schémata ovládacích okruhů, popisu systémů zpracování dat a automatických systémů na úrovni podrobnosti, která je dostatečná pro zdokumentování provedeného ověření shody, dokumentaci o provozu a údržbě apod., vztahující se k dotčenému subsystému;
- b) seznam prvků interoperability podle čl. 5 odst. 3 písm. d), které jsou zahrnuty do subsystému;
- c) soubory technické dokumentace uvedené v čl. 18 odst. 3 sestavené každým z oznámených subjektů účastnících se ověřování subsystému, které zahrnují:
 - kopie ES prohlášení o shodě a případně ES prohlášení o vhodnosti pro použití vydaných pro prvky interoperability uvedené v čl. 5 odst. 3 písm. d), k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušení provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,
 - je-li to možné, ISV přiložená k certifikátu ověření, včetně výsledku ověření oznámeným subjektem o platnosti ISV,
 - certifikát o ověření, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a který bude podepsán oznámeným subjektem odpovědným za ověřování, ve kterém bude uvedeno, že daný subsystém je v souladu s požadavky příslušných TSI a ve kterém budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu o ověření by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované stejným subjektem v souvislosti s jeho úkoly, jak je uvedeno v bodech 2.5.2 a 2.5.3;
- d) certifikáty o ověření vydané v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy;
- e) v případech, kdy se podle článku 15 vyžaduje bezpečné začlenění, bude do příslušného souboru technické dokumentace zahrnuta zpráva posuzovatele o společných bezpečnostních metodách (CSM) týkající se posouzení rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

2.5. Dohled ze strany oznámených subjektů

2.5.1. Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu 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. Oznámený subjekt musí od zadavatele nebo výrobce (tj. od žadatele ve smyslu článku 18) obdržet všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak prováděcí plány a technické podklady týkající se subsystému.

- 2.5.2. Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu provádění pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že jsou dodržována ustanovení všech příslušných TSI. Osobám odpovědným za provádění poskytně zprávu o auditu. Jeho přítomnost může být vyžadována při určitých fázích stavebních činností.
- 2.5.3. Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit neočekávané návštěvy na pracovišti nebo v prostorách určených pro výrobu. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt provést úplné nebo částečné audity. Osobám odpovědným za provádění poskytně zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.
- 2.5.4. Oznámený subjekt musí být schopen monitorovat subsystém, který obsahuje prvek interoperability, aby v případě, že to příslušná TSI požaduje, zhodnotil vhodnost jeho používání v železničním prostředí, pro které je určen.

2.6. Předložení

Kopii souboru technické dokumentace přiloženého k ES prohlášení o ověření uchovává výrobce nebo zadavatel (tj. žadatel ve smyslu článku 18) po celou dobu životnosti subsystému. Musí být zaslána každému členskému státu, který o to požádá.

Dokumentace předložená k žádosti o povolení k uvedení do provozu se předkládá vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu členského státu, ve kterém se o povolení žádá. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může požadovat, aby část dokumentů předkládaných spolu s povolením byla přeložena do jazyka tohoto orgánu.

2.7. Zveřejnění

Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:

- a) přijatých žádostí o ověření a ISV;
- b) žádostí o posouzení shody a vhodnosti použití prvků interoperability;
- c) vydaných či odmítnutých ISV;
- d) vydaných či odmítnutých certifikátů o shodě a ES certifikátů o vhodnosti pro použití;
- e) vydaných či odmítnutých certifikátů o ověření.

2.8. Jazyk

Soubory technické dokumentace a korespondence týkající se postupu ES ověřování musí být vypracovány v úředním jazyce členského státu Unie, v němž jsou zadavatel nebo výrobci (tj. žadatel ve smyslu článku 18) usazeni, nebo v úředním jazyce Unie, který zadavatel nebo výrobci (tj. žadatel ve smyslu článku 18) akceptují.

3. CERTIFIKÁT O OVĚŘENÍ VYDANÝ URČENÝM SUBJEKTEM

3.1. Úvod

V případě, kdy se použijí vnitrostátní předpisy, ověřování zahrnuje postup, kterým subjekt určený podle čl. 17 odst. 3 třetího pododstavce (určený subjekt) pro každý členský stát, v němž má být subsystém povolen k uvedení do provozu, kontroluje a ověřuje, že subsystém je v souladu s vnitrostátními předpisy oznámenými v souladu s čl. 17 odst. 3.

3.2. Certifikát o ověření

Určený subjekt vyhotoví certifikát o ověření určený pro zadavatele nebo výrobce (tj. žadatele ve smyslu článku 18).

