Úřední věstník L 210

Evropské unie

Ročník 60

České vydání **Právní předpisy** 15. srpna 2017

Obsah

II *Nelegislativní akty*

NAŘÍZENÍ

★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1472 ze dne 11. srpna 2017 o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury** 1

★ **Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/1473 ze dne 14. srpna 2017, kterým se mění nařízení (ES) č. 1235/2008, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 834/2007, pokud jde o opatření pro dovoz ekologických produktů ze třetích zemí** [1] 4

ROZHODNUTÍ

★ **Rozhodnutí Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/1474 ze dne 8. června 2017, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu** *(oznámeno pod číslem C(2017) 3800)* [1] 5

Opravy

★ **Oprava nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/653 ze dne 8. března 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1286/2014 o sděleních klíčových informací týkajících se strukturovaných retailových investičních produktů a pojistných produktů s investiční složkou stanovením regulačních technických norem týkajících se prezentace, obsahu, kontroly a úpravy sdělení klíčových informací a podmínek pro splnění požadavků na poskytnutí těchto sdělení** (Úř. věst. L 100, 12.4.2017) 16

[1] Text s významem pro EHP.

CS

Akty, jejichž název není vytištěn tučně, se vztahují ke každodennímu řízení záležitostí v zemědělství a obecně platí po omezenou dobu. Názvy všech ostatních aktů jsou vytištěny tučně a předchází jim hvězdička.

II

(Nelegislativní akty)

NAŘÍZENÍ

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/1472

ze dne 11. srpna 2017

o zařazení určitého zboží do kombinované nomenklatury

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 952/2013 ze dne 9. října 2013, kterým se stanoví celní kodex Unie ([1]), a zejména na čl. 57 odst. 4 a čl. 58 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Aby se zajistilo jednotné používání kombinované nomenklatury připojené k nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ([2]), je nutné přijmout opatření týkající se zařazení zboží uvedeného v příloze tohoto nařízení.

(2) Nařízení (EHS) č. 2658/87 stanovilo pro výklad kombinované nomenklatury všeobecná pravidla. Tato pravidla se používají i pro jakoukoliv jinou nomenklaturu, která je na kombinované nomenklatuře zcela či zčásti založena nebo která k ní přidává jakékoli další členění a která je stanovena zvláštními předpisy Unie s ohledem na uplatňování sazebních a jiných opatření týkajících se obchodu se zbožím.

(3) Podle zmíněných všeobecných pravidel by mělo být zboží popsané ve sloupci 1 tabulky obsažené v příloze zařazeno do kódu KN uvedeného ve sloupci 2, vzhledem k důvodům uvedeným ve sloupci 3 této tabulky.

(4) Je vhodné umožnit, aby oprávněná osoba mohla závazné informace o sazebním zařazení zboží dotčeného tímto nařízením, které nejsou v souladu s tímto nařízením, nadále používat po určitou dobu podle čl. 34 odst. 9 nařízení (EU) č. 952/2013. Tato doba by měla být stanovena na tři měsíce.

(5) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro celní kodex,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Zboží popsané ve sloupci 1 tabulky obsažené v příloze se zařazuje v rámci kombinované nomenklatury do kódu KN uvedeného ve sloupci 2 této tabulky.

([1]) Úř. věst. L 269, 10.10.2013, s. 1.
([2]) Nařízení Rady (EHS) č. 2658/87 ze dne 23. července 1987 o celní a statistické nomenklatuře a o společném celním sazebníku (Úř. věst. L 256, 7.9.1987, s. 1).

Článek 2

Závazné informace o sazebním zařazení zboží, které nejsou v souladu s tímto nařízením, mohou být nadále používány podle ustanovení čl. 34 odst. 9 nařízení (EU) č. 952/2013 po dobu tří měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost.

Článek 3

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým 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. srpna 2017.

Za Komisi,
jménem předsedy,
Stephen QUEST
generální ředitel
Generální ředitelství pro daně a celní unii

PŘÍLOHA

Popis zboží	Zařazení (kód KN)	Odůvodnění
(1)	(2)	(3)
Hliníková tyč (tzv. „tyč na sprchový závěs“), která se používá na pověšení závěsu. Skládá se ze dvou dutých hliníkových trubek. Menší trubka se vejde do širší trubky. Tyč má nastavitelnou délku a uvnitř širší trubky obsahuje pružinový mechanismus z oceli, který slouží k přitlačení obou trubek ke stěně. Výrobek je předkládán bez závěsu nebo závěsových kroužků. Viz obrázek (*)	8302 41 90	Zařazení se zakládá na všeobecných pravidlech 1 a 6 pro výklad kombinované nomenklatury a na znění kódů KN 8302, 8302 41 a 8302 41 90. Zařazení do položky 7615 20 jako „sanitární (hygienické) výrobky“ je vyloučeno, protože výrobek nemá objektivní vlastnosti výrobku určeného pro koupelny. Je vhodný pro použití kdekoli v domě, například pro pověšení záclony nebo závěsu před okno nebo dveře. Výrobek je vzhledem k jeho objektivním vlastnostem (pružinový mechanismus spolu s nastavitelnou délkou; konstrukce, která udrží jen nízkou hmotnost, např. závěs) navržen jako tyč na závěs, nikoliv jako obyčejná hliníková tyč čísla 7604. Tyče na záclony jsou zařazené do čísla 8302 (viz též vysvětlivky k harmonizovanému systému k číslu 8302, druhý odstavec, písm. d), bod 5). Zařazení do kódu KN 8302 42 10 jako „kování z obecných kovů ke dveřím“ nebo do kódu KN 8302 41 50 jako „kování z obecných kovů k oknům a francouzským oknům“ je vyloučeno, protože výrobek nemá objektivní vlastnosti, které by naznačovaly, že je určený pro první či druhé použití. Výrobek je proto třeba zařadit do kódu KN 8302 41 90 jako „ostatní úchytky, kování a podobné výrobky z obecných kovů pro stavby“.

(*) Obrázky slouží pouze pro informaci.



PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2017/1473

ze dne 14. srpna 2017,

kterým se mění nařízení (ES) č. 1235/2008, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 834/2007, pokud jde o opatření pro dovoz ekologických produktů ze třetích zemí

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 834/2007 ze dne 28. června 2007 o ekologické produkci a označování ekologických produktů a o zrušení nařízení (EHS) č. 2092/91 ([1]), a zejména na čl. 33 odst. 3 a čl. 38 písm. d) uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V příloze IV nařízení Komise (ES) č. 1235/2008 ([2]) je uveden seznam kontrolních orgánů a kontrolních subjektů, které jsou oprávněny provádět kontroly a vydávat potvrzení ve třetích zemích pro účely rovnocennosti.

(2) Akreditační organizace v oblasti ekologického zemědělství IOAS informovala Komisi, že se rozhodla dočasně zrušit schválení subjektu Bolicert Ltd.

(3) Podle čl. 12 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 1235/2008 může Komise kdykoli dočasně zrušit zápis kontrolního subjektu v seznamu v příloze IV uvedeného nařízení, a to buď na základě získaných informací, nebo pokud daný kontrolní subjekt nedodá požadované informace.

(4) Subjekt Bolicert Ltd byl Komisí vyzván, aby poskytl platné osvědčení o schválení a aby přijal vhodná a včasná nápravná opatření v souladu s požadavky nařízení (ES) č. 834/2007, tento však ve stanovené lhůtě neodpověděl. Zápis subjektu Bolicert Ltd v příloze IV nařízení (ES) č. 1235/2008 by proto měl být dočasně zrušen, dokud nebudou dodány uspokojivé informace.

(5) Příloha IV nařízení (ES) č. 1235/2008 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(6) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro ekologické zemědělství,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

V příloze IV nařízení (ES) č. 1235/2008 se zrušuje zápis týkající se subjektu „Bolicert Ltd“.

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 14. srpna 2017.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

([1]) Úř. věst. L 189, 20.7.2007, s. 1.

([2]) Nařízení Komise (ES) č. 1235/2008 ze dne 8. prosince 2008, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 834/2007, pokud jde o opatření pro dovoz ekologických produktů ze třetích zemí (Úř. věst. L 334, 12.12.2008, s. 25).

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRAVOMOCI (EU) 2017/1474

ze dne 8. června 2017,

kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797, pokud jde o konkrétní cíle pro vypracování, přijetí a přezkum technických specifikací pro interoperabilitu

(oznámeno pod číslem C(2017) 3800)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii ([1]), a zejména na čl. 5 odst. 1 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Ačkoli článek 4 směrnice (EU) 2016/797 stanoví obsah a některé obecné cíle technických specifikací pro interoperabilitu (dále jen „TSI"), tato směrnice nestanoví konkrétní cíle pro každou TSI, ale zmocňuje Komisi k tomu, aby za tímto účelem přijala akty v přenesené pravomoci.

(2) Toto rozhodnutí stanoví ucelený soubor konkrétních cílů, které by měly být začleněny do TSI s cílem zlepšit interoperabilitu, a přitom usnadnit, zlepšit a rozvíjet služby železniční dopravy v Unii a se třetími zeměmi a přispět k dokončení jednotného evropského železničního prostoru a postupného dosažení vnitřního trhu.

(3) Tyto konkrétní cíle v TSI by měly být prováděny prostřednictvím žádostí podaných Agentuře Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura") v souladu s čl. 5 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797. Tyto žádosti by měly být založeny na vlastních prioritách Komise a na dostupnosti zdrojů v rámci agentury. Doporučení agentury by měla pro každý konkrétní cíl zahrnovat analýzy nákladů a přínosů a posouzení dopadů zvažovaných technických řešení, což Komisi umožní zvolit nejvýhodnější řešení a stanovit TSI pomocí prováděcích aktů v souladu s přezkumným postupem uvedeným v čl. 51 odst. 3 směrnice (EU) 2016/797.

(4) Z hlediska oblasti působnosti pokrývají stávající TSI uspokojivě všechny subsystémy definované v příloze II směrnice (EU) 2016/797. Působnost jednotlivých TSI by však měla být přezkoumána v souladu se zásadami „zlepšování právní úpravy" s cílem snížit počet legislativních aktů a dále zvýšit soudržnost mezi TSI a struktura některých z nich by případně měla být změněna nebo by TSI měly být sloučeny, aby se zabránilo zdvojování činností a zajistil přímější soulad mezi subsystémy, základními požadavky a TSI. Přitom by se měla zohlednit nezbytná stabilita právních předpisů v oblasti železnic.

(5) K zajištění soudržnosti právních předpisů by měly být zohledněny možné dopady a rozhraní mezi TSI a mezi TSI a stávajícími strategiemi, politikami a právními předpisy. Je třeba rovněž zvážit, zda by navrhovaná řešení nebo specifické prvky měly být zahrnuty do samotných TSI nebo do souvisejících dokumentů a právních předpisů. TSI by navíc měly pokud možno zachovávat ustanovení TSI, která odstraňují technické překážky interoperability, zejména ustanovení usnadňující volný pohyb vozidel po celé Unii.

(6) Revize TSI by měly zohlednit zkušenosti železničního odvětví s nejasnými požadavky nebo jinými nezamýšlenými dopady a náklady plynoucími z TSI, zejména včetně zkušeností s koridory pro železniční nákladní dopravu nebo zkušeností s uplatňováním TSI na tratě s nízkou hustotou provozu.

([1]) Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 44.

(7) Revize TSI by měly rovněž zohlednit potřebu dosáhnout správné rovnováhy mezi přístupem založeným na pravidlech, který umožňuje usnadnit technickou kompatibilitu, zejména na rozhraních mezi subsystémy, ale také mezi prvky interoperability a subsystémy, a přístupem založeným na posouzení rizik, jenž usnadňuje technický pokrok a inovativní řešení, zejména při specifikaci funkcí a výkonností.

(8) Revize TSI by měly zohlednit vývoj železničního systému a souvisejících činností v oblasti výzkumu a inovací, mimo jiné iniciativu Shift2Rail, zachovat manévrovací prostor pro inovace a začlenit inovace, když dosáhnou odpovídající úrovně vyspělosti určené agenturou.

(9) Z hlediska technické soudržnosti železničních sítí s rozchodem koleje 1 520 mm v Unii a vozidel provozovaných na těchto sítích by příslušné TSI měly zohlednit vývoj technických požadavků platných v sítích třetích zemí s rozchodem koleje 1 520 mm.

