

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2017/6**z 5. januára 2017****o európskom pláne rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy**

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1315/2013 z 11. decembra 2013 o usmerneniach Únie pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete a o zrušení rozhodnutia č. 661/2010/EÚ⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 47 ods. 2,

keďže:

- (1) Cieľom európskeho plánu rozvoja Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) je zabezpečiť, aby vozidlá uvedené v bode 1.1 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) 2016/919⁽²⁾ vybavené ERTMS postupne získavali prístup k väčšiemu počtu tratí, prístavov, terminálov a zriaďovacích staníc bez toho, aby okrem ERTMS potrebovali aj systémy triedy B. Európsky plán rozvoja ERTMS stanovený rozhodnutím Komisie 2012/88/EÚ⁽³⁾ by sa mal upraviť tak, aby zohľadňoval stav zavádzania ERTMS v členských štátoch a aby bol v súlade s požiadavkami článku 39 ods. 2 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a s vymedzením koridorov základnej siete stanoveným v článku 2 ods. 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013⁽⁴⁾. Tento plán v kombinácii s národným plánom implementácie uvedeným v bode 7.4.4 prílohy k nariadeniu (EÚ) č. 2016/919 by mal majiteľom vozidiel poskytovať dostatočný prehľad umožňujúci primerané plánovanie ich činností.
- (2) Plán rozvoja pre koridory základnej siete by mal zahŕňať stanice, križovatky, prístup k základným námorným a vnútrozemským prístavom, letiskám, terminálom intermodálnej prepravy a k zložkám infraštruktúry uvedeným v článku 11 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, pretože sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v európskej železničnej sieti.
- (3) Úplný súlad s nariadením (EÚ) 2016/919 je rozhodujúcim predpokladom pre zavedenie ERTMS. Členské štáty zatiaľ tento cieľ nedosiahli, najmä z dôvodu zavedenia vnútroštátneho riešenia alebo špecifických riešení pre jednotlivé projekty.
- (4) Na zavedenie nového traťového zariadenia ERTMS by členské štáty mali použiť najnovší súbor špecifikácií uvedený v prílohe A k nariadeniu (EÚ) 2016/919, ktorým sa opravujú chyby a nesprávny výklad predchádzajúcej základnej špecifikácie, navrhujú sa jednoduchšie technické riešenia a zabezpečuje sa kompatibilita s vozidlovými jednotkami podľa základnej špecifikácie 3.
- (5) Vykonávacie predpisy pre traťové zariadenia dopĺňajú vykonávacie predpisy pre vozidlové zariadenia stanovené v nariadení (EÚ) č. 2016/919. Preto treba zosúladiť európsky plán rozvoja ERTMS s technickými špecifikáciami interoperability (TSI) týkajúcimi sa subsystémov riadenie-zabezpečenie a návštenie stanovenými v uvedenom nariadení.
- (6) Zavádzanie ERTMS na cezhraničných úsekoch môže byť technicky náročné, a preto by malo byť predmetom prioritnej intervencie zo strany Únie, členských štátov a príslušných manažérov infraštruktúry. Pri zavádzaní ERTMS na cezhraničných úsekoch by mali kľúčovú úlohu zohrávať aj koridory nákladnej železničnej dopravy v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010⁽⁵⁾, najmä implementáciou koordinovaných riešení.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 1.

⁽²⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

⁽³⁾ Rozhodnutie Komisie 2012/88/EÚ z 25. januára 2012 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov riadenia-zabezpečenia a návštenia (Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2012, s. 1).

⁽⁴⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1316/2013 z 11. decembra 2013 o zriadení Nástroja na prepájanie Európy, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 913/2010 a zrušujú sa nariadenia (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010 (Ú. v. EÚ L 348, 20.12.2013, s. 129).

⁽⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22).

- (7) Keďže synchronizované cezhraničné zavádzanie predstavuje významný prvok v obchodných prípadoch železničných podnikov, príslušní manažéri infraštruktúry by mali podpísať dohodu, ktorou sa zabezpečí koordinácia lehôt zavádzania systému a technických riešení. V prípade nezhody môže Komisia poskytnúť podporu pri hľadaní riešení.
- (8) S cieľom sledovať pokrok v zavádzaní ERTMS v koridoroch základnej siete by členské štáty mali Komisii oznamovať včasnú implementáciu na svojich úsekoch pomocou systému TENtec a Európskeho registra infraštruktúry. Príslušné lehoty sa môžu predĺžiť na žiadosť členského štátu, ale len vo výnimočných prípadoch.
- (9) Revízia nariadenia (EÚ) č. 1316/2013 by mohla mať dôsledky na smerovanie koridorov základnej siete. Toto nariadenie by sa malo zodpovedajúcim spôsobom preskúmať. Týmto nariadením sa stanovujú lehoty na implementáciu na uvedených úsekoch koridorov, kde sa ERTMS môže uviesť do prevádzky najneskôr do roku 2023. Všetky lehoty po roku 2023 budú do 31. decembra 2023 preskúmané vzhľadom na časový horizont vymedzený v nariadení (EÚ) č. 1315/2013 s cieľom určiť realistický harmonogram realizácie a možnosti skoršej realizácie.
- (10) Od dátumu začatia uplatňovania tohto nariadenia, ktoré je vykonávacím aktom v zmysle článku 13 nariadenia (EÚ) 2016/919, prestanú platiť body 7.3.1, 7.3.2, 7.3.2.1, 7.3.2.2, 7.3.2.4, 7.3.2.5, 7.3.2.6, 7.3.4 a 7.3.5 prílohy III k rozhodnutiu 2012/88/EÚ. Toto nariadenie by sa však nemalo vzťahovať na bod 7.3.2.3, pretože je mimo rozsahu pôsobnosti jeho právneho základu. Preto by sa bod 7.3.2.3 prílohy III k rozhodnutiu 2012/88/EÚ mal naďalej uplatňovať až do prijatia ďalšieho vykonávacieho aktu.
- (11) V súvislosti s vysokorychlostnými traťami nachádzajúcimi sa v koridoroch základnej siete, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, ak je jedna z podmienok stanovených v bode 7.3.2.3 prílohy III k rozhodnutiu 2012/88/EÚ splnená do dátumu stanoveného na ten istý úsek v prílohe I, manažéri železničnej infraštruktúry by mali daný úsek vybaviť traťovým zariadením ERTMS v súlade s uvedeným ustanovením.
- (12) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 52 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. Týmto nariadením sa stanovuje harmonogram zavádzania Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) v koridoroch základnej siete, ako sa uvádza v prílohe I.
2. Toto nariadenie sa nevzťahuje na implementáciu vozidlového zariadenia ERTMS stanovenú v bode 7.3.3 prílohy III k rozhodnutiu 2012/88/EÚ.

Článok 2

Pravidlá implementácie traťových zariadení špecifické pre ETCS

1. Manažéri železničnej infraštruktúry vybavlia koridory základnej siete systémom ERTMS a uvedú ho v daných koridoroch do prevádzky najneskôr do termínov uvedených v prílohe I k tomuto nariadeniu vrátane železničných staníc a križovatiek. Železničné spojenie s prvkami uvedenými v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1315/2013 a so zložkami infraštruktúry uvedenými v článku 11 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013, ktoré sa nachádzajú v koridore základnej siete, musí byť vybavené a uvedené do prevádzky v termíne stanovenom pre príslušný úsek koridoru základnej siete.

Ich zavádzanie musí byť v súlade s článkom 1 ods. 4, článkom 7 ods. 2 písm. c) a článkom 39 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013.

2. Koridor základnej siete sa považuje za vybavený systémom ERTMS, pokiaľ sa povolí uvedenie ERTMS do prevádzky v súlade s článkom 15 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽¹⁾ alebo článkom 18 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 ⁽²⁾, čím sa umožní obojsmerná osobná i nákladná preprava, najmä v prípade stavebných prác alebo narušení premávky, a pokiaľ je to potrebné na prevádzku vozidiel vybavených iba systémom ERTMS, na vedľajších koľajach.
3. Manažéri železničnej infraštruktúry vo vzájomnej spolupráci vynakladajú úsilie o inštaláciu systému ERTMS a jeho uvedenie do prevádzky na cezhraničných úsekoch, a to súčasne a technicky konzistentným spôsobom. Manažéri železničnej infraštruktúry po konzultácii s dotknutými železničnými podnikmi podpíšu dohodu o technických a prevádzkových aspektoch zavádzania systému na každom z týchto cezhraničných úsekov. Manažéri železničnej infraštruktúry uzatvoria takúto dohodu najneskôr jeden rok pred uplynutím skoršieho termínu na zavedenie systému na danom cezhraničnom úseku. Táto dohoda obsahuje prechodné ustanovenia s cieľom zohľadniť potreby železničných podnikov súvisiace s cezhraničnou dopravou. V prípade nezhody iniciujú príslušné členské štáty aktívny dialóg s cieľom nájsť spoločné zosúladené riešenia. Môžu požiadať Komisiu o podporu. Členské štáty oznámia tieto dohody Komisii najneskôr jeden mesiac po ich uzatvorení.
4. Termíny dokončenia projektov spolufinancovaných Úniou stanovené v dohodách, ktoré sú skoršie ako termíny stanovené v prílohe I, majú prednosť pred uvedenými termínmi.
5. Členské štáty sa môžu rozhodnúť zachovať existujúce systémy triedy B, ako sú vymedzené v bode 2.2 prílohy k nariadeniu (EÚ) 2016/919. Pred uplynutím termínov stanovených v prílohe I sa vozidlám uvedeným v bode 1.1 prílohy k nariadeniu (EÚ) 2016/919, ktoré sú vybavené verziou systému ERTMS kompatibilnou s traťovým zariadením, sprístupnia tieto trate a zložky infraštruktúry uvedené v článku 11 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 bez toho, aby sa od nich vyžadovalo vybavenie systémom triedy B.

Článok 3

Oznámenia

1. Po uvedení ERTMS do prevádzky na úseku koridora základnej siete dotknutý členský štát informuje o tejto skutočnosti Komisiu do jedného mesiaca prostredníctvom systémov zriadených podľa článku 49 ods. 1 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 a článku 5 ods. 1 vykonávacieho rozhodnutia Komisie 2014/880/EÚ ⁽³⁾.
2. Členské štáty oznámia Komisii akékoľvek oneskorenia pri uvádzaní ERTMS do prevádzky na danom úseku koridora základnej siete, ktorý má byť systémom vybavený. Manažéri železničnej infraštruktúry zodpovedajúcim spôsobom informujú členské štáty o týchto oneskoreniach.
3. Pri oznamovaní oneskorenia uvedených v odseku 2 príslušný členský štát pošle Komisii súbor, ktorý obsahuje technický opis projektu a nový termín na uvedenie ERTMS do prevádzky. V súbore sa uvedú dôvody oneskorenia a nápravné opatrenia, ktoré manažér železničnej infraštruktúry prijal.
4. Ak je dôvodom oneskorenia výnimočná okolnosť, Komisia môže rozhodnúť o odložení príslušného termínu najviac o tri roky. Ak sa odklad povolí, členský štát vykoná potrebné zmeny svojho národného plánu implementácie podľa bodu 7.4.4 prílohy k nariadeniu (EÚ) 2016/919 do jedného mesiaca od povolenia tohto odkladu.