Certifikát musí obsahovat přesný odkaz na vnitrostátní předpisy, s nimiž zkoumá určený subjekt soulad během postupu ověřování.

V případě vnitrostátních předpisů souvisejících se subsystémy tvořícími vozidlo rozdělí určený subjekt certifikát na dvě části. V první části musí být obsaženy odkazy na vnitrostátní předpisy, které se vztahují výhradně na technickou kompatibilitu vozidla a dotčené sítě, zatímco druhá část se týká všech ostatních vnitrostátních předpisů.

3.3. Soubor technické dokumentace

Soubor technické dokumentace sestavený určeným subjektem a přiložený k certifikátu o ověření v případě vnitrostátních předpisů musí být součástí souboru technické dokumentace přiloženého k ES prohlášení o ověření uvedené v bodě 2.4 a musí obsahovat technické údaje týkající se posouzení shody subsystému s uvedenými vnitrostátními předpisy.

3.4. Jazyk

Soubory technické dokumentace a korespondence týkající se postupů ES ověřování se vypracují v úředním jazyce členského státu, v němž je zadavatel nebo výrobce (tj. žadatel ve smyslu článku 18) usazen nebo v úředním jazyku Unie, který je zadavatelem nebo výrobcem (tj. žadatelem ve smyslu článku 18) akceptován.

4. OVĚŘENÍ ČÁSTÍ SUBSYSTÉMU V SOULADU S ČL. 18 ODS. 5

Pokud má být certifikát o ověření vydán pro některé části subsystému, použijí se pro tyto části obdobně ustanovení této přílohy.“

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ POLITICKÉHO A BEZPEČNOSTNÍHO VÝBORU EUTM MALI/4/2014

ze dne 9. prosince 2014

o přijetí příspěvku třetího státu na vojenskou misi Evropské unie s cílem přispět k výcviku malijských ozbrojených sil (EUTM Mali)

(2014/894/SZBP)

POLITICKÝ A BEZPEČNOSTNÍ VÝBOR,

s ohledem na Smlouvu o Evropské unii, a zejména na čl. 38 třetí pododstavec této smlouvy,

s ohledem na rozhodnutí Rady 2013/34/SZBP ze dne 17. ledna 2013 o vojenské misi Evropské unie s cílem přispět k výcviku

malijských ozbrojených sil (EUTM Mali) ⁽¹⁾, a zejména na čl. 8 odst. 2 uvedeného rozhodnutí,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 8 odst. 2 rozhodnutí 2013/34/SZBP zmocnila Rada Politický a bezpečnostní výbor, aby vyzýval třetí státy k poskytnutí příspěvku a aby přijímal odpovídající rozhodnutí o přijetí navrhovaných příspěvků třetích států.
- (2) Na doporučení velitele mise EU a Vojenského výboru EU ohledně příspěvku Srbska by příspěvek Srbska měl být přijat.
- (3) V souladu s článkem 5 Protokolu č. 22 o postavení Dánska, připojeného ke Smlouvě o Evropské unii a Smlouvě o fungování Evropské unie, se Dánsko neúčastní vypracovávání a provádění rozhodnutí a činností Unie, které mají vliv na obranu,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Příspěvek Srbska na vojenskou misi Evropské unie s cílem přispět k výcviku malijských ozbrojených sil (EUTM Mali) se přijímá a považuje za významný.
2. Srbsko se osvobozuje od finančních příspěvků do rozpočtu operace EUTM Mali.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dnem přijetí.

V Bruselu dne 9. prosince 2014.

Za Politický a bezpečnostní výbor
předseda
W. STEVENS

⁽¹⁾ Úř. věst. L 14, 18.1.2013, s. 19.

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE**ze dne 10. prosince 2014,****kterým se stanoví formát pro sdělování informací uvedených v čl. 21 odst. 3 směrnice 2012/18/EU Evropského parlamentu a Rady o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek***(oznámeno pod číslem C(2014) 9334)***(Text s významem pro EHP)****(2014/895/EU)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/18/EU ze dne 4. července 2012 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek a o změně a následném zrušení směrnice Rady 96/82/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 21 odst. 5 uvedené směrnice

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Podle čl. 21 odst. 3 směrnice 2012/18/EU musí členské státy poskytnout Komisi informace týkající se zařízení, na něž se vztahuje směrnice pomocí zvláštního formuláře.
- (2) Díky tomuto formuláři by se mělo racionalizovat sdělování informací ze strany členských států, aby se maximalizovala užitečnost a srovnatelnost informací a minimalizovala administrativní zátěž pro členské státy, a jeho zavedením budou zároveň splněny požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ⁽²⁾ o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE).
- (3) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného směrnicí Rady 96/82/ES ⁽³⁾,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Členské státy poskytnou Komisi informace uvedené v čl. 21 odst. 3 směrnice 2012/18/EU za použití formuláře stanoveného v příloze tohoto rozhodnutí.