(10) Pro usnadnění jejich propagace a možného přijetí mimo Unii, a aby se podpořila výměna mezi sítěmi třetích zemí a Unií, mohou TSI zahrnovat nezávazná ustanovení, která zohledňují požadavky obvyklé v jiných zeměpisných oblastech, například vyšší hmotnost na nápravu pro těžké vlaky.

(11) Aby TSI mohly držet krok s vývojem norem a jiných technických dokumentů, měly by do nich být začleněny odkazy na tyto dokumenty způsobem, který umožňuje jejich včasnou aktualizaci a současně zajišťuje nezbytné přechody mezi normami nebo mezi verzemi norem.

(12) Většina TSI zahrnuje v souladu s čl. 4 odst. 3 písm. f) směrnice (EU) 2016/797 ustanovení, která definují strategii jejich uplatňování s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do stavu dodržování TSI. V železničním odvětví však panuje nejistota ohledně konkrétního uplatňování těchto ustanovení. Strategie uplatňování by proto měly být přezkoumány a v rámci možností a v závislosti na povaze jednotlivých TSI zjednodušeny a měly by být v různých TSI jednotné, zvláště v TSI týkajících se kolejových vozidel. Měla by být zvážena možnost povolit během přechodného období smíšené uplatňování TSI a její předchozí verze. Navíc by měla být v TSI definována doba platnosti certifikátů pro prvky interoperability a subsystém, která by měla být v rámci jednotlivých TSI soudržná.

(13) Ustanovení čl. 4 odst. 3 písm. h) směrnice (EU) 2016/797 umožňuje, aby TSI zahrnovala předpisy, které se použijí na stávající subsystémy a vozidla, zejména v případě jejich modernizace a obnovy. Tyto předpisy mohou způsobit právní nejistotu v případě povolení, která již byla vydána, proto by měla být věnována zvláštní pozornost předběžné analýze souvisejících nákladů a přínosů a definici úprav, jež vyžadují žádost o nové povolení.

(14) V zájmu zajištění účinnosti procesů uvedení vozidel na trh a do provozu by TSI měly poskytovat jistotu ohledně toho, které parametry vozidla by měly být kontrolovány v rámci postupů povolování v souladu s články 21 a 24 směrnice (EU) 2016/797 a které parametry by měly kontrolovat železniční podniky po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před prvním použitím vozidla, aby se zajistila kompatibilita mezi vozidly a tratěmi, na nichž mají být provozována. TSI by měly rovněž objasnit postupy, které musí železniční podniky dodržovat, aby zajistily kompatibilitu mezi celými vlakovými soupravami, včetně intermodálních přepravních jednotek, a tratěmi, na nichž mají být provozovány, jakož i (v rámci možností) mezi informacemi, které poskytují provozovatelé infrastruktury, a podmínkami, za kterých by železničním podnikům měl být poskytnut přístup do sítě za účelem provádění souvisejících zkoušek.

(15) Kromě požadavků čl. 5 odst. 2 písm. a) směrnice (EU) 2016/797 ohledně určení základních parametrů a rozhraní mezi subsystémy by měly být rovněž aktualizovány tabulky TSI, v nichž jsou uvedeny vztahy mezi základními parametry a základními požadavky uvedenými v příloze III směrnice (EU) 2016/797, aby byl zajištěn soudržný přístup v rámci všech TSI.

(16) Měla by být zlepšena modularita železničního systému, aby se umožnila snadná výměna v rámci údržby, vznikaly úspory z rozsahu a snížily se náklady na údržbu a zastarávání. Za tímto účelem by měl být přezkoumán a případně zvýšen počet prvků interoperability, čímž by se podpořilo používání běžně dostupných komerčních produktů a náhradních dílů a využívání přínosů normalizace.

(17) Oznamování subjektů posuzování shody představuje pro členské státy a Komisi značnou administrativní zátěž. Aby se zvýšila efektivnost a omezila prodlení, měl by být navržen zjednodušený postup pro dodatečná oznámení, jsou-li od subjektů posuzování shody, jež již byly oznámeny pro předchozí verzi TSI, požadovány pouze

omezené nebo nejsou-li od nich požadovány žádné dodatečné způsobilosti. S cílem zabránit nejistotě by každá TSI měla upřesnit, zda má být dodržen kompletní postup oznamování nebo zda může být oznámení automaticky rozšířeno na revidovanou TSI či zda lze použít zjednodušený postup a za jakých podmínek.

(18) Jelikož v některých případech není popis úloh a odpovědností mezi žadatelem a oznámenými subjekty dosti přesný, což vede k nejistotě a k rozdílům ve výkladu a v provádění postupů posuzování shody prvků interoperability a subsystémů, tyto postupy by měly být přezkoumány a Komise by měla souběžně přijmout prováděcí akty revidující *ad hoc* moduly pro posuzování shody v souladu s čl. 24 odst. 6 směrnice (EU) 2016/797. Okruh modulů povolených pro každý prvek interoperability a subsystém by navíc měl být revidován a pokud možno zjednodušen, aby se zlepšila účinnost postupu a aby se zabránilo zbytečným nákladům.

(19) Při zvažování možných řešení problémů souvisejících s bezpečností by měly být zváženy všechny možné příčiny těchto problémů, včetně těch (nakolik to bude možné), které jsou spojeny s bezpečnostními incidenty, například bezpečnost cestujících po výbuchu.

(20) Evropský systém řízení železničního provozu („ERTMS“), využití telematiky v osobní dopravě („TAP“) a využití telematiky v nákladní dopravě („TAF“) jsou ústředním bodem digitalizace železnic. Příslušné TSI by proto měly být v případě potřeby změněny tak, aby podporovaly digitalizaci železničního odvětví.

(21) Několik TSI stále má otevřené body. Tyto otevřené body jsou prvky, které odpovídají základním požadavkům, a tudíž vyžadují harmonizaci, ale nejsou ještě zahrnuty do daných TSI. Těmito otevřenými body je proto třeba se zabývat, aby se snížil počet vnitrostátních předpisů, s cílem dosáhnout plné interoperability a přispět k fungování jednotného trhu.

(22) V souladu s článkem 6 směrnice (EU) 2016/797 mají být TSI změněny, pokud se ukáže, že obsahují nedostatky.