Výnimočnou okolnosťou podľa prvého pododseku je okolnosť vyplývajúca z fázy plánovania, ktorá súvisí so špecifickými geologickými zisteniami, ochranou životného prostredia alebo ochranou druhov, archeologickými nálezmi, postupmi udeľovania povolení, vykonávaním posudzovania vplyvu na životné prostredie v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ ⁽⁴⁾, alebo okolnosť vyplývajúca z fáz výstavby a povoľovania, ktoré sú mimo kontroly predkladateľa projektu a nepatria do kategórie obvyklých rizík, ktoré by sa mali riešiť na úrovni riadenia projektu pri tomto druhu projektov.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44).

⁽³⁾ Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2014/880/EÚ z 26. novembra 2014 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2011/633/EÚ (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 489).

⁽⁴⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2014/52/EÚ zo 16. apríla 2014, ktorou sa mení smernica 2011/92/EÚ o posudzovaní vplyvov určitých verejných a súkromných projektov na životné prostredie (Ú. v. EÚ L 124, 25.4.2014, s. 1).

5. Ak sa nejakým legislatívnym aktom nekompatibilne zmenia špecifikácie ERTMS stanovené v nariadení (EÚ) 2016/919, členské štáty poskytnú Komisii analýzu vplyvu uplatňovania zmeneného právneho odkazu na ich sieť a na plánovanie systému ERTMS, a to bez zbytočného odkladu, ale najneskôr súbežne s formálnym stanoviskom výboru uvedeného v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797. Ak možno preukázať priamy vplyv zmien na náklady alebo harmonogram konkrétnych realizácií, príloha I sa zodpovedajúcim spôsobom upraví.

Článok 4

Preskúmanie

Po konzultácii s členskými štátmi a s pomocou európskeho koordinátora systému ERTMS uvedeného v článku 45 nariadenia (EÚ) č. 1315/2013 Komisia najneskôr do 31. decembra 2023 preskúma lehoty po 1. januári 2024, ktoré sú stanovené v prílohe I k tomuto nariadeniu.

Článok 5

Odkazy

Odkazy na prílohu III k rozhodnutiu 2012/88/EÚ sa považujú za odkazy na toto nariadenie a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe II.

Článok 6

Nadobudnutie účinnosti

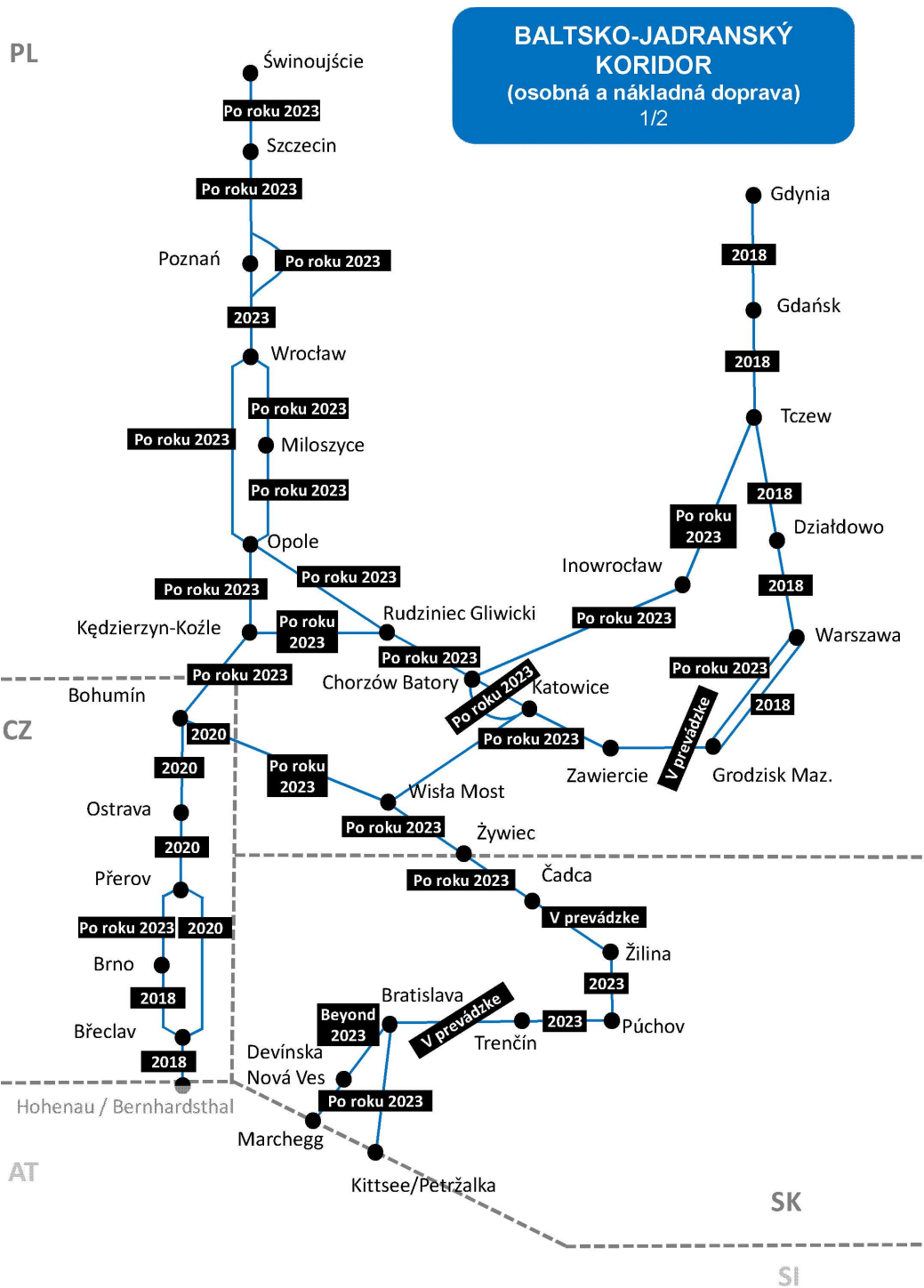
Toto nariadenie nadobúda účinnosť 26. januára 2017.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