V případě stávajících záznamů v databázi budou informace přezkoumány do 31. prosince 2016.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 10. prosince 2014.

Za Komisi
Karmenu VELLA
člen Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 197, 24.7.2012, s. 1.

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/2/ES ze dne 14. března 2007 o zřízení Infrastruktury pro prostorové informace v Evropském společenství (INSPIRE) (Úř. věst. L 108, 25.4.2007, s. 1).

⁽³⁾ Směrnice Rady 96/82/ES ze dne 9. prosince 1996 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek (Úř. věst. L 10, 14.1.1997, s. 13).

PŘÍLOHA

FORMÁT PRO SDĚLOVÁNÍ ÚDAJŮ PODLE ČL. 21 Odst. 3 SMĚRNICE 2012/18/EU

Všechna pole označená hvězdičkou jsou povinná.

Důvěrné informace musí být náležitě označeny a uveden typ údajů a důvody odmítnutí v souladu s článkem 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES ⁽¹⁾.

1. Část 1 – Ověřovací služba Evropské komise (ECAS)

Z bezpečnostních důvodů bude členský stát mít přístup do databáze eSPIRS na základě registrace v systému ECAS (ověřovací služba Evropské komise), v níž se poskytují tyto povinné informace:

- a) *Jméno**: jméno uživatele
- b) *Příjmení**: příjmení uživatele
- c) *E-mail**: e-mailová adresa uživatele
- d) *Uživatelské role**: národní vykazovací orgán (NR) nebo národní správce (NA)

Poté, co byla ověřena jeho identita, bude uživatel přeměrován na portál MINERVA Kanceláře pro nebezpečí závažných havárií, kde je umístěna databáze eSPIRS. Rozsah práv pro databázi eSPIRS, které uživateli budou přidělena, závisí na uživatelské roli.

2. Část 2 – Informace, které mají být uvedeny do databáze eSPIRS

Uživatel poskytne níže uvedené informace pomocí elektronického formátu pro podávání zpráv, a může tedy importovat údaje pro každý závod zvlášť, nebo prostřednictvím vnitrostátního nástroje pro podávání zpráv za pomoci XML šablony databáze eSPIRS, která do eSPIRS automaticky importuje informace z celostátních/regionálních/místních databází.

2.1 Vykazující příslušný orgán

- a) *Jméno**: úřední název vykazujícího příslušného orgánu
- b) *Adresa**: název ulice, kde se vykazující příslušný orgán nachází
- c) *Město**: město nebo obec, kde se vykazující příslušný orgán nachází
- d) *Směrovací číslo**: poštovní směrovací číslo, kde se vykazující příslušný orgán nachází
- e) *Země**: země, kde se vykazující příslušný orgán nachází
- f) *Poznámky*: uživatel může připojit poznámku týkající se vykazujícího příslušného orgánu

2.2 Název závodu a činnosti

- a) *Status Sevesa**: [podle Seveso III jsou stanoveny dva druhy závodů: s nadlimitním množstvím a s podlimitním množstvím]
- b) *Název**: název závodu Seveso vykazovaného do eSPIRS
- c) *Mateřská společnost*: holdingová společnost/mateřská společnost závodu
- d) *Individuální kód*: Kód může uživatel zadat, pokud chce nadále používat starý systém kódů eSPIRS.
- e) *Typ odvětví a/nebo kód NACE**: Pokud se na závod vztahuje více než jeden kód SPIRS a/nebo NACE, je třeba rozlišovat mezi hlavní činností a vedlejšími činnostmi.
 - 1) Typ odvětví se označuje v souladu s kódy Seveso SPIRS:
 - 1) Zemědělství
 - 2) Volnočasové a sportovní činnosti (např. zimní stadion)
 - 3) Hornictví (propady a fyzikálně-chemické postupy)

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/4/ES ze dne 28. ledna 2003 o přístupu veřejnosti k informacím o životním prostředí a o zrušení směrnice Rady 90/313/EHS (Úř. věst. L 41, 14.2.2003, s. 26).