(23) Je třeba dále rozpracovat nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ([1]) („TSI LOC&PAS“) a nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ([2]) („TSI WAG“), aby byla zajištěna trvalá interoperabilita při současném zvyšování atraktivity a účinnosti železničního systému. Hlavními body, jež by se měly být rozpracovány, jsou zavedení ustanovení s významem konkrétně pro železniční sítě s rozchodem koleje 1 520 mm, volitelná ustanovení usnadňující řazení osobních vlaků včetně zpětné kompatibility s Úmluvou o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní přepravě („RIC“ – Regolamento Internazionale delle Carrozze), systémy se samočinně měnitelným rozchodem, snadný přístup cestujících do osobních vozů, opatření ke zvýšení produktivity železniční nákladní dopravy, jako jsou automatické spřahovací systémy a harmonizovaná identifikace pro nákladní vozy. Měla by být též zvážena opatření pro zlepšení ochrany strojvedoucích, včetně kontroly doby řízení a odpočinku strojvedoucích, konstrukce kabiny strojvedoucího a odpovídající požadavky se zvláštním důrazem na bezpečnost a ochranu zdraví při práci a provozní bezpečnost, včetně problému hluku v kabině.

(24) Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží („RID“) ([3]) je na území Evropské unie zřízen směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ([4]). Výbor odborníků pro RID zavedl do Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží (RID) z roku 2013 ustanovení, které umožňuje dobrovolnou instalaci zařízení pro zjištění bezpečnosti proti vykolejení na nákladní vozy. Pracovní skupina zřízená výborem pro RID doporučila na základě řady studií o nákladech a přínosech těchto zařízení, aby Komise provedla revizi všech příslušných TSI a funkci zjištění bezpečnosti proti vykolejení zahrnula do technických požadavků, provozních aspektů a postupů posuzování shody ([5]). Rovněž by měla být prostudována ustanovení na straně kolejových vozidel i infrastruktury s cílem minimalizovat v případě vykolejení dopady na bezpečnost osob a životního prostředí, a to při zohlednění úloh a odpovědností příslušných subjektů. Mělo by být zejména zabráněno výskytu předmětů vyčnívajících z kolejí, jako jsou železniční návěstí, jež mohou v případě nehody prorazit nádrže, v nichž se přepravují nebezpečné věci, nebo by měla být přijata jiná zmírňující opatření.

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 1302/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 228).

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 321/2013 ze dne 13. března 2013 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – nákladní vozy“ železničního systému v Evropské unii a o zrušení rozhodnutí Komise 2006/861/ES (Úř. věst. L 104, 12.4.2013, s. 1).

([3]) Dodatek C Úmluvy o mezinárodní železniční přepravě (COTIF), uzavřené ve Vilniusu dne 3. června 1999, v platném znění.

([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

([5]) Příloha II zprávy z 5. zasedání pracovní skupiny výboru odborníků pro RID zřízené pro zjištění bezpečnosti proti vykolejení (OTIF/RID/CE/GTDD/2016-A, Bern, 19. a 20. dubna 2016).

(25) Pokud jde o nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ([1]) („TSI NOI“), odborníci obecně souhlasí, že jedním z nejúčinnějších způsobů, jak zmírnit hluk ze železniční dopravy, je dodatečné vybavení stávajících nákladních vozů kompozitními brzdovými špalíky. Toto technické řešení snižuje hluk ze železniční dopravy až o 10 dB, což se rovná 50 % snížení hluku slyšitelného pro člověka. Pro potřeby řešení hlučnosti železniční nákladní dopravy by proto měly být stávající nákladní vozy dodatečně vybaveny kompozitními brzdovými špalíky nebo by měla být přijata jiná vhodná řešení. Vzhledem k odhadovaným nákladům a přínosům těchto řešení lze zvážit jejich postupné zavádění.

(26) S cílem upravit nesrovnalost plynoucí z revize TSI WAG by TSI NOI měla pro potřeby řešení hlučnosti železniční nákladní dopravy zahrnovat zkoušku hluku kompozitních brzdových špalíků, v případě potřeby pomocí traťového monitorovacího zařízení nebo pokud možno pomocí akustických zkoušek kompozitních brzdových špalíků na zkušebním zařízení.

(27) Evropský prováděcí plán systému ERTMS ([2]) byl přijat dne 5. ledna 2017 v souladu s článkem 47 hlavních směrů pro TEN-T a platí pro koridory hlavní sítě. Nařízení Komise (EU) 2016/919 ([3]) („TSI CCS“) by mělo být upraveno tak, aby zajistilo soudržné zavedení systému ERTMS v celé železniční síti v rámci Unie a zároveň zohlednilo evropský prováděcí plán systému ERTMS.

(28) Zpráva o dlouhodobém výhledu systému ERTMS přijatá agenturou dne 18. prosince 2015 ([4]) společně s odvětvím stanoví technologické prvky nezbytné pro podporu obchodního rozvoje systému ERTMS. Tyto prvky zahrnují automatické vedení vlaku, úroveň 3, optimalizaci brzdné křivky, novou generaci telekomunikačního systému a družicové určování polohy. Specifikace evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) a globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) by měly tyto prvky zohlednit a měly by být s přihlédnutím k nezbytné stabilitě systému ERTMS příslušným způsobem změněny. Měl by být zohledněn dopad na jiné TSI.

(29) S ohledem na zvýšené využívání spřažených lokomotiv a ucelených jednotek by mělo být přezkoumáno nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ([5]) („TSI ENE“), pokud jde o požadavky v případě současného provozování většího počtu pantografových sběračů v kontaktu s trolejovými vedeními, které z používání těchto vozidel plyne. Měly by být rovněž zváženy související provozní záležitosti. TSI ENE a další TSI by měly v případě potřeby rovněž zahrnovat ustanovení zajišťující trvalou interoperabilitu při současném zlepšování energetické účinnosti příslušných subsystémů.

(30) Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ([6]) („TSI INF“) by mělo zahrnovat ustanovení zajišťující trvalou interoperabilitu a zároveň umožňovat snížení nákladů na údržbu infrastruktury mimo jiné používáním časově závislé údržby, čidel a technologií sledování stavu.