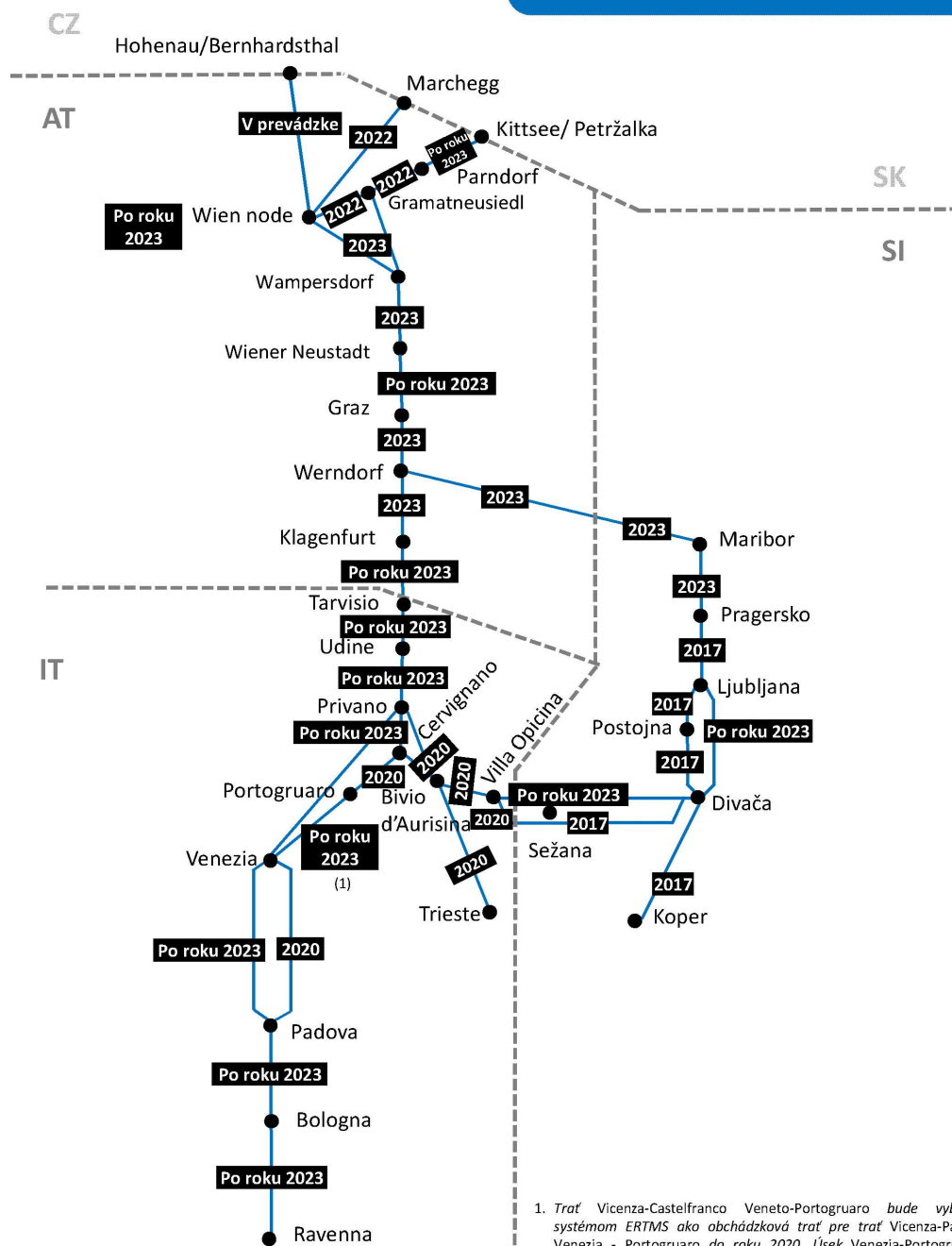
V Bruseli 5. januára 2017

Za Komisiu
predseda
Jean-Claude JUNCKER

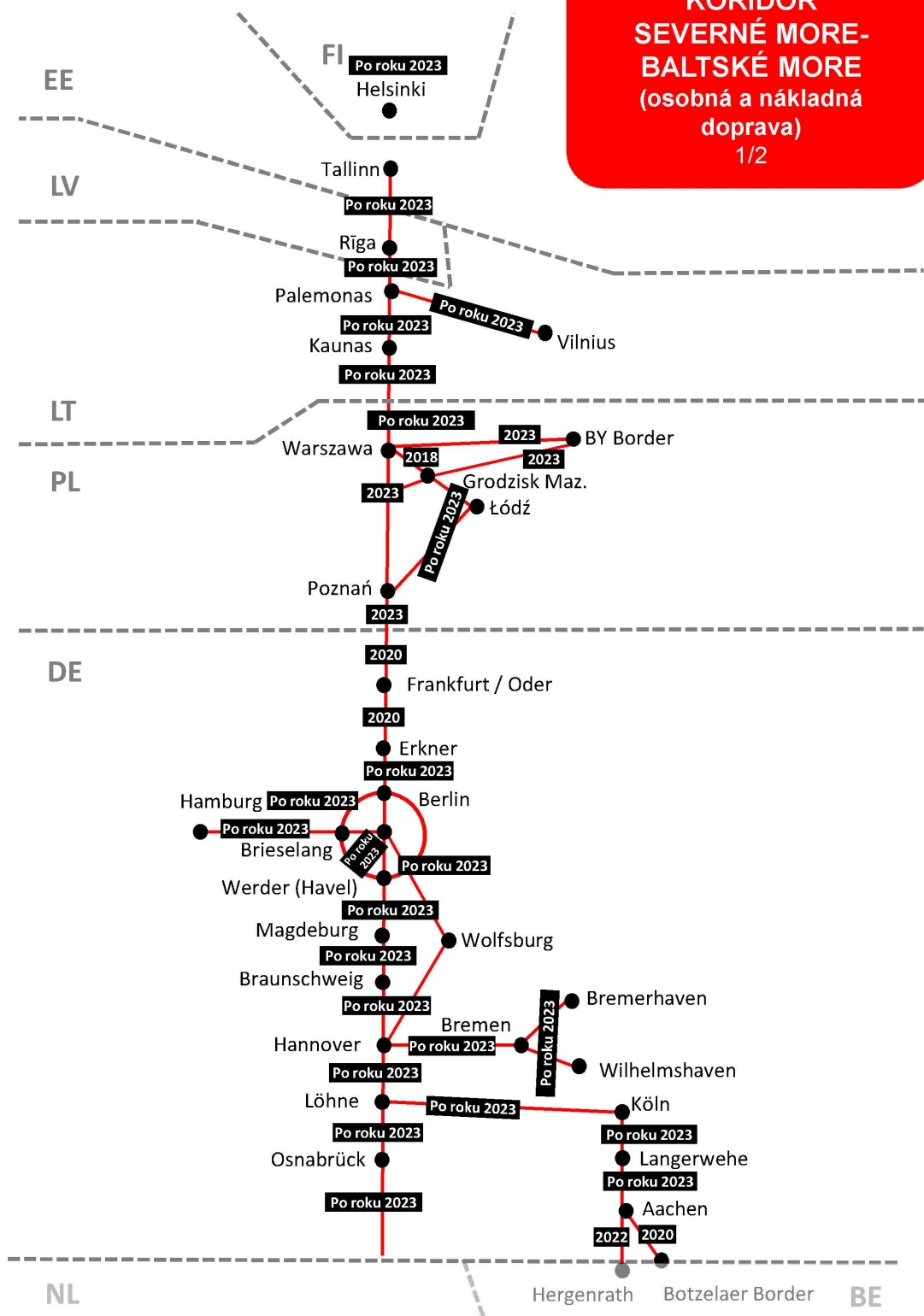
PRÍLOHA I



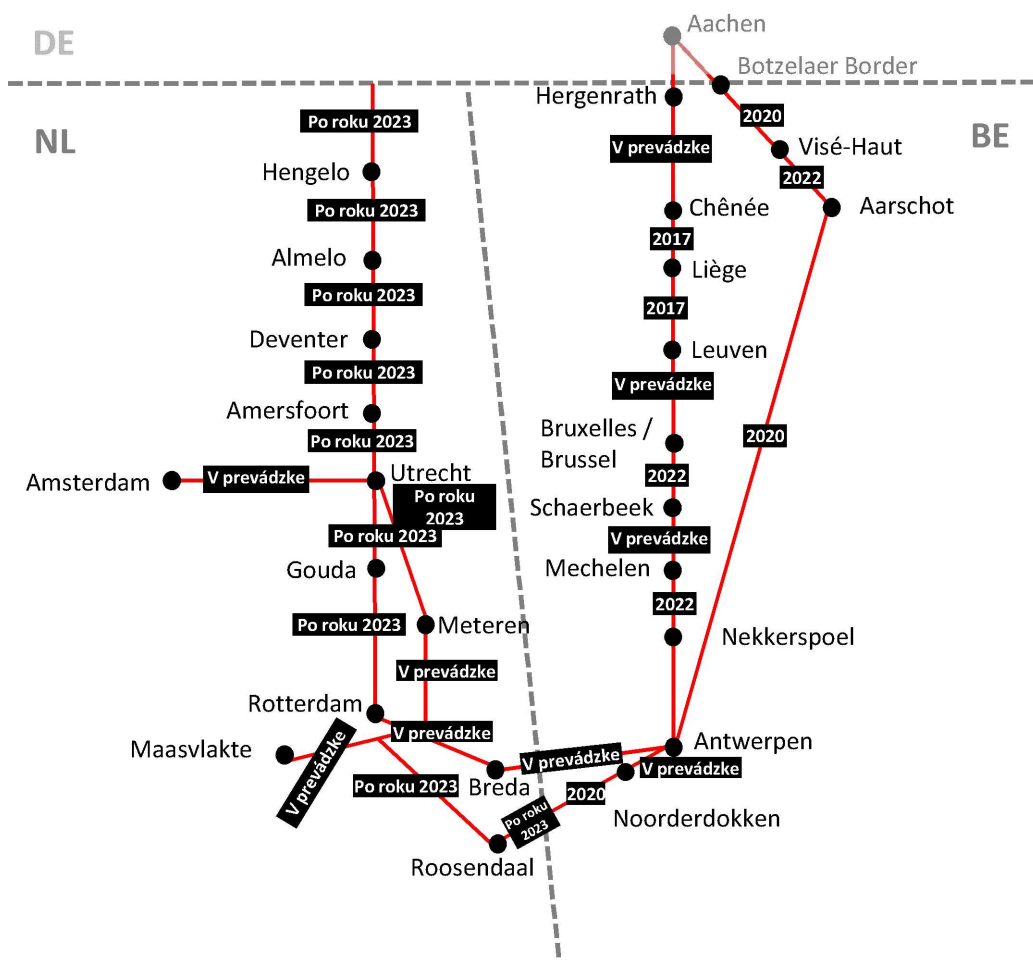
BALTSKO-JADRANSKÝ KORIDOR (osobná a nákladná doprava) 2/2



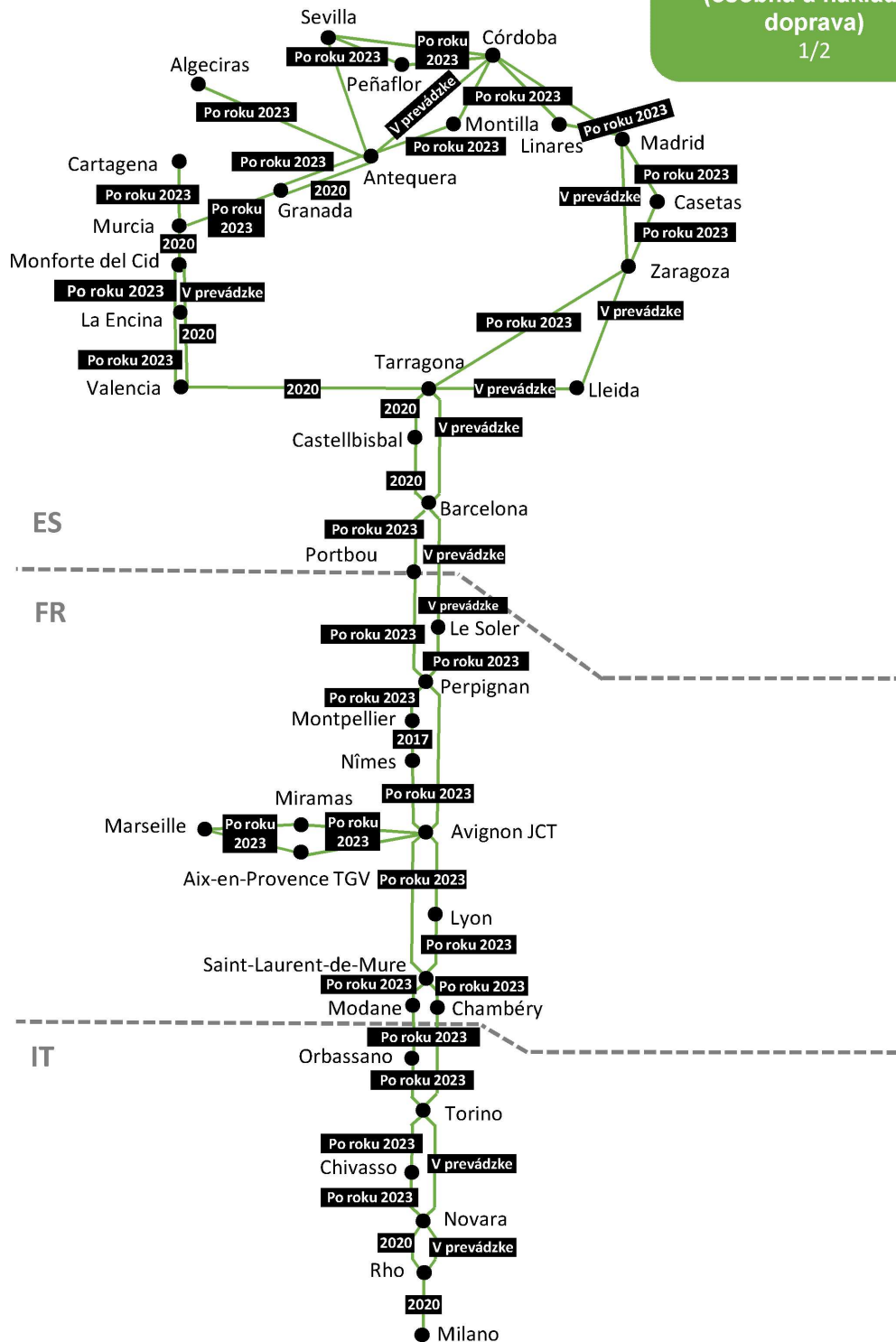
**KORIDOR
SEVERNÉ MORE-
BALTSKÉ MORE
(osobná a nákladná
doprava)
1/2**