- 4) Zpracování kovů
- 5) Zpracování železných kovů (slévání, tavení atd.)
- 6) Zpracování neželezných kovů (slévání, tavení atd.)
- 7) Zpracování kovů za použití elektrolytických nebo chemických postupů
- 8) Petrochemické/ropné rafinérie
- 9) Výroba, dodávky a rozvod elektřiny
- 10) Skladování paliva (včetně paliva na topení, maloobchodu atd.)
- 11) Výroba, likvidace a skladování výbušnin
- 12) Výroba a skladování zábavní pyrotechniky
- 13) Výroba zkapalněného ropného plynu (LPG), plnění lahví a distribuce nákladu
- 14) Skladování LPG
- 15) Skladování a distribuce zkapalněného zemního plynu (LNG)
- 16) Velkoobchodní a maloobchodní skladování a distribuce (kromě LPG)
- 17) Výroba a skladování pesticidů, biocidů a fungicidů
- 18) Výroba a skladování hnojiv
- 19) Výroba léčiv
- 20) Skladování, zpracování a likvidace odpadů
- 21) Voda a kanalizace (shromažďování, dodávky a úprava)
- 22) Chemická zařízení
- 23) Výroba základních organických chemických látek
- 24) Výroba pryže a plastů
- 25) Výroba a zpracování buničiny a papíru
- 26) Úprava dřeva a nábytek
- 27) Výroba a úprava textilií
- 28) Výroba potravinářských výrobků a nápojů
- 29) Všeobecné strojírenství, výroba a montáž
- 30) Stavba, demontáž, oprava lodí
- 31) Stavebnictví a inženýrské stavby
- 32) Keramická výroba (cihly, keramika, sklo, cement apod.)
- 33) Výroba skla
- 34) Výroba cementu, vápna a sádry
- 35) Elektronika a elektrotechnika
- 36) Manipulační a dopravní centra (přístavy, letiště, parkoviště nákladních automobilů, seřadovací nádraží atd.)
- 37) Lékařství, výzkum, vzdělávání (včetně nemocnic, univerzit atd.)
- 38) Všeobecná výroba chemických látek (jinde v tomto seznamu neuvedená)
- 39) Ostatní činnosti (jinde v tomto seznamu neuvedené)

- 2) **Kód NACE:** NACE je evropská průmyslová norma týkající se statistické klasifikace hospodářských činností, sestávající ze 6místného kódu. Uživatel může kromě kódů SPIRS nebo jako jejich alternativu použít pro závod Seveso systém klasifikace NACE a odkázat na jeho první 4 číslice.
- f) **Odkaz na internetovou stránku obsahující další informace o závodu***
- g) **E-PRTR ID:** Pokud se na závod plně nebo částečně vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 166/2006 ⁽¹⁾, uveďte jedinečné vnitrostátní identifikační číslo používané pro ohlašování provozovny podle uvedeného nařízení, jakož i odkaz na příslušné internetové stránky.
- h) **IED ID (pro údaje od roku 2016):** Pokud se na závod plně nebo částečně vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (ES) 2010/75/EU ⁽²⁾ (<http://ec.europa.eu/environment/air/pollutants/stationary/ied/legislation.htm>), uveďte všechna jedinečná vnitrostátní identifikační čísla používaná pro účely uvedené směrnice, jakož i odkaz na příslušné internetové stránky.
- i) **Poznámky týkající se závodu:** uživatel může připojit poznámku týkající se vykazovaného závodu

2.3 Úplná adresa místa závodu* nebo poloha udaná pomocí zeměpisné šířky/délky

- a) **Adresa*:** název ulice, číslo budovy a město, ve kterém se závod nachází
- b) **Zeměpisná šířka*:** souřadnice zeměpisné šířky závodu (pokud není uvedena adresa)
- c) **Zeměpisná délka*:** souřadnice zeměpisné délky závodu (pokud není uvedena adresa)
- d) **Poznámky k adrese:** uživatel může připojit poznámku týkající se adresy závodu

2.4 Látky používané ve vykazovaném závodě

- a) **Látka (podle směrnice Seveso III):** Běžný název nebo druhový název nebo obecná klasifikace stupně nebezpečnosti
- b) **Číslo CAS:** Registrační číslo CAS je jednotné identifikační číslo pro každou látku, jež nemá vztah k chemickému vzorci a představuje odkaz k množství informací týkajících se určité chemické látky. Sestává z maximálně 10 znaků a je pomlčkami rozdělena do tří částí. (<http://www.cas.org/content/chemical-substances>)
- c) **Množství:** množství látky v tunách
- d) **Fyzikální vlastnosti:** podmínky, za kterých se látka skladuje, jako je stav (pevná látka, kapalina, plyn), granularita (prášek, pelety atd.), tlak, teplota atd.
- e) **Poznámky týkající se látek:** uživatel může připojit poznámku týkající se látek vykazovaného závodu

⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 166/2006 ze dne 18. ledna 2006, kterým se zřizuje evropský registr úniků a přenosů znečišťujících látek a kterým se mění směrnice Rady 91/689/EHS a 96/61/ES (Úř. věst. L 33, 4.2.2006, s. 1).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU ze dne 24. listopadu 2010 o průmyslových emisích (integrované prevenci a omezování znečištění) (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 17).

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE**ze dne 10. prosince 2014,****kterým se stanoví formát pro sdělování informací od členských států o provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/18/EU o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek***(oznámeno pod číslem C(2014) 9335)***(Text s významem pro EHP)****(2014/896/EU)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/18/EU ze dne 4. července 2012 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek a o změně a následném zrušení směrnice Rady 96/82/ES ⁽¹⁾, a zejména na čl. 21 odst. 5 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ustanovení čl. 21 odst. 2 směrnice 2012/18/EU vyžaduje, aby členské státy podaly zprávu o provádění této směrnice do 30. září 2019 a aby ji poté podávaly každé čtyři roky.
- (2) Komise vypracovala dotazník, který definuje soubor informací, které mají členské státy zpřístupnit pro účely podávání zpráv o provádění směrnice.
- (3) První vykazované období by se mělo vztahovat na období od 1. června 2015, tzn. ode dne, kdy směrnice bude plně použitelná v členských státech, do 31. prosince 2018, aby měly členské státy dostatek času na vyhodnocení shromážděných informací a jejich předložení Komisi do 30. září 2019. Následné vykazované čtyřleté období bude zahrnovat období od 1. ledna v prvním roce vykazovaného období do 31. prosince čtvrtého roku vykazovaného období.
- (4) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 22 směrnice Rady 96/82/ES ⁽²⁾,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*Členské státy podají zprávy o provádění směrnice 2012/18/EU podle čl. 21 odst. 2 uvedené směrnice vyplněním dotazníku uvedeného v příloze tohoto rozhodnutí ⁽³⁾.*Článek 2*

Toto rozhodnutí je určeno členskými státem.

V Bruselu dne 10. prosince 2014.

Za Komisi
Karmenu VELLA
člen Komise

⁽¹⁾ Úř. věst. L 197, 24.7.2012, s. 1.

⁽²⁾ Směrnice Rady 96/82/ES ze dne 9. prosince 1996 o kontrole nebezpečí závažných havárií s přítomností nebezpečných látek (Úř. věst. L 10, 14.1.1997, s. 13).

⁽³⁾ Je dostupný rovněž na této internetové stránce Evropské komise: <http://ec.europa.eu/environment/seveso/>

PŘÍLOHA

DOTAZNÍK

1. OBECNÉ INFORMACE

1. Uveďte informace týkající se hlavních příslušných orgánů odpovědných za prosazování směrnice 2012/18/EU. Informace by měly zahrnovat přinejmenším kontaktní údaje a hlavní úkoly (monitorování bezpečnostních zpráv, územní plánování, domino efekty, zavádění a provádění vnějších havarijních plánů, informování veřejnosti, sankce). Nebo: odkažte na předchozí zprávy, pokud nedošlo k žádným podstatným změnám.
2. Uveďte, kdy došlo k poslední aktualizaci informací o závodech v souvislosti s jeho zahrnutím do databáze (e)SPIRS.

2. DOMINO EFEKTY (ČLÁNEK 9 SMĚRNICE 2012/18/EU)

Kolik bylo na konci vykazovaného období zjištěno skupin závodů, u nichž se může zvýšit riziko nebo následky závažné havárie v důsledku zeměpisné polohy a blízkosti takových závodů a nebezpečných látek na jejich soupise podle článku 9 směrnice 2012/18/EU?

3. DOMINO EFEKTY (ČLÁNEK 10 SMĚRNICE 2012/18/EU)

1. Předložily všechny závody s nadlimitním množstvím, jimž byl tento požadavek určen bezpečnostní zprávu? Pokud ne, kolik tak doposud neučinilo?
2. Byly všechny bezpečnostní zprávy v průběhu předchozích pěti let aktualizovány? Pokud ne, kolik závodů s nadlimitním množstvím, jimž byl tento požadavek určen, bezpečnostní zprávu neaktualizovalo?