(31) Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ([7]) („TSI PRM“) by mělo být aktualizováno tak, aby zahrnovalo nejnovější vývoj z hlediska určování a odstraňování překážek bránících přístupnosti a sledování pokroku v oblasti přístupnosti v souladu s čl. 7 odst. 3 o soupisu aktiv a čl. 8 odst. 5 a 7 o vnitrostátních prováděcích plánech nařízení (EU) č. 1300/2014. Společné evropské priority k prohloubení provádění TSI PRM lze rovněž určit na základě vnitrostátních prováděcích plánů. To by mělo zahrnovat přezkum trvalých strukturálních řešení, jež mohou být nezbytná v osobních vozech k tomu, aby se zajistil rovný přístup ke zvláštním službám pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zejména včetně přístupu do jídelních vozů.

(32) Rozhodnutí Komise 2012/757/EU ([8]) („TSI OPE“) by mělo být předmětem pravidelného sledování a v odůvodněných případech by mělo být revidováno, aby se zajistilo, že zůstane aktuální a poskytne optimální harmonizaci, bezpečnost a interoperabilitu provozních požadavků na úrovni rozhraní mezi železničním

([1]) Nařízení Komise (EU) č. 1304/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „kolejová vozidla – hluk“, kterou se mění rozhodnutí 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutí 2011/229/EU (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 421).

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) 2017/6 ze dne 5. ledna 2017 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu (Úř. věst. L 3, 6.1.2017, s. 6).

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

([4]) Evropská agentura pro železnice, ERA-REP-150 ze dne 18. prosince 2015.

([5]) Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 179).

([6]) Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 1).

([7]) Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 110).

([8]) Rozhodnutí Komise 2012/757/EU ze dne 14. listopadu 2012 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ železničního systému v Evropské unii a o změně rozhodnutí 2007/756/ES (Úř. věst. L 345, 15.12.2012, s. 1).

podnikem a provozovateli infrastruktury, zejména v případě přeshraničního provozu. Mělo by rovněž zohlednit vývoj související s i) technologickými prvky systému ERTMS nezbytnými pro podporu obchodního rozvoje systému ERTMS uvedeného ve 28. bodě odůvodnění, ii) bezpečnostní kulturou a lidskými faktory, a iii) kompatibilitou vlak/trať.

(33) Komise má navíc podle článku 36 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ([1]) požádat agenturu, aby vydala doporučení týkající se vymezení dovedností a kvalifikací všech zaměstnanců, kteří provádějí úkoly důležité pro bezpečnost, a jejich zahrnutí do TSI OPE nebo do jiných příslušných právních předpisů. Tato doporučení by měla zahrnovat nejen strojvedoucí, ale rovněž jiné členy doprovodu vlaku, kteří provádějí úkoly související s bezpečností, jež mohou vyžadovat zvláštní školení, a zaměstnance podílející se na provozu a údržbě železničního systému.

(34) Po zavedení požadavků na místa pro hašení požáru pro zvládání „horkých" mimořádných událostí v nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ([2]) („TSI SRT") a vzhledem k související zpětné vazbě z odvětví by měly být revidovány provozní požadavky TSI SRT s ohledem na harmonizaci hodnocení schopnosti evakuace, například ve vztahu ke vzdálenosti mezi dvěma horizontálními nebo vertikálními únikovými cestami. Měla by být rovněž vyhodnocena potřeba zahrnout ustanovení pro zajištění komunikace mezi doprovodem vlaku na jedné straně a provozovatelem infrastruktury a záchrannými službami na straně druhé a v případě potřeby by měla být zahrnuta související ustanovení.

(35) Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ([3]) („TSI TAF") by mělo zahrnovat informace usnadňující výměnu vozů, kombinovanou neboli multimodální dopravu, rozvoj koridorů pro železniční nákladní dopravu a hlášení událostí a současně zohlednit propojení s jinými souvisejícími nástroji. Měl by být zahrnut zjednodušený postup pro aktualizaci technické základní specifikace TSI TAF v souladu s procesem správy řízení změn TSI TAF uvedeným v oddíle 7.2 přílohy nařízení (EU) č. 1305/2014. Navíc by měla být provedena studie o možnosti výměny údajů týkajících se TSI TAF s aplikacemi souvisejícími s bezpečností, například v případě nebezpečných věcí nebo výjimečných zásilek. TSI by rovněž měla být změněna tak, aby agentuře umožňovala posoudit soulad nástrojů IT zavedených evropským železničním odvětvím s požadavky TSI. Oddíl 2.3.2 přílohy nařízení (EU) č. 1305/2014, který vyžaduje, aby smluvní ujednání hlavních železničních podniků poskytovala zúčastněným stranám informace, by kromě toho mohl představovat překážku pro digitalizaci železnic, a měl by být proto přezkoumán.

(36) Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ([4]) („TSI TAP") by mělo být přezkoumáno v zájmu dalšího usnadnění digitálního prodeje jízdenek, včetně kontroly a vypořádání plateb mezi účastníky, zvláště s ohledem na rozvoj iniciativy prosazující model kompletních služeb („Full Service Model"), která vzešla z průmyslu. TSI by měla rovněž zohlednit revize TSI PRM a vhodné žádosti o změnu prostřednictvím zavedeného procesu správy řízení změn TSI TAP. Měl by být přezkoumán podíl úkolů souvisejících se správou centralizovaných datových struktur, aby se zohlednily nové úkoly a odpovědnosti agentury jako systémového orgánu a řídícího orgánu definovaného v dokumentu Řízení TAP ([5]) a zřízeného odvětvím s cílem urychlit provádění TSI TAP. Je třeba rovněž usilovat o zlepšení s cílem usnadnit vznik systémů prodeje jednotných jízdenek a informačních systémů pro multimodální cestování, zejména prostřednictvím přístupu k příslušným údajům o přepravě po železnici a jejich výměny se zúčastněnými stranami v multimodálním hodnotovém řetězci. TSI TAP by se navíc měla zaměřit na usnadnění vzniku integrovaných služeb mobility. TSI by rovněž měla být změněna tak, aby agentuře umožňovala posoudit soulad nástrojů IT zavedených evropským železničním odvětvím s požadavky TSI,

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/796 ze dne 11. května 2016 o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 1).

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1303/2014 ze dne 18. listopadu 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se „bezpečnosti v železničních tunelech" železničního systému Evropské unie (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 394).

([3]) Nařízení Komise (EU) č. 1305/2014 ze dne 11. prosince 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Využití telematiky v nákladní dopravě" železničního systému Evropské unie a o zrušení rozhodnutí (ES) č. 62/2006 (Úř. věst. L 356, 12.12.2014, s. 438).

([4]) Nařízení Komise (EU) č. 454/2011 ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě" transevropského železničního systému (Úř. věst. L 123, 12.5.2011, s. 11).

([5]) Dokument B.61 uvedený v příloze V TSI TAP.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

Toto rozhodnutí stanoví konkrétní cíle, podle nichž se vypracují nové technické specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“) nebo změní stávající TSI.

Článek 2

Úkoly agentury

Při vypracovávání TSI a jejich změn na žádosti Komise podle čl. 5 odst. 2 směrnice (EU) 2016/797 se agentura řídí konkrétními cíli stanovenými v článcích 3 až 14 tohoto rozhodnutí.

Po zohlednění odhadovaných nákladů a přínosů konkrétních cílů uvedených v prvním pododstavci předloží agentura Komisi doporučení.

Článek 3

Společné konkrétní cíle

1. TSI se vztahují na celý železniční systém Unie způsobem, který předchází zdvojování činností, zajišťuje přímější soulad mezi subsystémy, základními požadavky a TSI a umožňuje soudržné vymezení strategií pro uplatňování TSI.

Za tímto účelem se vypracují různé možné scénáře a příslušná posouzení dopadů.

2. S cílem zohlednit požadavky stanovené v čl. 1 odst. 3 až 5 směrnice (EU) 2016/797 se přezkoumá zeměpisná a technická oblast působnosti každé TSI.

3. TSI se v případě potřeby přezkoumají, aby se zajistilo dosažení správné rovnováhy mezi přístupy založenými na pravidlech a přístupy založenými na posouzení rizik.

4. U jednotlivých TSI se přezkoumá soulad mezi základními parametry a příslušnými základními požadavky, jakož i rozhraní s jinými subsystémy.

5. V případě potřeby zahrnují TSI ustanovení, která:

a) zohledňují možný dopad na jiné TSI a na jejich vzájemné rozhraní a stávající příslušné strategie, politiky a právní předpisy Unie a zajišťují mezi nimi soudržnost. TSI pokud možno zachovávají platná ustanovení, jejichž cílem je odstranění technických překážek interoperability;

b) zohledňují vývoj železničního systému Unie a souvisejících činností v oblasti výzkumu a inovací a začlení je do sebe, až dosáhnou vhodné úrovně vyspělosti;

c) uzavřou zbývající otevřené body;

d) zohledňují vývoj technických požadavků použitelných v sítích třetích zemí s rozchodem koleje 1 520 mm;

e) harmonizují další definice jednotlivých TSI kromě definic, jež jsou uvedeny ve směrnici (EU) 2016/797;

f) začlení odkazy na normy a na jiné technické dokumenty, které se pravidelně vyvíjejí, tak aby je bylo možné včas aktualizovat;

g) přezkoumávají počet prvků interoperability a v případě potřeby jej zvyšují;

h) uvádějí, zda subjekty posuzování shody, které již byly oznámeny na základě předchozí verze TSI, musí být oznámeny znovu a zda se použije zjednodušený postup oznámení. Ve všech případech se stanoví použitelné související podmínky;

i) zohledňují osvědčené postupy odvětví a přezkoumávají výběr modulů stanovený v postupech pro posuzování shody prvků interoperability a subsystémů;

j) snižují riziko vykolejení, jakož i dopady na bezpečnost osob a životního prostředí v případě vykolejení;

k) při zvažování možných řešení problémů souvisejících s bezpečností zohledňují všechny možné příčiny těchto problémů, včetně (v rámci možností) těch, které jsou spojeny s bezpečnostními incidenty, aniž by ohrozily bezpečnost nebo interoperabilitu;

l) zlepšují energetickou účinnost příslušných subsystémů.

6. TSI související s informačními a komunikačními systémy zohledňují požadavky na architekturu s otevřeným zdrojovým kódem a otevřenými daty.

7. Upřesní se uplatňování modulů pro posuzování shody prvků interoperability a subsystémů, včetně možných revizí obsahu příslušných kapitol TSI, jakož i potřeba nových nebo revidovaných *ad hoc* modulů nebo přechod na standardní moduly uvedené v příloze II rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ([1]). Za tímto účelem se provede studie, která stanoví:

i) úlohy a odpovědnosti zúčastněných stran zapojených do postupů posuzování shody;

ii) rozšířenou oblast působnosti s cílem zahrnout také postupy posuzování shody týkající se oznámených vnitrostátních technických předpisů;

iii) prvky postupů uvedených v bodě ii) včetně obsahu technické dokumentace a posloupnosti fází posuzování;

iv) vzory certifikátů o ověření a jejich dobu platnosti v případě certifikace podle příslušné TSI nebo podle vnitrostátních předpisů;

v) podmínky, za kterých mohou být prvky interoperability certifikovány podle zrušených TSI;

vi) prvky dozorových auditů nebo auditů pro obnovu povolení, pro které platí posuzování založené na systému (systémech) řízení jakosti, včetně podmínek, za jakých se provedou neočekávané návštěvy v prostorách žadatele.

Článek 4

Konkrétní cíle vztahující se na TSI LOC&PAS

1. Ustanovení o systémech se samočinně měnitelným rozchodem v nařízení (EU) č. 1302/2014 („TSI LOC&PAS“) se přezkoumá, mimo jiné z hlediska technických specifikací a postupů posuzování shody.

2. V případě potřeby se při zohlednění rozhraní s infrastrukturou do TSI LOC&PAS zahrnou ustanovení usnadňující přístup cestujících do osobních vozů.

3. TSI LOC&PAS zahrne volitelné způsoby usnadňující:

a) povolování vozidel v rozsáhlých oblastech použití a

b) řazení osobních vlaků včetně zpětné kompatibility s Úmluvou o vzájemném používání osobních a zavazadlových vozů v mezinárodní přepravě („RIC“ – Regolamento Internazionale delle Carrozze).

4. V případě potřeby se do TSI LOC&PAS zahrnou požadavky na lepší ochranu strojvedoucích z hlediska bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, jakož i provozní bezpečnosti. Definují se specifikace pro nástroje ke kontrole dob řízení a odpočinku pro strojvedoucí.

5. TSI LOC&PAS zohlední změny postupu uvedení mobilních subsystémů na trh podle článků 20 až 26 směrnice (EU) 2016/797, včetně kontrol před prvním použitím vozidel s povolením uvedených v čl. 4 odst. 3 písm. i) a v článku 23 této směrnice.

([1]) Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

Článek 5

Konkrétní cíle vztahující se na TSI WAG

1. Aniž je dotčen čl. 21 odst. 16 směrnice (EU) 2016/797, nařízení (EU) č. 321/2013 („TSI WAG“) zahrne vozidla, která mají být povolena a provozována na železničních sítích v Unii s rozchodem koleje 1 520 mm.

2. Ustanovení TSI WAG o systémech se samočinně měnitelným rozchodem se přezkoumají, mimo jiné z hlediska technických specifikací a postupů posuzování shody.

3. TSI WAG zahrne ustanovení ke zvýšení pružnosti a účinnosti při řazení vlaků a rozvoji intermodální dopravy. V případě potřeby se zahrnou ustanovení o automatickém spřahování.

4. TSI WAG zajistí soudržnost a zabrání překrývání s Řádem pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečného zboží („RID“), pokud jde o příslušné technické požadavky na vozidla. Zahrnutí funkce zjištění bezpečnosti proti vykolejení se zváží z hlediska technických požadavků, provozních aspektů a postupů posuzování shody.

5. TSI WAG zahrne požadavky zlepšující identifikaci nákladních vozů. V případě potřeby se zahrne používání bezkontaktních technologií a souvisejících norem.

6. TSI WAG zohlední změny postupu uvedení mobilních subsystémů na trh podle článků 20 až 26 směrnice (EU) 2016/797, včetně kontrol před prvním použitím vozidel s povolením uvedených v čl. 4 odst. 3 písm. i) a v článku 23 této směrnice.

Článek 6

Konkrétní cíle vztahující se na TSI NOI

1. Nařízení (EU) č. 1304/2014 („TSI NOI“) zahrne ustanovení s cílem účinně řešit hlučnost železniční nákladní dopravy dodatečným vybavením stávajících nákladních vozů kompozitními brzdovými špalíky nebo pomocí jiných vhodných řešení.

2. Do TSI NOI se zahrne postup zaměřený na zkoušení akustické výkonnosti kompozitních brzdových špalíků. Používání kompozitních brzdových špalíků uvedených v dodatku G nařízení (EU) č. 321/2013 se povoluje. V případě potřeby mohou být požadovány dodatečné zkoušky buď pomocí traťového monitorovacího zařízení, nebo akustických zkoušek kompozitních brzdových špalíků na zkušebním zařízení.

Článek 7

Konkrétní cíle vztahující se na TSI CCS

1. Nařízení (EU) 2016/919 („TSI CCS“) se přezkoumá s cílem zjednodušit postup aktualizace jeho technické základní specifikace v souladu s žádostmi o změnu prostřednictvím procesu správy řízení změn TSI CCS.

2. TSI CCS se reviduje s cílem zajistit soudržné zavedení systému ERTMS v celé železniční síti v rámci Unie. Za účelem nákladově efektivního využívání se zacílí na jednoduché palubní architektury a nižší počet verzí softwaru.

3. TSI CCS změní specifikace evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) a globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) a zároveň zohlední analýzu nákladů a přínosů týkající se nových projektů a minulých investic. Zahrne technické i přechodové regulační rámce pro řešení technologických prvků uvedených ve zprávě o dlouhodobém výhledu systému ERTMS.

4. TSI CCS stanoví mechanismus pro rychlou opravu chyb, přičemž zohlední kompatibilitu mezi traťovými a palubními subsystémy. Uvedený mechanismus zahrne nápravná opatření pro zajištění kompatibility provádění systému ERTMS, aniž by ohrozil stabilitu tohoto systému. Případně se zahrnou dodatečná opatření pro zajištění technické kompatibility mezi traťovými a palubními subsystémy.

5. TSI CCS umožní přechod technologií, které mohou být použity traťovými i palubními subsystémy, z GSM-R na komunikační systém příští generace a současně zohlední rovnováhu mezi normami specifickými pro železnice a obecnými telekomunikačními normami.

Článek 8

Konkrétní cíle vztahující se na TSI ENE

Přezkoumá se nařízení (EU) č. 1301/2014 („TSI ENE"), pokud jde o technické požadavky vztahující se na současné provozování většího počtu pantografových sběračů v kontaktu s trolejovými vedeními, které plyne z používání spřažených lokomotiv a ucelených jednotek. V případě potřeby se rovněž zahrnou související provozní záležitosti.

Článek 9

Konkrétní cíle vztahující se na TSI INF

1. Do nařízení (EU) č. 1299/2014 („TSI INF") se zahrnou ustanovení zajišťující trvalou interoperabilitu v subsystému a v případě potřeby s jinými subsystémy a zároveň umožňující snížení nákladů na údržbu infrastruktury, zejména používáním časově závislé údržby, čidel a technologií sledování stavu.

2. TSI INF zahrne ustanovení o systémech se samočinně měnitelným rozchodem, mimo jiné z hlediska technických specifikací a postupů posuzování shody.

Článek 10

Konkrétní cíle vztahující se na TSI PRM

1. Nařízení (EU) č. 1300/2014 („TSI PRM") se přezkoumá s cílem stanovit požadavky na soupis aktiv uvedený v článku 7 tohoto nařízení.

Zahrne ustanovení související s určením subjektů odpovědných za poskytování souvisejících údajů a ustanovení, která stanoví harmonogram pro pořízení soupisu aktiv ze strany členských států.

Tato ustanovení vycházejí z doporučení agentury podle čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení a z osvědčených postupů plynoucích z provádění soupisů aktiv pořízených jednotlivými členskými státy.

2. TSI PRM vymezí společné priority a kritéria pro další zlepšování přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace na základě srovnávacího přehledu strategií obsažených ve vnitrostátních prováděcích plánech uvedených v článku 8 nařízení (EU) č. 1300/2014.

Tyto priority a kritéria zohlední osvědčené postupy plynoucí z rozvoje a provádění těchto plánů.

3. TSI PRM stanoví jasnou definici ručních a elektrických invalidních vozíků a příslušné požadavky na inovativní elektrické invalidní vozíky pro bezpečný přístup do osobních vlaků.

Článek 11

Konkrétní cíle vztahující se na TSI OPE

1. Rozhodnutí 2012/757/EU („TSI OPE") vymezí základní provozní zásady a společná provozní pravidla s cílem umožnit snížení počtu vnitrostátních předpisů.

2. TSI OPE zahrne ustanovení pro zajištění kompatibility mezi celými vlakovými soupravami a tratěmi, na nichž mají být provozovány.

3. TSI OPE zohlední rozvoj normalizovaných metod a protokolů komunikace, jakož i normalizovaných systémů výměny dat.

4. TSI OPE zohlední vývoj registrů uvedených v článcích 47, 48 a 49 směrnice (EU) 2016/797.

5. TSI OPE vymezí oblast působnosti otevřených bodů pro provoz a rozliší mezi příslušnými vnitrostátními předpisy a pravidly vyžadujícími harmonizaci prostřednictvím práva Unie s cílem umožnit přechod na interoperabilní systém tím, že definuje optimální úroveň technické harmonizace.

6. TSI OPE zajistí vytvoření soudržných propojení s provozními požadavky systémů řízení bezpečnosti provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. To zahrne zajištění toho, aby byly přiměřeně zohledněny bezpečnostní kultura a lidské faktory.

7. TSI OPE v případě potřeby vymezí dovednosti a kvalifikace pro všechny zaměstnance, kteří provádějí úkoly důležité pro bezpečnost, jež nejsou zahrnuty v jiných příslušných právních předpisech.

Článek 12

Konkrétní cíle vztahující se na TSI SRT

1. Provozní požadavky nařízení (EU) č. 1303/2014 („TSI SRT“) se přezkoumají s ohledem na harmonizaci hodnocení schopnosti evakuace, například ve vztahu ke vzdálenosti mezi dvěma horizontálními nebo vertikálními únikovými cestami.

2. V případě potřeby se zahrnou ustanovení o komunikaci mezi doprovodem vlaku na jedné straně a provozovatelem infrastruktury a záchrannými službami na straně druhé.

Článek 13

Konkrétní cíle vztahující se na TSI TAF

1. Nařízení (EU) č. 1305/2014 („TSI TAF“) se přezkoumá za účelem zjednodušení postupu aktualizace jeho technické základní specifikace v souladu s procesem správy řízení změn TSI TAF uvedeným v oddíle 7.2 přílohy tohoto nařízení.

2. Obsah a struktura zpráv definovaných v TSI TAF ve vztahu k výměně vozů a řazení vlaků se přezkoumají a v případě potřeby zjednoduší.

3. Obsah a struktura zpráv definovaných v TSI TAF ve vztahu ke kombinované neboli multimodální dopravě se přezkoumají, a nejsou-li k dispozici, vypracují se s cílem usnadnit logistiku a provoz.

4. V případě potřeby zahrne TSI TAF údaje, jež se vyměňují s aplikacemi souvisejícími s bezpečností.

5. Propojení mezi databázemi TSI TAF a nástroji používanými ke zlepšení výkonnosti železniční nákladní dopravy se přezkoumá.

6. TSI TAF umožní agentuře posoudit soulad nástrojů IT zavedených evropským železničním odvětvím s požadavky TSI.

7. TSI TAF neuloží železničním podnikům požadavky, jež by mohly představovat překážku pro digitalizaci železnic.

Článek 14

Konkrétní cíle vztahující se na TSI TAP

1. Nařízení (EU) č. 454/2011 („TSI TAP“) se reviduje za účelem zjednodušení postupu aktualizace jeho technické základní specifikace v souladu s procesem správy řízení změn TSI TAP uvedeným v oddíle 7.5.2 přílohy tohoto nařízení.

2. Zeměpisná oblast působnosti TSI TAP je stejná jako zeměpisná oblast působnosti TSI TAF.

3. TSI TAP v případě potřeby zohlední základní požadavek „přístupnosti“ definovaný v bodě 1.6 přílohy III směrnice (EU) 2016/797.

4. TSI TAP zohlední revizi TSI PRM, zejména pokud jde o soupisy aktiv a v případě potřeby iniciativu prosazující model kompletních služeb („Full Service Model“), která vzešla z průmyslu.

5. TSI TAP vymezí podíl úkolů souvisejících se správou centralizovaných datových struktur, aby se zohlednily nové úkoly a odpovědnosti agentury a řídícího orgánu zřízeného odvětvím s cílem urychlit provádění TSI TAP.

6. TSI TAP se zaměří na usnadnění vzniku systémů prodeje jednotných jízdenek a integrovaných jízdenek a informačních a rezervačních systémů pro multimodální cestování.

7. TSI TAP umožní agentuře posoudit soulad nástrojů IT zavedených evropským železničním odvětvím s požadavky TSI.

Článek 15

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

V Bruselu dne 8. června 2017.

Za Komisi

předseda

Jean-Claude JUNCKER

OPRAVY

Oprava nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2017/653 ze dne 8. března 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1286/2014 o sděleních klíčových informací týkajících se strukturovaných retailových investičních produktů a pojistných produktů s investiční složkou stanovením regulačních technických norem týkajících se prezentace, obsahu, kontroly a úpravy sdělení klíčových informací a podmínek pro splnění požadavků na poskytnutí těchto sdělení

(Úřední věstník Evropské unie L 100 ze dne 12. dubna 2017)

Strana 51, příloha VII, tabulka 1:

místo:

”

Investice [10 000 EUR] **Scénáře**	**Pokud provedete odprodej po [1] roce/letech**	**Pokud provedete odprodej po [doporučená doba držení/2]**	**Pokud provedete odprodej [na konci doporučené doby držení]**
Náklady celkem	[…] %	[…] %	**[…] %**
Dopad na výnos (RIY) ročně	[…] %	[…] %	**[…] %** “

má být:

”

Investice [10 000 EUR] **Scénáře**	**Pokud provedete odprodej po [1] roce/letech**	**Pokud provedete odprodej po [doporučená doba držení/2]**	**Pokud provedete odprodej [na konci doporučené doby držení]**
Náklady celkem	[…]	[…]	**[…]**
Dopad na výnos (RIY) ročně	[…] %	[…] %	**[…] %** “

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



Úřad pro publikace Evropské unie
2985 Lucemburk
LUCEMBURSKO

CS