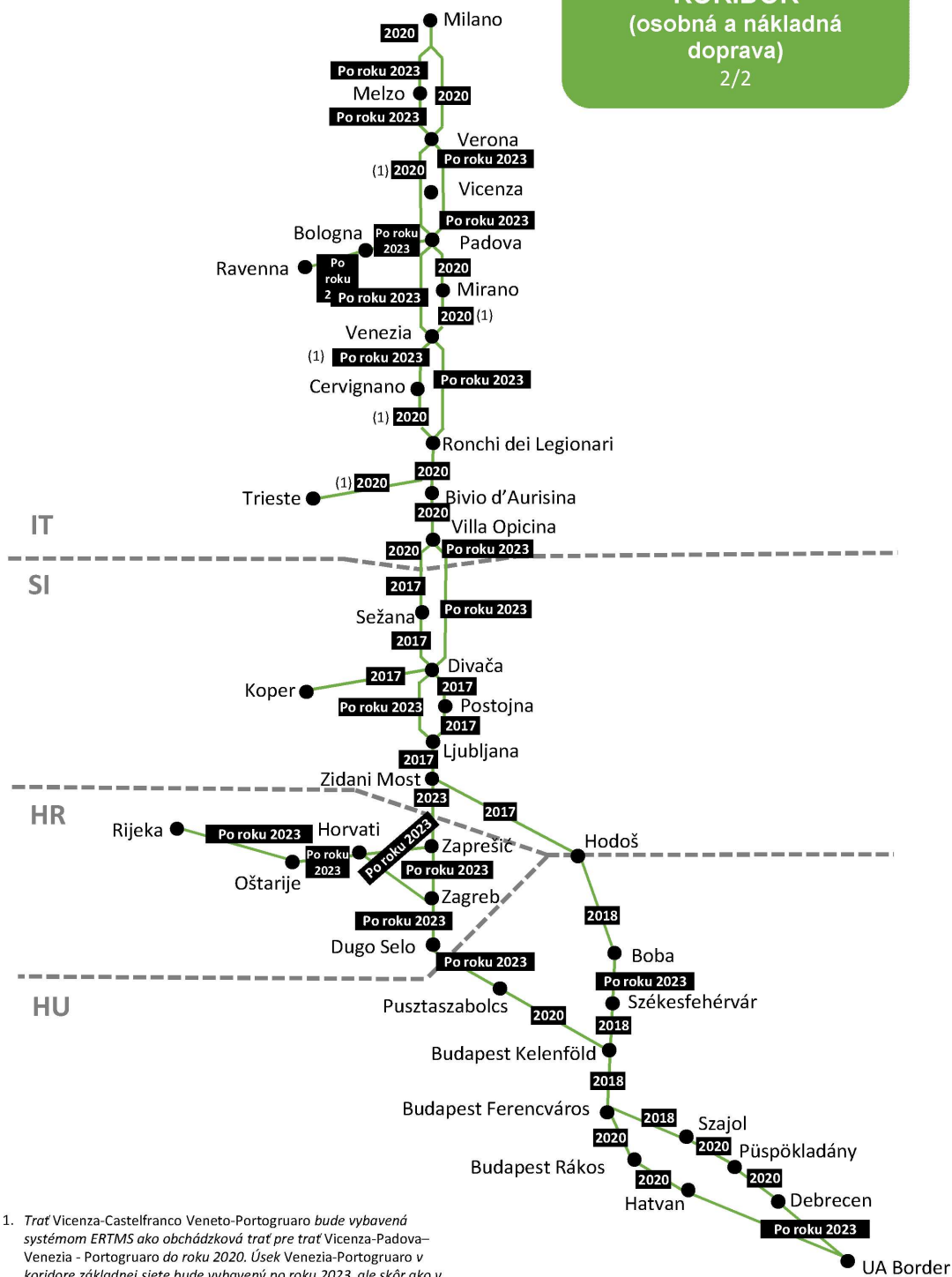
**KORIDOR
SEVERNÉ MORE-BALTSKÉ
MORE
(osobná a nákladná doprava)
2/2**



STREDOMORSKÝ KORIDOR (osobná a nákladná doprava) 1/2



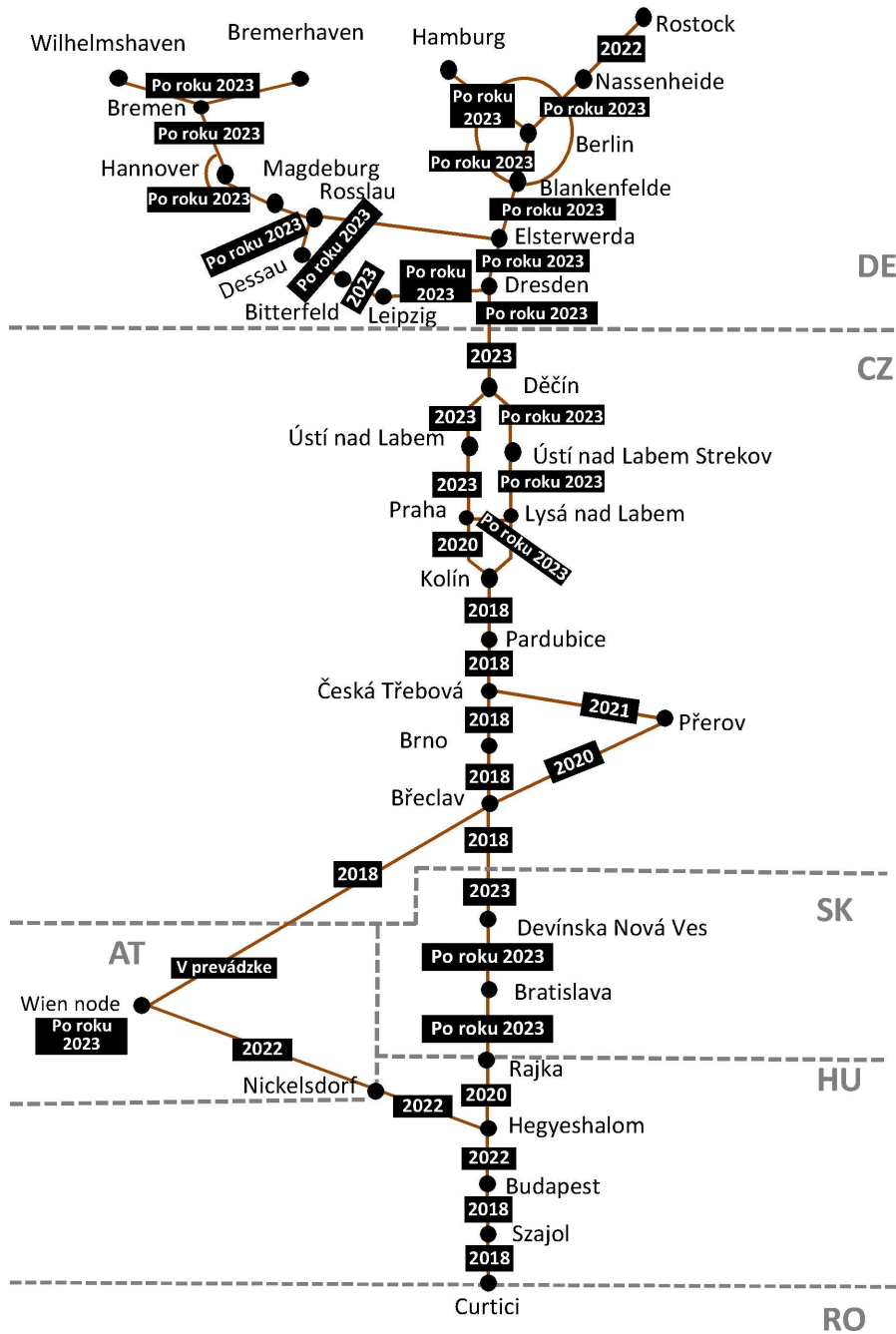
STREDOMORSKÝ KORIDOR (osobná a nákladná doprava) 2/2



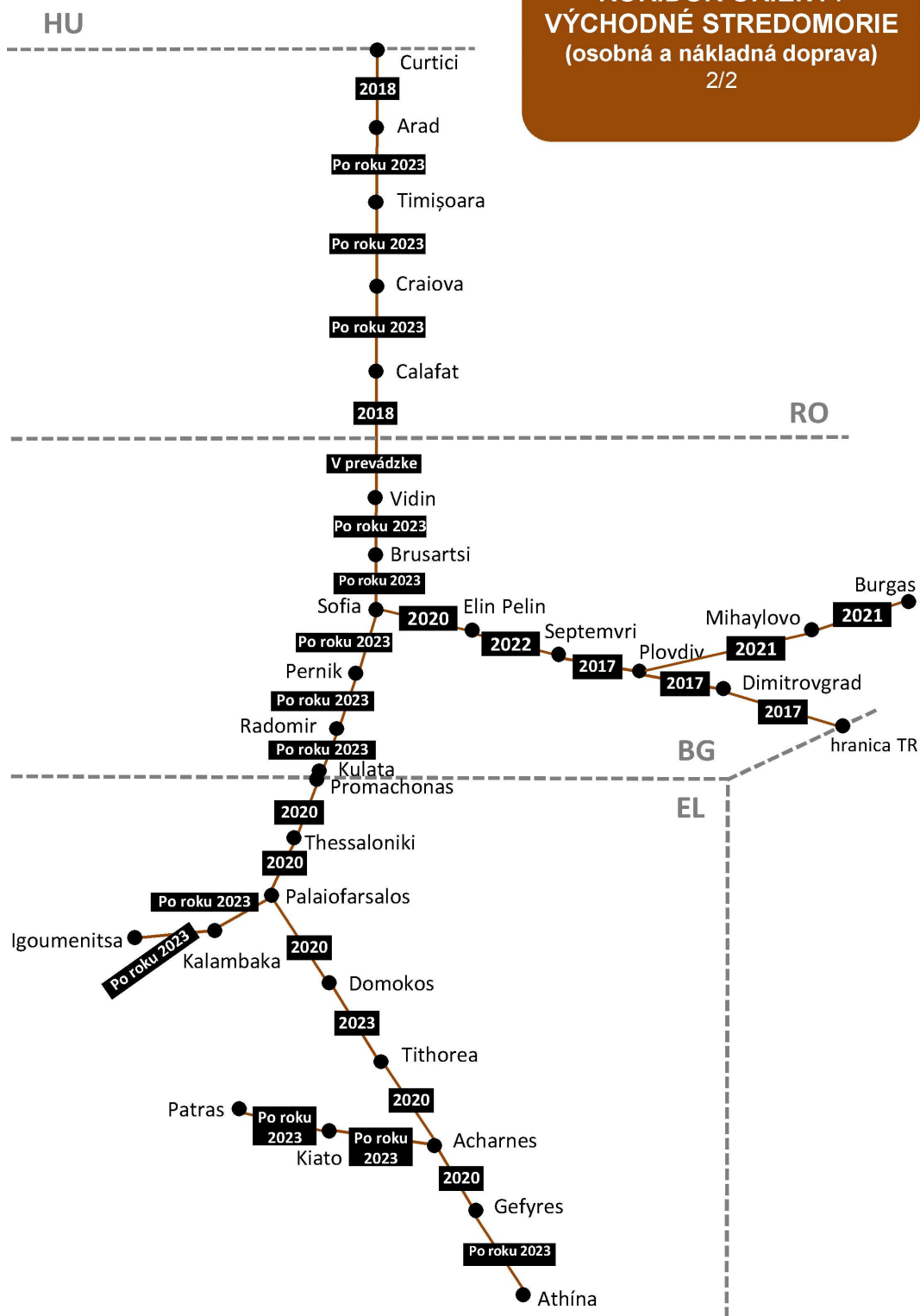
KORIDOR ORIENT / VÝCHODNÉ STREDOMORIE

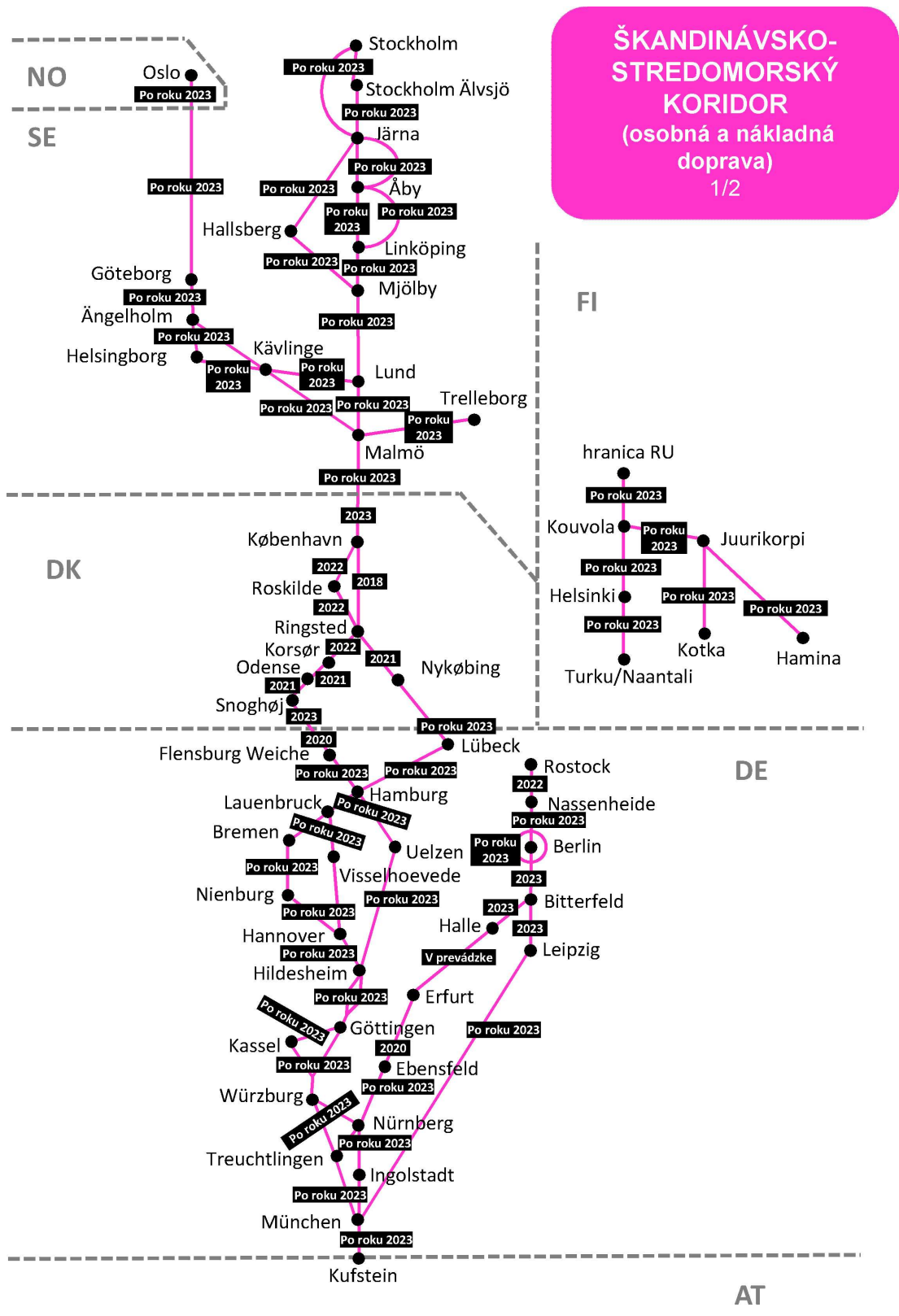
(osobná a nákladná doprava)

1/2



**KORIDOR ORIENT /
VÝCHODNÉ STREDOMORIE**
(osobná a nákladná doprava)
2/2

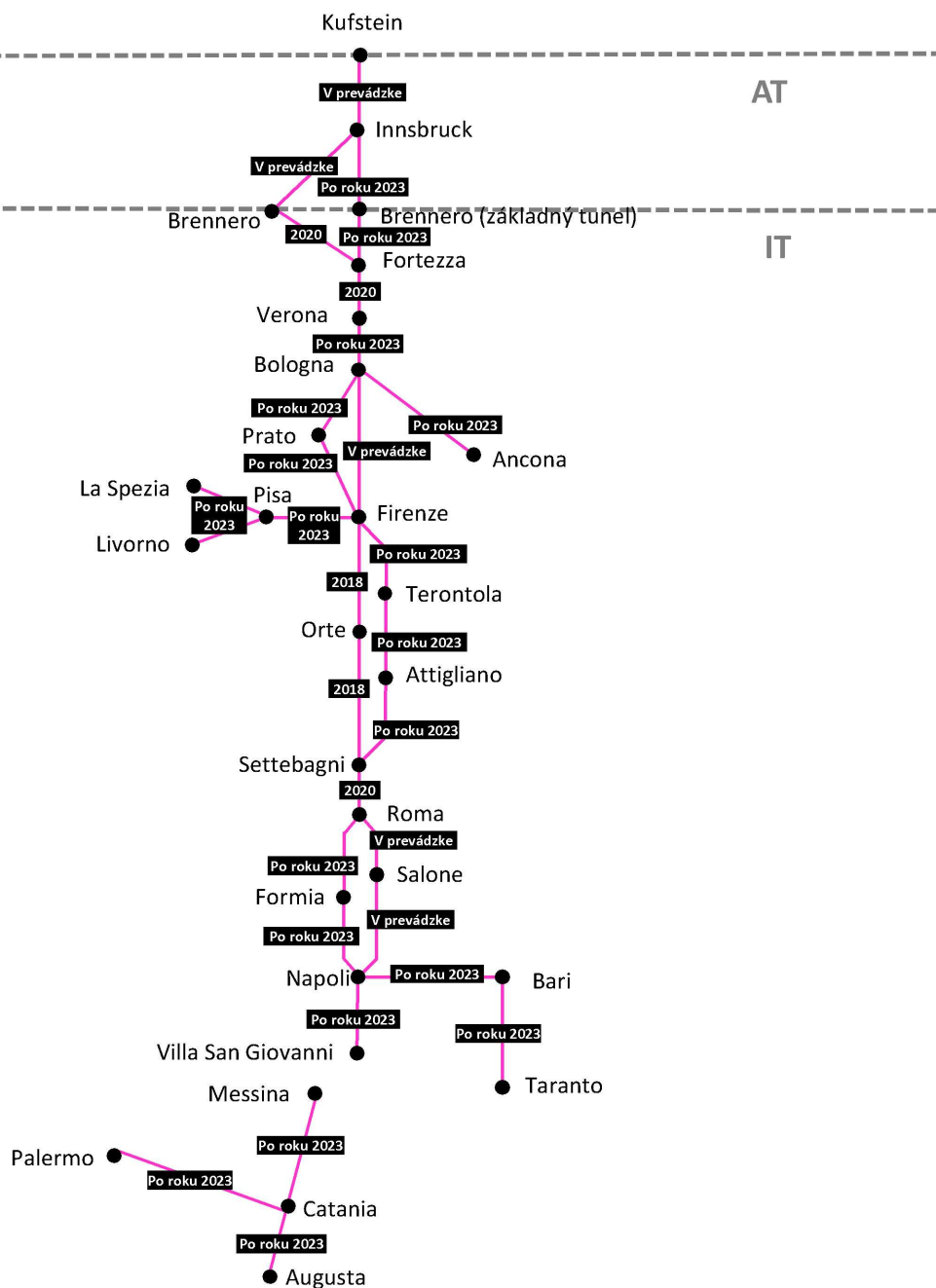




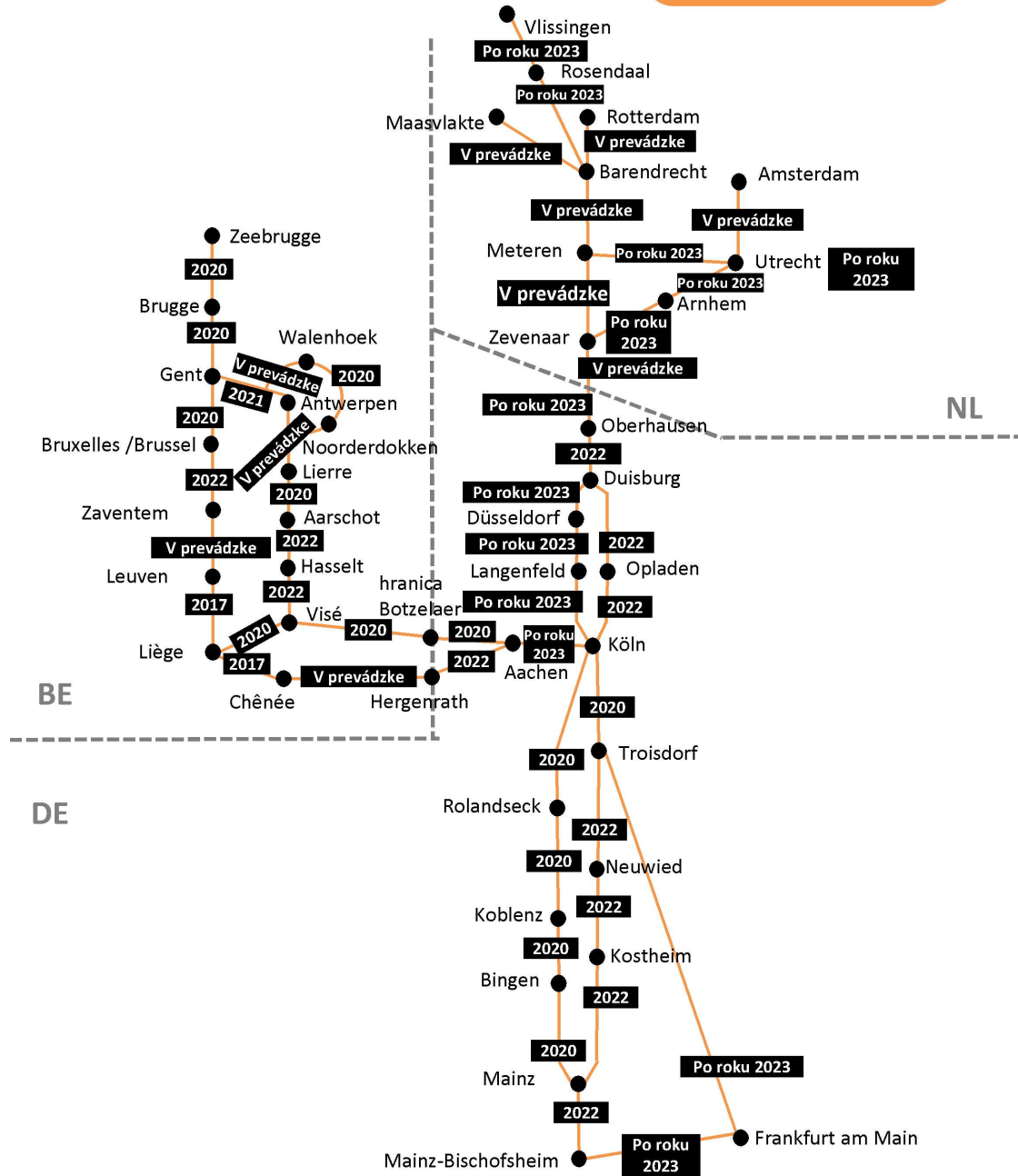
ŠKANDINÁVSKO-STREDOMORSKÝ KORIDOR

(osobná a nákladná doprava)

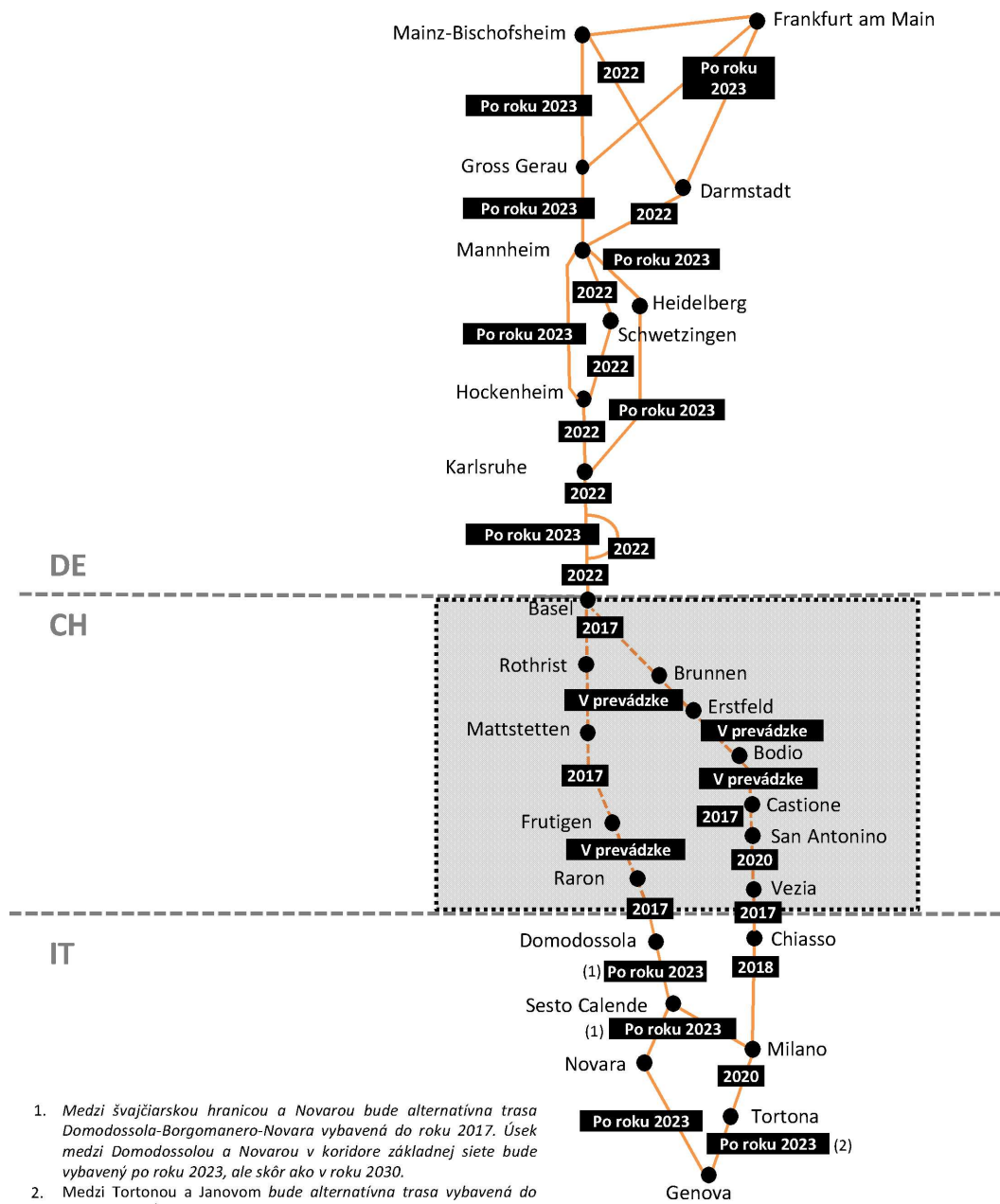
2/2



**KORIDOR
RÝN-ALPY**
(osobná a nákladná
doprava)
1/2

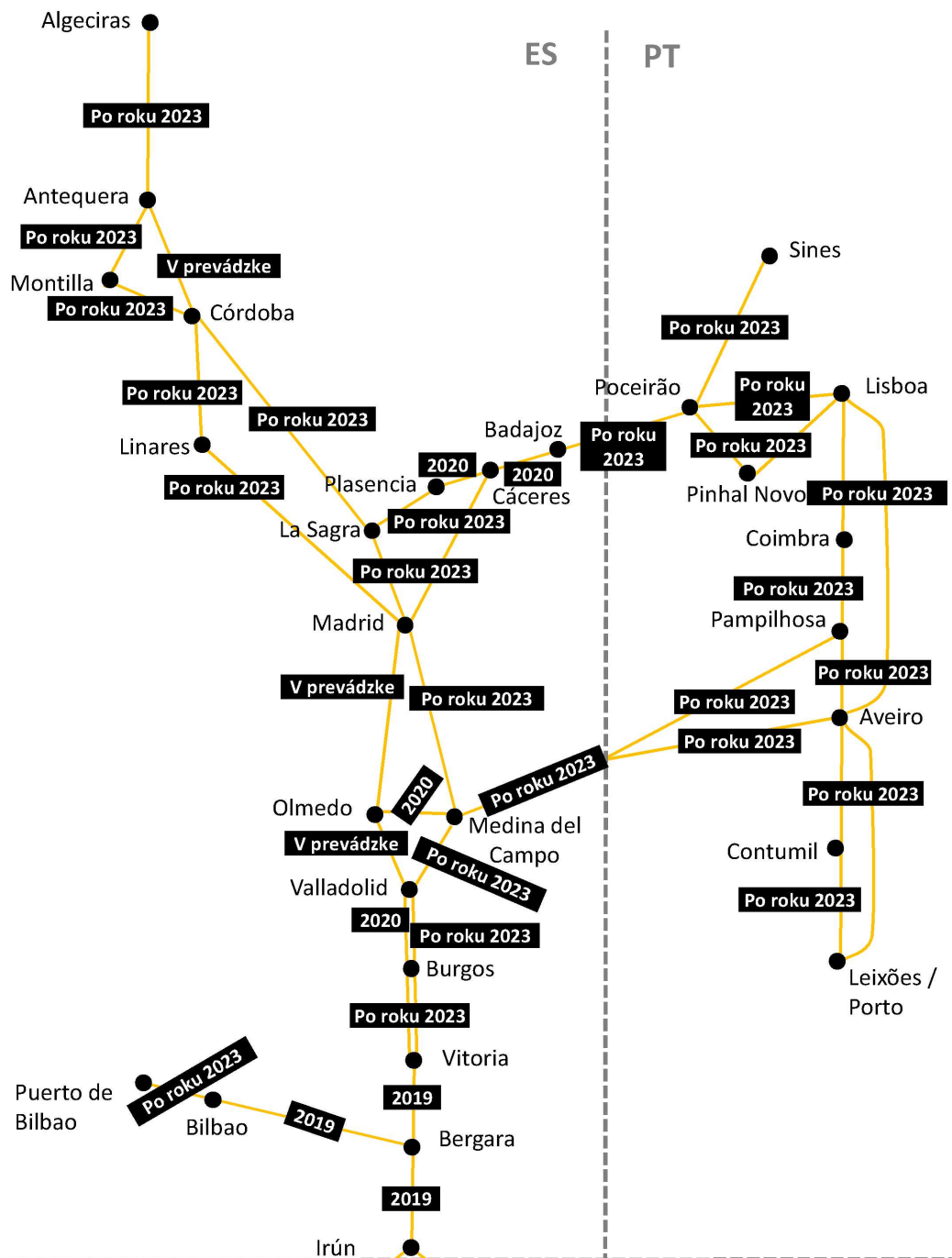


KORIDOR RÝN-ALPY (osobná a nákladná doprava) 2/2

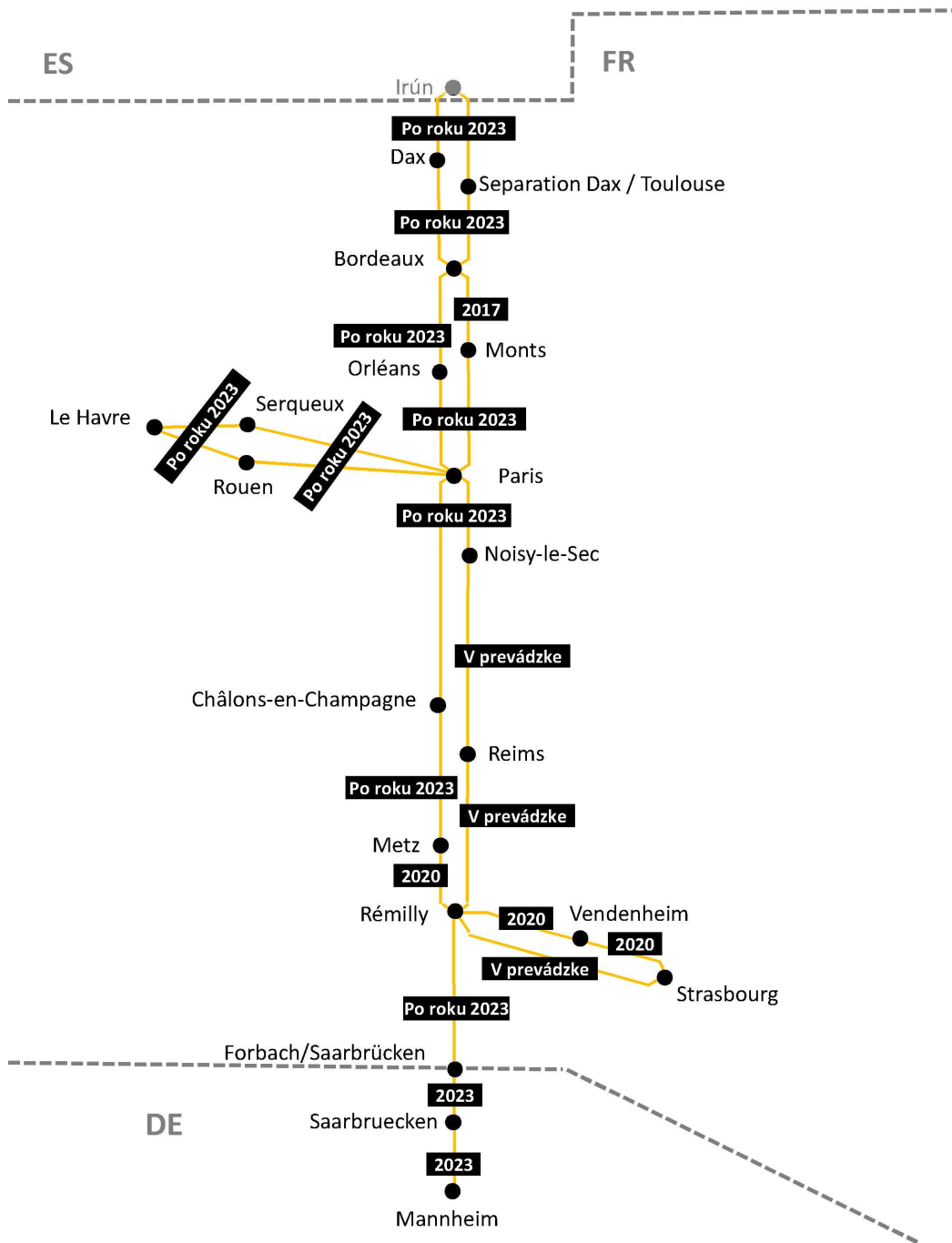


1. Medzi švajčiarskou hranicou a Novarou bude alternatívna trasa Domodossola-Borgomanero-Novara vybavená do roku 2017. Úsek medzi Domodossolou a Novarou v koridore základnej siete bude vybavený po roku 2023, ale skôr ako v roku 2030.
2. Medzi Tortonou a Janovom bude alternatívna trasa vybavená do roku 2020. Úsek medzi Tortonou a Janovom (Genova) v koridore základnej siete bude vybavený po roku 2023, ale skôr ako v roku 2030.

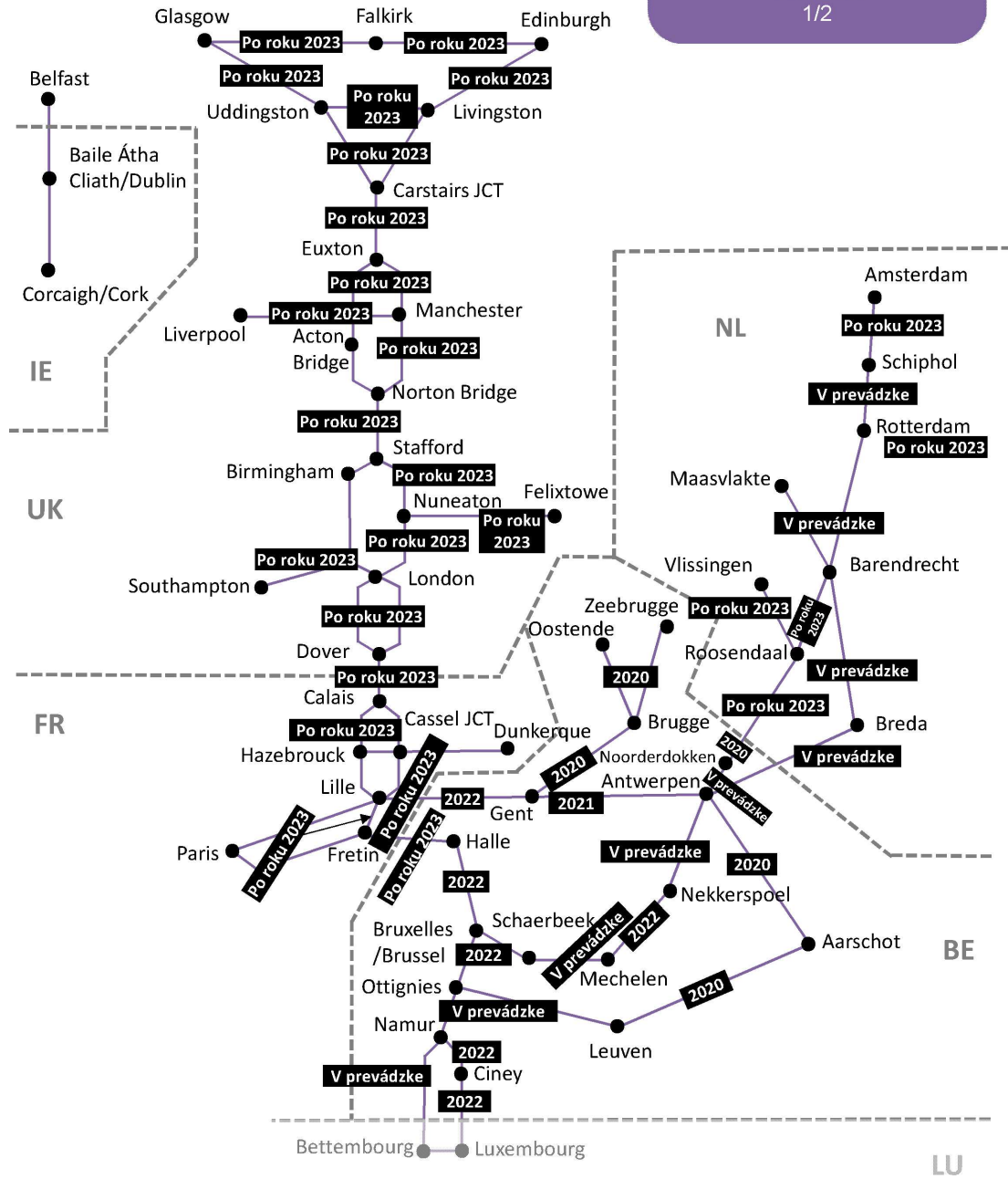
ATLANTICKÝ KORIDOR (osobná a nákladná doprava) 1/2



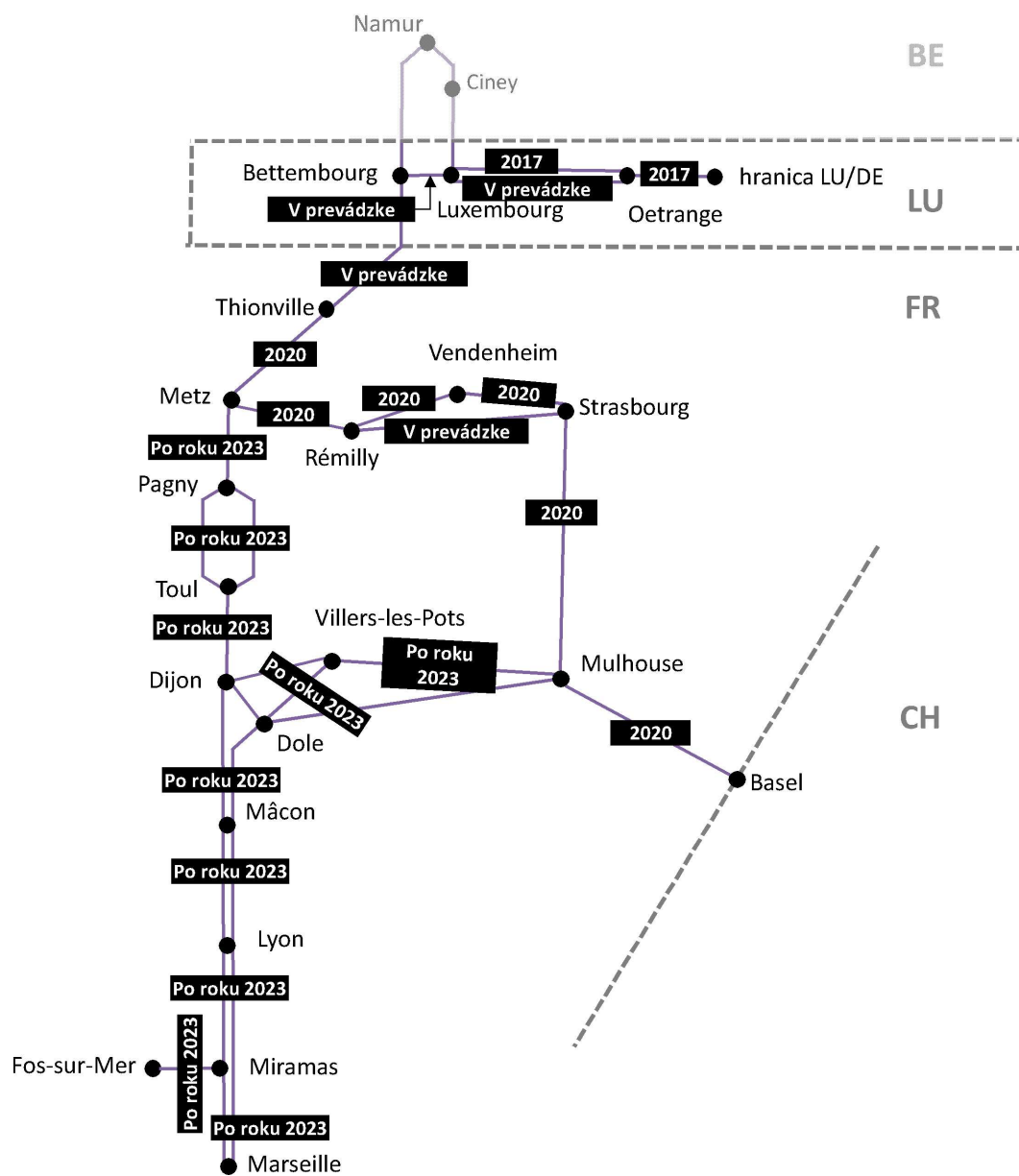
ATLANTICKÝ KORIDOR
(osobná a nákladná doprava)
2/2



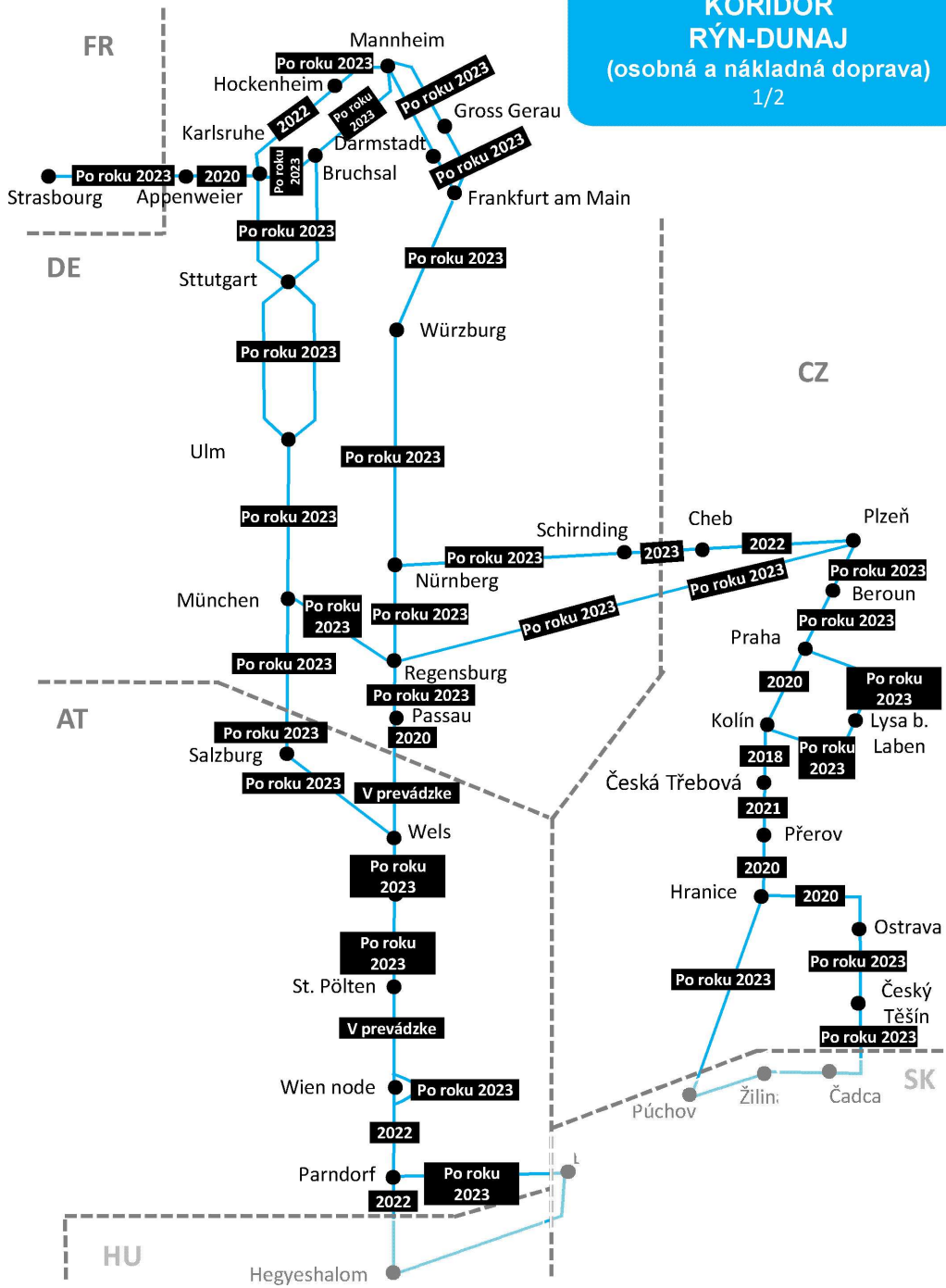
KORIDOR SEVERNÉ MORE-STREDOMORIE
(osobná a nákladná doprava)
1/2



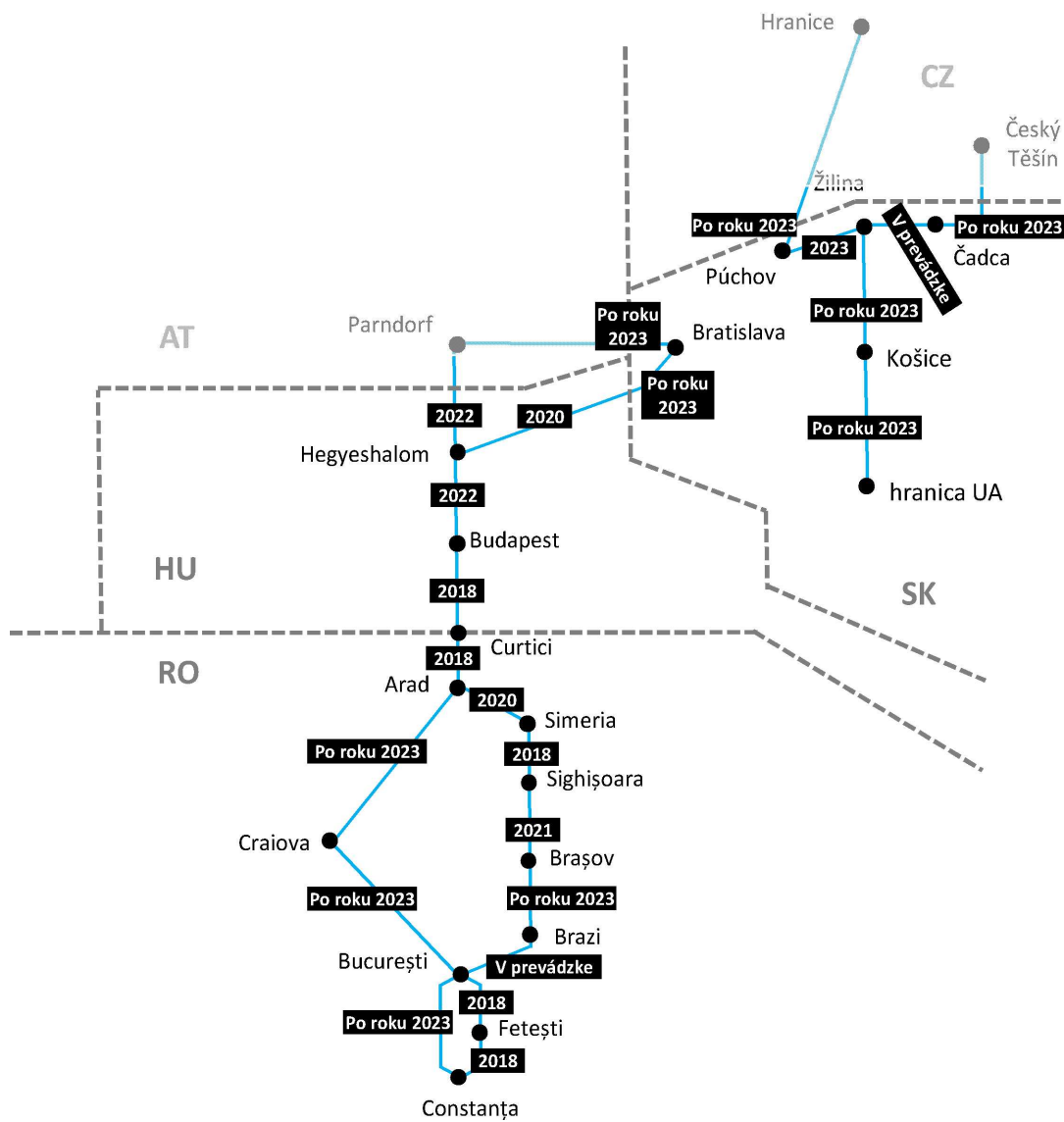
**KORIDOR
SEVERNÉ MORE-
STREDOMORIE**
(osobná a nákladná doprava)
2/2



**KORIDOR
RÝN-DUNAJ
(osobná a nákladná doprava)
1/2**



**KORIDOR
RÝN-DUNAJ**
(osobná a nákladná
doprava)
2/2



PRÍLOHA II

Tabuľka zhody

rozhodnutie 2012/88/EÚ	toto nariadenie
príloha III bod 7.3.1.	Článok 1
príloha III bod 7.3.2.	články 1 a 2
príloha III bod 7.3.2.1.	článok 2 ods. 1
príloha III bod 7.3.2.2.	článok 2 ods. 1
príloha III bod 7.3.2.4.	—
príloha III bod 7.3.2.5.	článok 3 ods. 1
príloha III bod 7.3.2.6.	článok 3 ods. 2, 3 a 4
príloha III bod 7.3.4.	príloha I
príloha III bod 7.3.5.	článok 2 ods. 1