4. HAVARIJNÍ PLÁNY (ČLÁNEK 12 SMĚRNICE 2012/18/EU)

1. Byly vnější havarijní plány během vykazovaného období vypracovány pro všechny závody s nadlimitním množstvím, jimž byl tento požadavek určen? Pokud ne, pro kolik závodů s nadlimitním množstvím nebyl vnější havarijní plán vypracován?
2. U kolika závodů s nadlimitním množstvím orgány rozhodly, že není nutné vypracovat vnější havarijní plán v souladu s čl. 12 odst. 8 směrnice 2012/18/EU?
3. Je-li odpověď na otázku 4.2 jeden nebo více, uveďte odůvodnění, které příslušný orgán pro každý jednotlivý případ předložil.
4. Byly vnější havarijní plány zkušeny po dobu posledních tří let pro všechny závody s nadlimitním množstvím? Pokud ne, v kolika případech vnější havarijní plán zkušeny nebyl?
5. Uveďte informace o hlavních opatřeních k projednávání vnějších havarijních plánů s veřejností.
6. Stručně vysvětlete, jak se vnější havarijní plány zkoušejí (např. pomocí dílčí zkoušky, celkové zkoušky, se zapojením pohotovostních služeb, pomocí počítače atd.). Uveďte, podle jakých kritérií se posuzuje, zda je vnější havarijní plán přiměřený.

5. ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ (ČLÁNKY 13 A 15 SMĚRNICE 2012/18/EU)

1. Byla dotčená veřejnost během vykazovaného období konzultována ohledně všech konkrétních jednotlivých projektů (nové závody, významné změny stávajících závodů, nové rozvojové aktivity v okolí stávajících závodů) a byla veřejnost konzultována ohledně obecných plánů či programů týkajících se nových závodů nebo nových rozvojových aktivit v okolí stávajících závodů? Pokud ne, předložte souhrnnou zprávu, kde uvedete hlavní důvody případů, kdy veřejnost nebyla konzultována.

2. Nepovinné: Stanoví vnitrostátní právní předpisy vaší země koordinované nebo společné postupy pro splnění požadavků v oblasti územního plánování podle směrnice Seveso a požadavků vyplývajících z jiných právních předpisů, například směrnic Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ⁽¹⁾ a 2001/42/ES ⁽²⁾?
6. INFORMACE O BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍCH (ČLÁNEK 14 A PŘÍLOHA V SMĚRNICE 2012/18/EU)
1. Byly informace o bezpečnostních opatřeních a žádoucím chování v případě závažné havárie veřejnosti aktivně poskytovány během posledních pěti let pro všechny závody s nadlimitním množstvím? Pokud ne, v případě kolika závodů s nadlimitním množstvím tomu tak nebylo?
 2. Uveďte, kým (provozovatel, orgány) a pokud možno jakým způsobem (například pomocí brožur, letáků, emailů, zpráv SMS od provozovatele nebo orgánů) byly informace podle bodu 6.1 zpřístupňovány.
 3. Jsou informace uvedené v příloze V směrnice 2012/18/EU trvale dostupné pro všechny závody, a to i v elektronické podobě, a v případě potřeby aktualizovány? Pokud ne, uveďte procentní podíl závodů, u nichž tomu tak není, a opatření přijatá s cílem odstranit zjištěné nedostatky.
 4. Uveďte, kým (provozovatel, orgány) a pokud možno jakým způsobem (například oznámení, internetové stránky) byly informace podle bodu 6.3 zpřístupňovány.
 5. U kolika zařízení se na konci vykazovaného období má za to, že v nich existuje potenciál závažné havárie s přeshraničními účinky? V kolika případech byly poskytnuty příslušné informace členskému státu, který by mohl být těmito účinky dotčen?
7. KONTROLY (ČLÁNEK 20 SMĚRNICE 2012/18/EU)
1. Na jaké úrovni nebo úrovních kontroly byly plány vypracovány? Byly zveřejněny podrobnější informace ohledně plánu kontrol nebo byla veřejnost elektronicky informována o tom, kde mohou tyto informace být na požádání poskytnuty? Nepovinné: Pokud jsou poskytovány na internetu, uveďte odkaz.
 2. Byly pro všechny závody zavedeny programy běžných kontrol, včetně četnosti prohlídek na místě? Je datum poslední prohlídky na místě nebo odkaz na to, kde lze získat přístup k této informaci v elektronické podobě, k dispozici veřejnosti? Nepovinné: Pokud jsou poskytovány na internetu, uveďte odkaz.
 3. U kolika závodů s nadlimitním množstvím se program kontrol, včetně četnosti prohlídek na místě, vychází ze systematického hodnocení nebezpečí závažné havárie v dotyčném zařízení? Kolik z nich je předmětem ročních prohlídek na místě?
 4. U kolika závodů s podlimitním množstvím vychází program kontrol, včetně četnosti prohlídek na místě, ze systematického hodnocení nebezpečí závažné havárie dotyčného zařízení? Kolik bylo předmětem prohlídek na místě nejméně jednou za tři roky?
 5. Stanoví vnitrostátní právní předpisy nebo správní pokyny koordinované nebo společné kontroly s kontrolami prováděnými na základě jiných právních předpisů Unie (například v rámci směrnice o průmyslových emisích)?
8. ZÁKAZ PROVOZU, SANKCE A OSTATNÍ DONUCOVACÍ NÁSTROJE (ČLÁNKY 19 A 28 SMĚRNICE 2012/18/EU)
1. V kolika závodech byl během vykazovaného období zakázán provoz nebo uvedení do provozu?
 2. Kolik ostatních typů donucovacích opatření bylo přijato během vykazovaného období? Uveďte druhy činností, které jsou nejčastěji používány (např. zákaz provozu, správní či jiné sankce nebo jiná opatření). Pokud je to možné, uveďte podrobnou statistiku.

⁽¹⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí (Úř. věst. L 26, 28.1.2012, s. 1).

⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/42/ES ze dne 27. června 2001 o posuzování vlivů některých plánů a programů na životní prostředí (Úř. věst. L 197, 21.7.2001, s. 30).

9. PŘÍSTUP K PRÁVNÍ OCHRANĚ (ČLÁNEK 23 SMĚRNICE 2012/18/EU)

Objasněte, jak se zajišťovalo dodržení požadavků článku 23 směrnice 2012/18/EU o přístupu k právní ochraně, a popište zkušenosti s uplatňováním tohoto článku ve vykazovaném období.

10. DALŠÍ INFORMACE

Nepovinné: Uveďte k níže uvedeným bodům všechny další obecné informace týkající se směrnice Seveso, zkušenosti s prováděním, zprávy atd., které by mohly být předmětem zájmu i pro veřejnost:

- a) poučení z havárií a nehod, aby se předešlo jejich opakování;
 - b) nástroje informačních technologií používané ke sledování provádění směrnice a sdílení dat;
 - c) případně další body vztahující se ke směrnici typu Seveso (např. oznámení činností, požadavky týkající se řízení bezpečnosti, bezpečnostní zprávy, informace pro veřejnost, tvorba havarijních plánů a kontroly), uplatňované na zařízení a činnosti, na něž se nevztahuje směrnice 2012/18/EU, např. na potrubí, přístavy, seřadovací nádraží, zařízení na volném moři, průzkum a těžba zemního plynu apod.
-

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⁽¹⁾ 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⁽²⁾ a směrnici 2008/57/ES.
- (4) Komise přijala doporučení 2011/217/EU⁽³⁾. 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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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 ⁽¹⁾;
- 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.

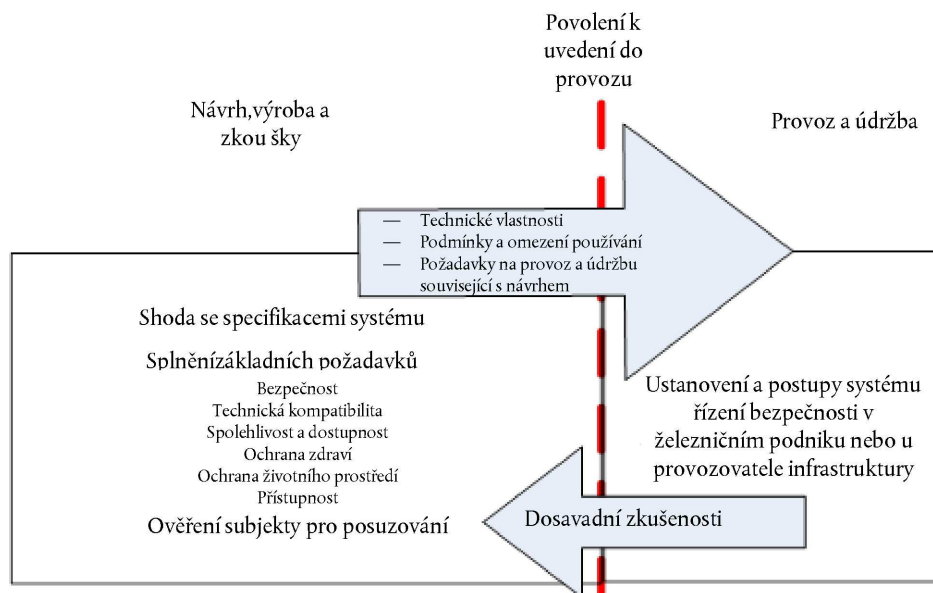
POVOLENÍ K UVEDENÍ SUBSYSTÉMŮ DO PROVOZU

3. Povoláním 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 ⁽²⁾. Podle čl. 17 odst. 1 téže směrnice se toto uznání

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾, 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.

⁽¹⁾ Území členského státu může zahrnovat jednu či více železničních sítí.

⁽²⁾ 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.

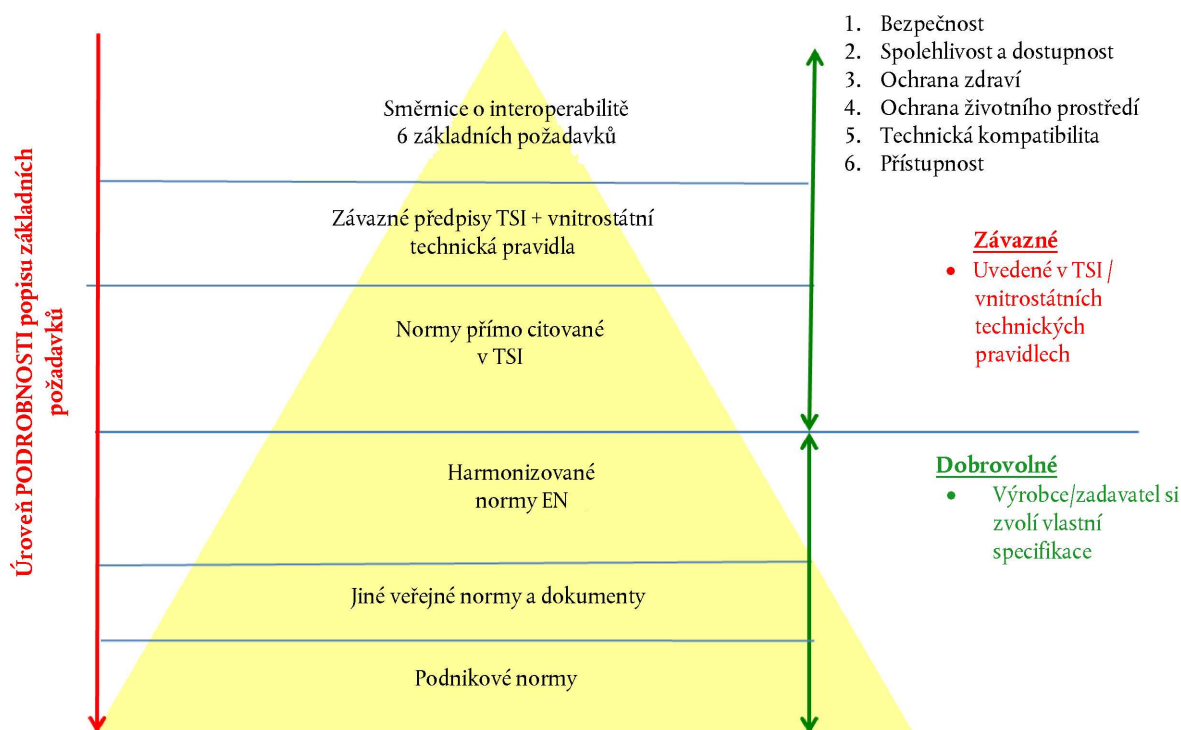
ZÁKLADNÍ POŽADAVKY, TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU (TSI) A VNITROSTÁTNÍ PŘEDPISY

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 ⁽¹⁾ (dále jen „CSM pro posuzování rizik“), kvůli nutnosti

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ 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/tratě). 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 ⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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⁽¹⁾ 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.

⁽¹⁾ 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 ⁽¹⁾. 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

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

ISSN 1977-0626 (elektronické vydání)
ISSN 1725-5074 (papírové vydání)



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS