



V Bruseli 30. 1. 2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY

o interoperabilite systému železníc v Európskej únii

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

DÔVODOVÁ SPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

1.1. Najnovší vývoj politiky EÚ v oblasti železničnej dopravy

Komisia vo svojej bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, ktorú prijala 28. marca 2011 („biela kniha 2011“), predstavila svoju víziu vytvoriť jednotný európsky železničný priestor a objasnila, že tento cieľ znamená vytvorenie vnútorného železničného trhu, na ktorom európske železničné podniky môžu poskytovať služby bez zbytočných technických a administratívnych prekážok.

Európska rada vo svojich záveroch z januára 2012 navyše zdôrazňuje význam uvoľnenia rastového potenciálu plne integrovaného jednotného trhu, a to aj pokiaľ ide o sieťové odvetvia¹. Okrem toho Komisia vo svojom oznámení o opatreniach v prospech stability, rastu a zamestnanosti prijatom 30. mája 2012² vyzdvihuje dôležitosť ďalšieho znižovania regulačného zaťaženia a prekážok vstupu do odvetvia železničnej dopravy, a preto v tomto smere predkladá odporúčania pre jednotlivé krajiny. V rovnakom duchu prijala Komisia 6. júna 2012 oznámenie o lepšej správe pre jednotný trh, v ktorom takisto zdôrazňuje význam odvetvia dopravy³.

V uplynulom desaťročí sa na železničnom trhu EÚ zaznamenali obrovské zmeny a postupne sa zaviedli tri legislatívne „železničné balíky“ (spolu s niektorými sprievodnými aktmi) s cieľom otvoriť vnútroštátne trhy a zvýšiť konkurencieschopnosť a interoperabilitu na úrovni EÚ a zároveň zachovať vysokú úroveň bezpečnosti. Napriek významným snahám v oblasti vypracúvania *acquis* EÚ celkový podiel železničnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy vnútri EÚ ostáva nízky. Komisia preto naplánovala predložiť štvrtý železničný balík s cieľom zvýšiť kvalitu a efektívnosť služieb železničnej dopravy, a to prostredníctvom odstránenia zostávajúcich prekážok na trhu. Táto smernica je súčasťou štvrtého železničného balíka zameraného na odstránenie zostávajúcich administratívnych a technických prekážok, a to najmä: vytvorením spoločného prístupu k pravidlám bezpečnosti a interoperability s cieľom zvýšiť úspory z rozsahu pre železničné podniky pôsobiace v rámci EÚ, znížením administratívnych nákladov a zrýchlením administratívnych postupov, ako aj zabránením skrytej diskriminácii.

1.2. Právny rámec pre interoperabilitu

Podľa Zmluvy o fungovaní Európskej únie (články 170 a 171) musí Únia prispievať k zriadeniu a rozvoju transeurópskych sietí v oblasti dopravy. Na dosiahnutie týchto cieľov musí Únia prijať všetky opatrenia, ktoré sú potrebné na zabezpečenie interoperability sietí, najmä v oblasti technických noriem.

Pôvodnými opatreniami prijatými v železničnom sektore boli smernica 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a smernica 2001/16/ES o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy zmenená a doplnená smernicou 2004/50/ES. Tieto smernice boli prepracované smernicou 2008/57/ES o

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

interoperabilite systému železníc v Spoločenstve, ktorá je v súčasnosti účinná v znení zmenenom a doplnenom smernicou 2009/131/ES a smernicou 2011/18/EÚ.

1.3. Prečo prepracovať zmenené a doplnené znenie smernice 2008/57/ES?

Na základe práce vykonanej pri rozvíjaní TSI, uplatňovania smerníc o interoperabilite na konkrétne projekty, práce výboru zriadeného podľa článku 29 smernice 2008/57/ES a spätnej väzby od zainteresovaných strán sa vyvodilo niekoľko ponaučení. Okrem toho došlo v posledných rokoch k zmenám legislatívneho rámca na uvádzanie výrobkov na trh a vyplynulo z toho, že právne predpisy v oblasti interoperability je potrebné aktualizovať.

Na tomto základe má Komisia v úmysle navrhnúť niekoľko zmien smernice 2008/57/ES, ktoré môžu byť zoskupené do troch rôznych kategórií:

- nové ustanovenia: mnoho nových vymedzení pojmov, pojem povolenie na uvedenie vozidla na trh a niektoré ustanovenia o registroch,
- objasnenie existujúcich ustanovení: rozsah pôsobnosti smernice, uplatňovanie TSI na existujúce systémy, výnimky z TSI, nedostatky v TSI a uplatniteľnosť národných predpisov,
- aktualizácie vzhľadom na vývoj legislatívneho rámca: ustanovenia týkajúce sa posudzovania zhody a orgánov posudzovania zhody, ako aj odkazy na komitologické postupy a na delegované akty,
- redakčné úpravy: konsolidácia predchádzajúcich zmien a doplnení textu smernice, prečíslovanie článkov a príloh, odkazy na iné komponenty štvrtého železničného balíka, cielené preformulovanie niektorých viet, aby sa zabránilo prekladateľským nejasnostiam.

2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU

Európska komisia pripravila posúdenie vplyvu s cieľom podporiť legislatívne návrhy na zlepšenie efektívnosti a konkurencieschopnosti jednotného európskeho železničného priestoru v oblasti interoperability a bezpečnosti.

V júni 2011 sa zriadila Riadiaca skupina pre posúdenie vplyvu (IASG). GR MOVE prizvalo všetky GR, no hlavnými zainteresovanými útvarmi boli GR ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER a ELARG.

Útvary Komisie priebežne prerokovávali vývoj jednotného európskeho železničného priestoru so zástupcami odvetví. V rokoch 2010 – 2011 sa uskutočnilo aj následné hodnotenie nariadenia č. 881/2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra.

S cieľom podporiť Komisiu v procese posudzovania vplyvu bol vypracovaný podpornej štúdie na posúdenie vplyvu a vykonaním cieľenej konzultácie so zainteresovanými stranami poverený externý konzultant.

Cielené konzultácie so zainteresovanými stranami sa začali 18. novembra 2011 internetovým prieskumom a skončili sa 30. decembra 2011. Potom nasledovali rozhovory s najvýznamnejšími zainteresovanými stranami a vo februári 2012 sa uskutočnil pracovný seminár zainteresovaných strán.

Odvtedy sa GR MOVE zúčastnilo na bilaterálnych stretnutiach so sektorom s cieľom vymedziť usmernenia pre štvrtý železničný balík s ohľadom na interoperabilitu a bezpečnosť

Vzhľadom na technickú povahu iniciatívy neprebehli žiadne verejné konzultácie. Komisia však dohliadala na to, aby sa konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami uskutočnili v náležitom čase a aby diskusie pokryli všetky kľúčové prvky iniciatívy.

Viac informácií o posúdení vplyvu a výsledkoch konzultácie so zainteresovanými stranami obsahuje pracovný dokument útvarov Komisie, ktorý je sprievodným dokumentom k legislatívnym návrhom s cieľom odstrániť pretrvávajúce administratívne a technické prekážky v oblasti interoperability a bezpečnosti na trhu železničnej dopravy EÚ.

3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

Tento oddiel zahŕňa pripomienky a vysvetlenia týkajúce sa významných zmien v texte smernice. Neposkytuje podrobné pripomienky týkajúce sa nepodstatných zmien vyplývajúcich z Lisabonskej zmluvy, redakčných úprav a iných zjavných zmien a doplnení.

Číslovanie zodpovedá prečíslovaným článkom a prílohám, okrem prípadov, keď sú označené slovom „pôvodný“, vtedy sa odvoláva na pôvodné číslovanie v smernici 2008/57/ES.

KAPITOLA I

Článok 1

Útvary Komisie spolu s výborom uvedeným v článku 29 smernice 2008/57/ES objasnili už vo februári 2009 rozsah pôsobnosti smernice, pokiaľ ide o trate a vozidlá využívané pre miestnu, mestskú a prímestskú dopravu. Záverom tejto analýzy je prístup so zameraním na tri oblasti: i) vylúčenie mestskej železničnej dopravy a objasnenie rozsahu pôsobnosti; ii) vypracovanie špecializovaného európskeho dobrovoľného normalizačného rámca zameraného na mestskú železničnú dopravu a iii) vypracovanie základných požiadaviek pre mestskú dopravu.

Prvé opatrenie sa začalo realizovať v októbri 2009, keď útvary Komisie vyzvali členské štáty, aby vylúčili z rozsahu pôsobnosti opatrení na transpozíciu smernice 2008/57/ES prípady a) a b) vymedzené v jej článku 1 ods. 3. Cieľom bolo vyhnúť sa situácii, v ktorej by členský štát mohol uplatňovať smernicu na prípady, ktoré *de facto* neboli pokryté TSI. Takáto situácia by v skutočnosti znamenala, že členské štáty by oznamovali všetky národné predpisy používané pre metro, električky a ľahké železničné systémy pri absencii TSI a v prípade týchto systémov by uplatňovali všetky postupy stanovené smernicou pre štandardné železničné systémy, čo by viedlo k neprimeranému administratívne, technickému a právne zaťaženiu. S cieľom vyhnúť sa tejto situácii sa navrhnutou zmenou a doplnením v odseku 3 formalizuje údaj, ktorý útvary Komisie poskytli už v októbri 2009, čím sa dopĺňa prvé opatrenie.

Druhé opatrenie sa formálne začalo realizovať vo februári 2011, keď Komisia vydala mandát určený európskym orgánom pre normalizáciu s cieľom vypracovať dobrovoľné normy v mestskej železničnej doprave.

S cieľom prispieť k uvedenému tretiemu opatreniu vydali v októbri 2011 združenia zastupujúce sektor mestskej železničnej dopravy súbor „základných požiadaviek“, ktoré sa používajú ako základné odkazy na vykonávanie programu normalizácie pre mestskú železničnú dopravu, ktorý navrhli CEN/CENELEC a ETSI v októbri 2011.

Na základe uvedených súvislostí sa otázka interoperability pre miestne, mestské a prímestské systémy považuje za primerane riešenú v dobrovoľnej oblasti, a nepotrebuje byť pokrytá touto smernicou.

Článok 2

Z dôvodu väčšej zrozumiteľnosti a s cieľom zohľadniť vývoj právneho rámca sa niektoré vymedzenia pojmov preformulovali alebo pridal.

Pôvodný článok 3

Vypustil sa, pretože v dôsledku článku 1 sa stal nadbytočný.

Článok 3

Žiadna podstatná zmena.

KAPITOLA II

Článok 4

V TSI treba špecifikovať ďalšie ustanovenia s cieľom pokryť existujúce subsystémy a umožniť železničným podnikom kontrolovať kompatibilitu medzi vozidlami a traťami, na ktorých sa tieto vozidlá majú prevádzkovať.

Článok 5

Žiadna podstatná zmena okrem zmien, ktoré si vyžaduje Lisabonská zmluva.

Článok 6

V tomto článku sa objasňuje využitie stanovísk agentúry, kým sa vypracuje zmena a doplnenie TSI vyplývajúce zo zistených nedostatkov.

Pôvodný článok 7

Tento článok sa vypustil, pretože sa stal zastaraný. V skutočnosti sa TSI do nadobudnutia účinnosti tejto smernice rozšíria.

Článok 7

Prípady možného neuplatňovania TSI sa obmedzili, pretože prípad 1 písm. b) článku 9 súčasnej smernice je nejasný, nikdy nebol použitý a mohol by sa pokryť špecifickými prípadmi v TSI ako v prípadoch 1 písm. c) a 1 písm. f).

Články 8, 9 a 10

Žiadna podstatná zmena okrem zmien, ktoré si vyžaduje Lisabonská zmluva.

Pôvodný článok 12

Vypustil sa, pretože ho pokrýva nariadenie č. 1025/2012/EÚ.

Článok 11

Žiadna podstatná zmena.

KAPITOLA IV

Pôvodný článok 15

Jeho ustanovenia sa presúvajú do článkov v kapitole V.

Článok 12

Žiadna podstatná zmena.

Články 13 a 14

Tieto články sa preformulovali v záujme súladu s revidovaným textom tejto smernice a v záujme súladu s nariadením o agentúre a smernicou o bezpečnosti. Objasňuje sa v nich úloha národných predpisov, prípady, v ktorých sa môžu zaviesť národné predpisy, a postupy na ich zrušenie a ich uverejnenie.

Agentúra si zachováva svoje úlohy týkajúce sa klasifikácie národných predpisov (pôvodný článok 27). Okrem toho agentúra preskúma oznámené národné predpisy a vyzve členské štáty, aby ich zrušili v prípade, že budú nadbytočné alebo nekompatibilné s právnymi predpismi EÚ.

Článok 15

Objasňujú sa v ňom okolnosti, ktoré si budú vyžadovať nové vyhlásenie ES o overení.

Článok 16

Žiadna podstatná zmena.

Článok 17

V tomto článku sa pripomína všeobecná zásada predpokladu zhody stanovená v nariadení č. 1025/2012/EÚ.

Pôvodný článok 20

Časť obsahu sa objasnila a presunula do kapitoly V. Zostávajúci obsah je už pokrytý článkom 7 (neuplatňovanie TSI).

KAPITOLA V

Pôvodné články 21 až 25 sa vypustili a nahradili novými článkami 18 až 20.

Článok 18

Pokiaľ ide o pevné zariadenia, postup je prakticky identický s postupom v smernici 2008/57, okrem subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návestenie, ktoré bude povoľovať agentúra na účely súladu so zodpovedajúcimi vlakovými subsystémami.

Článok 19

V tomto článku sa rieši možnosť uvádzania mobilných subsystémov na trh železničnými podnikmi aj výrobcami. V praxi sa mobilné subsystémy neuvádzajú do prevádzky individuálne. Ich uvedenie do prevádzky sa uskutočňuje, keď sa integrujú do vozidla, a uvedením vozidla do prevádzky sa zaoberá článok 21.

Článok 20

V tomto článku sa zavádza koncepcia povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktorým sa čiastočne nahrádza koncepcia povolenia na uvedenie vozidla do prevádzky, ktoré vydáva národný bezpečnostný orgán, ako sa uvádza v smernici 2008/57/ES.

Povolenie na uvedenie vozidla na trh vydáva agentúra a obsahuje všetky informácie, ktoré neskôr potrebuje železničný podnik na uvedenie vozidla do komerčnej prevádzky. Žiadateľ (železničný podnik, výrobca atď.) môže požiadať agentúru o doplnenie povolenia na uvedenie vozidla na trh o vyhlásenie týkajúce sa technickej kompatibility vozidla s určitým súborom tratí alebo sietí vymedzených žiadateľom na základe obchodných a/alebo technických aspektov. Toto doplnkové vyhlásenie uľahčí železničnému podniku jeho úlohu uviesť vozidlo do prevádzky.

Článok 21

V tomto článku sa objasňuje úloha železničných podnikov a manažérov infraštruktúry pri overovaní technickej kompatibility vozidla s traťou a bezpečnej integrácie vozidla do systému, v ktorom sa má prevádzkovať.

Článok 22

Týka sa povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh a zmenil sa a doplnil, aby odrážal ustanovenia článkov 18 až 21.

Pôvodný článok 27

Vypustil sa, pretože niektoré jeho ustanovenia sa presunuli do nariadenia o agentúre.

KAPITOLA VI

Články 23 až 41 týkajúce sa orgánov posudzovania zhody nahrádzajú a dopĺňajú pôvodný článok 28 a pôvodnú prílohu VIII s cieľom zahrnúť ustanovenia nového legislatívneho rámca pre uvádzanie výrobkov na trh, ako sa vymedzuje v rozhodnutí č. 768/2008/ES.

Pôvodný článok 31

Tento článok sa vypustil, pretože je zastaraný.

KAPITOLA VII

Články 42 až 45 o európskom čísle vozidla (EČV) a registroch sa aktualizovali, aby odzrkadľovali ustanovenia kapitoly V.

Pôvodný článok 36

Tento článok sa vypustil, pretože je zastaraný.

KAPITOLA VIII

Články 46 a 47

Tieto články sa týkajú delegovania právomocí Komisii podľa Lisabonskej zmluvy.

Článok 48

Upravil sa tak, aby zohľadňoval nové komitologické postupy.

Pôvodný článok 30

Tento článok sa vypustil, pretože je zastaraný.

Články 49 a 50

Tieto články sa aktualizovali, aby sa zosúlادili s textom tejto smernice.

Článok 51

Sú tu zahrnuté nové ustanovenia týkajúce sa prechodného režimu uvádzania vozidiel do prevádzky. Umožní sa tým paralelné uplatňovanie oboch režimov (smernica 2008/57/ES a táto smernica) na obmedzené obdobie.

Článok 52

Na základe Lisabonskej zmluvy sa mnohé prílohy k smernici 2008/57/ES zmenili na vykonávacie akty, ktoré má Komisia prijať. V tomto článku sa uvádzajú ustanovenia, ktoré sa majú uplatňovať až do začatia uplatňovania uvedených vykonávacích aktov.

Článok 53

Ustanovujú sa v ňom tabuľky zhody, ktoré musia členské štáty oznámiť pri transpozícii tejto smernice do národných právnych predpisov. Tieto tabuľky sú potrebné z dôvodu podstatných zmien zavedených touto smernicou v kapitolách V a VI a považujú sa za potrebné, aby mohli všetci aktéri ľahko identifikovať uplatniteľné národné právne predpisy.

Článok 54

Nový článok týkajúci sa úlohy stanovísk a odporúčaní agentúry.

Články 55 až 57

Tieto články sa aktualizovali, aby sa zosúlادili s textom tejto smernice.

Príloha I

Prestal sa uvádzať pojem systém transeurópskych železníc, pretože v skutočnosti sa TSI do nadobudnutia účinnosti tejto smernice rozširia.

Rozdelenie na vysokorýchlostné a konvenčné železnice sa tiež odstránilo vzhľadom na zlúčenie mnohých TSI pre vysokorýchlostné a konvenčné železnice.

Vzhľadom na uvedené súvislosti sa klasifikácia vozidiel zjednodušila.

Prílohy II a III

Žiadna podstatná zmena.

Pôvodná príloha IV

Zmenila sa na vykonávací akt, pozri článok 8 ods. 2.

Pôvodné prílohy V a VI

Zmenili sa na vykonávacie akty, pozri článok 15 ods. 7.

Pôvodná príloha VII

Zmenila sa na vykonávací akt, pozri článok 14 ods. 8.

Pôvodná príloha VIII

Vypustila sa, pretože je zahrnutá v článkoch 27, 28 a 29.

Pôvodná príloha IX

Zmenila sa na vykonávací akt, pozri článok 7 ods. 3.

Prílohy IV a V

Aktualizovali sa, aby sa zosúlادili s textom tejto smernice.

Návrh

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY
o interoperabilite systému železníc v Európskej únii
(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na ~~Zmluvu o fungovaní Európskej únie založenú Európskeho spoločenstva~~, a
najmä na jej články ~~71 a 156~~ ☒ 91 ods. 1, 170 a 171 ☒,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru¹,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov²,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 1
(prispôsobené)

~~Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc³ a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy⁴ boli výrazným spôsobom zmenené a doplnené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES⁵. Vzhľadom na to, že sa teraz predkladajú nové zmeny a doplnenia, je potrebné z dôvodu väčšej zrozumiteľnosti uskutočniť prepracovanie uvedených smerníc a na účely zjednodušenia zlúčiť ich ustanovenia do jedného aktu.~~

¹ Ú. v. EÚ C , , s. .

² Ú. v. EÚ C , , s. .

³ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/32/ES (Ú. v. EÚ L 141, 2.6.2007, s. 63).

⁴ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/32/ES.

⁵ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a smernica 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114 Opravené v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 40).

↓ nový

- (1) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve⁶ bola opakovane podstatným spôsobom zmenená a doplnená. Vzhľadom na nové zmeny a doplnenia je v záujme prehľadnosti vhodné túto smernicu prepracovať.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 2
(prispôbené)

- (2) S cieľom umožniť občanom Únie, hospodárskym ~~prevádzkovateľom~~ subjektom ~~☒~~, regionálnym a miestnym orgánom mať v plnom rozsahu prospech z výhod vyplývajúcich z vytvorenia ~~priestoru~~ ~~oblasti~~ bez vnútorných hraníc je vhodné zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych železničných sietí, ako aj prístup k nim, pričom je potrebné zaviesť všetky opatrenia, ktoré by sa ukázali potrebné pre oblasť technickej normalizácie, ~~ako to ustanovuje článok 155 zmluvy.~~

↓ nový

- (3) Sledovanie cieľa interoperability v rámci systému železníc Únie by malo viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a uľahčovať, zlepšovať a rozvíjať služby medzinárodnej železničnej dopravy tak v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami a prispievať k postupnému vytváraniu vnútorného trhu so zariadeniami a službami určenými na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Únie.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 3
(prispôbené)

~~Podpísaním protokolu prijatého v Kjóte 12. decembra 1997 sa Európska únia zaviazala znížiť svoje emisie skleníkových plynov. Tieto ciele si vyžadujú prispôbiť sa rovnováhe medzi rôznymi druhmi dopravy a následne zvyšovať konkurencieschopnosť železničnej dopravy.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 43
(prispôbené)

~~Stratégia Spoločenstva pre integráciu záujmov životného prostredia a udržateľného rozvoja do jeho dopravnej politiky zdôrazňuje potrebu konať s cieľom znížiť ekologický vplyv dopravy.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 5
(prispôbené)
⇒ nový

- (4) Komerčné prevádzkovanie vlakov po železničnej sieti si vyžaduje najmä vynikajúcu ~~kompatibilitu~~ ~~zlučiteľnosť~~ medzi charakteristikami infraštruktúry a charakteristikami

⁶ Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

vozidiel, ako aj účinné vzájomné prepojenie informačných a komunikačných systémov rôznych manažérov infraštruktúry a železničných podnikov. Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od takejto kompatibility, zlučiteľnosti a vzájomného prepojenia, a to najmä pokiaľ ide o ☒ ako to platí najmä v prípade ☒ interoperability systému železníc.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 6
(prispôbené)
⇒ nový

- (5) ~~Členské štáty sú zodpovedné~~ ⇒ V železničnom regulačnom rámci by sa mali stanoviť jednoznačné zodpovednosti ~~⇒~~ za zabezpečenie súladu s predpismi o bezpečnosti, zdraví a o ochrane spotrebiteľa, ktoré sa uplatňujú na železničné siete vo všeobecnosti počas projektovania, výstavby, uvádzania do prevádzky a prevádzkovania železníc.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 7
(prispôbené)

- (6) Existujú podstatné rozdiely medzi vnútroštátnymi národnými právnymi predpismi, a medzi internými predpismi a technickými špecifikáciami podmienkami, ktoré železnice uplatňujú ☒ sa uplatňujú na železničné systémy, subsystémy a komponenty ☒, keďže ich súčasťou sú techniky, ktoré sú špecifické pre národné priemyselné odvetvia a predpisujú špecifické rozmery a zariadenia a zvláštne charakteristiky. Táto situácia bráni vlakom, aby mohli bez prekážok a obmedzení jazdiť v rámci premávateľskej siete ☒ Únie ☒ siete železníc Spoločenstva.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 8
(prispôbené)
⇒ nový

- (7) V priebehu rokov táto situácia vytvorila veľmi tesné prepojenia medzi národnými železničnými priemyselnými odvetviami a národnými železnicami na úkor skutočného otvorenia trhov ⇒ , ktoré by umožnilo vstup nových účastníkov ⇒ . S cieľom zvýšiť konkurencieschopnosť na celosvetovej úrovni požadujú tieto spoločnosti otvorený konkurencieschopný európsky trh.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 9
(prispôbené)
⇒ nový

- (8) Z tohto dôvodu je vhodné definovať podstatné základné požiadavky ⇒ týkajúce sa interoperability železníc ⇒ pre celú Úniu ☒ Úniu ☒ , ktoré sa budú ☒ by sa mali ☒ uplatňovať na jej systém železníc.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 10

~~S cieľom dosiahnuť uvedené ciele prijala Rada 23. júla 1996 prvotné opatrenie tým, že prijala smernicu 96/48/ES. Európsky parlament a Rada potom prijali smernicu 2001/16/ES.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 11

~~Nadobudnutie účinnosti smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/12/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železníc Spoločenstva⁷; smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/13/ES z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom⁸; a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii⁹ má vplyv na realizáciu interoperability. Tak ako v prípade ostatných druhov dopravy, rozšírenie prístupových práv musí byť sprevádzané potrebnými harmonizačnými opatreniami. Je preto potrebné zaviesť interoperabilitu na celej sieti postupným rozširovaním geografickej pôsobnosti smernice 2001/16/ES. Je tiež potrebné rozšíriť právny základ smernice 2001/16/ES na článok 71 zmluvy, na ktorom je založená smernica 2001/12/ES.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 12
(prispôbené)
⇒ nový

- (9) Vypracovanie technických špecifikácií interoperability (TSI) ukázalo potrebu objasniť vzťah medzi základnými požiadavkami a TSI na jednej strane a európskymi normami a inými dokumentmi normatívneho charakteru na strane druhej. Malo by sa najmä jednoznačne rozlišovať medzi normami alebo časťami noriem, ktoré ~~musia~~ ☒ by mali ☒ byť záväzné, aby sa dosiahol cieľ tejto smernice, a „harmonizovanými“ normami, ktoré sa vypracovali ⇒ v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES¹⁰ ⇐ ~~v duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii~~. ⇒ Keď je to striktne nevyhnutné, môžu TSI výslovne odkazovať na európske normy alebo špecifikácie, ktoré sa stávajú záväznými od začiatku uplatňovania TSI. ⇐

↓ nový

- (10) S cieľom skutočne zvýšiť konkurencieschopnosť železničného sektora Únie bez toho, aby sa narušila hospodárska súťaž medzi kľúčovými aktérmi systému železníc, by sa TSI mali navrhnuť tak, aby sa dodržali zásady otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa vymedzuje v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.
- (11) Kvalita služieb železničnej dopravy v Únii závisí okrem iného od vynikajúcej kompatibility charakteristík siete v najširšom slova zmysle vrátane pevných častí všetkých príslušných subsystémov, a charakteristík vozidiel vrátane vlakových

⁷ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁸ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁹ Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2007/58/ES (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 44).

¹⁰ Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12.

komponentov všetkých príslušných subsystémov. Úroveň výkonnosti, bezpečnosť, kvalita služieb a náklady závisia od tejto kompatibility.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 13

~~Spravidla sa európske špecifikácie vyvíjajú v duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii. Umožňujú predpokladať zhodu s určitými základnými požiadavkami tejto smernice najmä v prípade komponentov interoperability a rozhraní. Tieto európske špecifikácie alebo ich použiteľné časti nie sú záväzné a v TSI sa nemôže na ne uvádzať žiadny výslovný odkaz. Odkazy na tieto európske špecifikácie sú uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a členské štáty uverejňujú odkazy na národné normy transponujúce európske normy.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 14

~~TSI môžu v niektorých prípadoch výslovne odkazovať na európske normy alebo špecifikácie tam, kde je to striktné nevyhnutné, aby sa dosiahol cieľ tejto smernice. Taký výslovný odkaz má dôsledky, ktoré sa musia objasniť; najmä, že tieto európske normy alebo špecifikácie sa stávajú záväznými od okamihu platnosti TSI.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 15
(prispôbené)

- (12) TSI stanovuje všetky podmienky, s ktorými ~~sa musí~~ ☒ by sa mal ☒ zhodovať akýkoľvek komponent interoperability, a postup, ktorý sa má dodržať pri posudzovaní zhody. Okrem toho je potrebné stanoviť, že každý komponent ~~sa musí~~ ☒ by sa mal ☒ podrobiť postupu posúdenia zhody a vhodnosti na použitie, ktorý je uvedený v TSI, a ~~musí~~ ☒ mal by ☒ mať zodpovedajúci osvedčenie ~~certifikát~~.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 16
(prispôbené)

- (13) Pri vypracúvaní nových TSI by malo byť vždy cieľom zabezpečiť ~~enie~~ kompatibilitu súladu so existujúcim súčasným povoleným systémom. Týmto sa môže podporiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy a predíde sa zbytočným dodatočným nákladom prostredníctvom požiadavky modernizácie alebo obnovenia ~~existujúcich súčasných povolených~~ subsystémov s cieľom zabezpečiť spätnú ~~kompatibilitu zlučiteľnosť~~ kompatibilitu zlučiteľnosť. Vo výnimočných prípadoch, keď nebude možné zabezpečiť ~~kompatibilitu zlučiteľnosť~~, môže sa prostredníctvom TSI stanoviť rámec potrebný na prijatie rozhodnutia o tom, či ~~prone~~ existujúci subsystém ~~bude treba opätovne vydať povolenie~~ ☒ treba prijať nové rozhodnutie alebo povolenie na uvedenie do prevádzky ☒, a určiť príslušné lehoty.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 17
(prispôbené)

- (14) Z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať ~~od členských štátov~~, aby sa každému vozidlu uvedenému do prevádzky prideliť identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do národného registra vozidiel. Registre ☒ by mali ☒ ~~musia~~ byť prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty ~~Spoločenstva~~.

☒ v rámci Únie ☒ . ☒ Národné ☒ registre ☒ vozidiel by mali ☒ ~~majú~~ byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám.

↓ nový

- (15) Ak TSI nemôže výslovne pokrývať určité technické aspekty, ktoré súvisia so základnými požiadavkami, tieto aspekty, ktoré ešte treba vyriešiť, sa uvádzajú v prílohe k TSI ako „otvorené body“. Na tieto otvorené body sa pred dokončením TSI uplatňujú národné predpisy.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 18
(prispôbené)

- (16) Treba určiť postup dodržiavaný v prípade základných požiadaviek ~~uplatniteľných/použiteľných~~ na subsystém, ktoré ešte neboli pokryté ~~podrobnými špecifikáciami~~ v príslušnej TSI. V takom prípade by mali byť orgánmi zodpovednými za posudzovanie zhody a postupy overovania notifikované orgány uvedené v článku 17 ~~zo~~ smernice ~~2008/57/ES~~ ~~96/48/ES~~ a ~~2001/16/ES~~.

↓ nový

- (17) Smernica 2008/57/ES sa uplatňuje na celý systém železníc v Únii a rozsah pôsobnosti TSI sa rozširuje tak, aby sa vzťahoval aj na vozidlá a siete, ktoré nie sú zahrnuté do systému transeurópskych železníc. Príloha I by sa preto mala zjednodušiť tak, že sa odstránia špecifické odkazy na systém transeurópskych železníc.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 19

~~Rozdiel medzi systémom vysokorýchlostných železníc a systémom konvenčných železníc nie je dôvodom na existenciu dvoch rôznych smerníc. Postupy vypracovania TSI sú rovnaké pre oba systémy a rovnako aj postupy, ktoré sa musia dodržiavať pri certifikovaní komponentov interoperability a subsystémov. Základné požiadavky sú prakticky rovnaké, ako aj ďalšie členenie systému na subsystémy, na ktoré sa musia vzťahovať technické špecifikácie. Na druhej strane v prípade vlakov, pri ktorých sa vyžaduje, aby mohli voľne prechádzať z vysokorýchlostnej siete na konvenčnú sieť, sa technické požiadavky oboch systémov z veľkej časti prekrývajú. Počas vypracovania TSI sa okrem toho ukázalo, že v prípade niektorých subsystémov môže jediná TSI slúžiť obom systémom. Smernice 96/48/ES a 2001/16/ES by sa preto mali zlúčiť.~~

↓ nový

- (18) Funkčné a technické špecifikácie, ktoré majú subsystémy a ich rozhrania spĺňať, sa môžu líšiť podľa použitia subsystémov, napríklad podľa kategórií tratí a vozidiel.
- (19) S cieľom zabezpečiť postupné zavádzanie interoperability železníc v celej Únii a postupne znižovať rôznorodosť pôvodných systémov by sa mali v TSI spresniť ustanovenia, ktoré sa majú uplatňovať v prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov, a môžu sa stanoviť lehoty na dosiahnutie cieľového systému.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 20

~~Smernica 2004/50/ES upravila postupné rozširovanie rozsahu pôsobnosti smernice 2001/16/ES zároveň s prijímaním nových TSI alebo revíziou existujúcich TSI. Po nadobudnutí účinnosti tejto smernice budú do rozsahu jej pôsobnosti patriť európske konvenčné a vysokorýchlostné siete podľa vymedzenia v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete¹¹, ako aj vozidlá spôsobilé na prevádzku na týchto sieťach. Rozsah pôsobnosti sa postupne rozšíri na celú sieť a na všetky vozidlá, ak sa v hodnotení vplyvu preukáže hospodársky prínos.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 21
(prispôsobené)

- (20) ~~Vzhľadom na postupný prístupmetódu k~~ odstraňovaniu prekážok interoperability systému železníc a vzhľadom na čas následne potrebný na schválenie TSI ☒ by sa mali ☒ ~~je potrebné~~ prijať opatrenia s cieľom zabrániť takej situácii, že členské štáty schvália nové národné vnútroštátne právne predpisy alebo realizujú projekty, ktoré zvýšia rôznorodosť súčasného systému.

↓ nový

- (21) S cieľom odstrániť prekážky interoperability a na základe rozšírenia rozsahu pôsobnosti TSI na celý systém železníc v Únii by sa mal postupne znížiť počet národných predpisov. V rámci národných predpisov by sa malo rozlišovať medzi predpismi, ktoré sa striktnie týkajú miestnych požiadaviek, a predpismi potrebnými na pokrytie otvorených bodov v TSI. Druhý typ predpisov by sa mal postupne odstrániť na základe uzatvorenia otvorených bodov v TSI.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 22
(prispôsobené)

- (22) ~~Schválenie postupného prístupmetódy bude vyhovovať~~ ☒ spĺňa osobitné ☒ potreby ~~am hlavného~~ cieľa interoperability systému železníc, ktorý je charakterizovaný starou národnou infraštruktúrou a starými vozidlami, ktoré si vyžadujú veľké investície na prispôbenie alebo obnovu, a ☒ malo by sa ☒ ~~treba~~ dbať najmä na to, aby železničná doprava nebola penalizovaná ekonomicky v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 23

~~Vo svojich legislatívnych uzneseniach z 10. marca 1999 o železničnom balíku Európsky parlament vyzval, aby progresívne otváranie sa železničného sektora išlo ruka v ruku s najrýchlejšími a najúčinnějšími možnými technickými opatreniami zameranými na harmonizáciu.~~

¹¹ Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie naposledy zmenené a doplnené nariadením Rady (ES) č. 1791/2006 (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 1).

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 24

~~Rada na svojom zasadnutí 6. októbra 1999 vyzvala Komisiu, aby navrhla stratégiu zlepšovania interoperability železničnej dopravy a odstraňovania problematických miest, pokiaľ ide o vylúčenie technických, administratívnych a hospodárskych prekážok pre interoperabilitu sietí bez zbytočného odkladu, pričom sa súčasne zaručí bezpečnosť a odborná príprava a kvalifikácia dotknutých zamestnancov.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 26

~~V súlade so smernicou Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc v Spoločenstve¹² boli železničné podniky nútené zlepšiť prístup k železničným sieťam členských štátov, čo si zasa vyžaduje interoperabilitu infraštruktúry, zariadení, vozového parku, riadiacich a prevádzkových systémov vrátane takých kvalifikačných predpokladov pracovníkov a hygienických a bezpečnostných podmienok pri práci, ktoré sa vyžadujú pre prevádzku a údržbu daných subsystémov a zavedenie každej TSI. Cieľom tejto smernice však nie je, priamo alebo nepriamo, harmonizovať pracovné podmienky v sektore železníc.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 26
(prispôbené)

- (23) Vzhľadom na rozsah a komplexnosť systému železníc sa ukázalo, že je z praktických dôvodov nevyhnutné rozdeliť ho na tieto subsystémy: infraštruktúra, ☒ traťové ☒ riadenie-zabezpečenie a návštenie, ☒ vlakové riadenie-zabezpečenie a návštenie, ☒ energia, ~~vozový park~~ ☒ železničné koľajové vozidlá ☒ , prevádzka a riadenie dopravy, údržba a telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave. Pre každý z týchto subsystémov sa musia špecifikovať základné požiadavky a musia sa stanoviť technické ~~špecifikácie~~ podmienky pre Spoločenstvo ako celok, a to najmä pokiaľ ide o komponenty a rozhrania, tak aby bolo možné tieto základné požiadavky splniť. Jednotlivé systémy sú rozdelené na pevné a pohyblivé ~~prvky~~ zložky zahŕňajúce na jednej strane sieť zloženú z tratí, staníc, terminálov a pevných zariadení každého druhu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie bezpečnej a neprerušenej prevádzky systému, a na druhej strane všetky vozidlá pohybujúce sa na tejto sieti. Preto sa na účely tejto smernice vozidlo skladá z jedného subsystému (~~vozový park~~ ☒ železničné koľajové vozidlá ☒) a, keď je to vhodné, z jednej alebo viacerých častí iných subsystémov (najmä ~~palubného~~ časti subsystému ☒ vlakové ☒ riadenie-zabezpečenie a návštenie a ~~palubnej časti subsystému energia~~).

↓ nový

- (24) V Dohovore OSN o právach osôb so zdravotným postihnutím, ktorého zmluvnou stranou je aj Únia, sa stanovuje prístupnosť ako jedna zo všeobecných zásad a od štátov, ktoré sú zmluvnými stranami dohovoru, sa vyžaduje, aby prijali vhodné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby osoby so zdravotným postihnutím mali rovnocenný prístup ako ostatné osoby, a to aj prostredníctvom vypracovania, vyhlásenia a monitorovania dodržiavania minimálnych noriem a usmernení týkajúcich

¹² Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2007/58/ES.

sa prístupnosti. Prístupnosť je preto dôležitou požiadavkou v oblasti interoperability systému železníc.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 27
(prispôbené)

- (25) ~~Zavádzanie opatrení zameraných na~~ Vykonávanie ustanovení týkajúcich sa interoperability systému železníc ☒ by nemalo ~~nesmie z hľadiska nákladov a prínosov vytvárať neoprávnené prekážky, pokiaľ ide o náklady/zisky, ktoré by viedli k zachovaniu~~ existujúcej železničnej siete každého členského štátu, ale ich úsilím by malo byť zachovanie ~~hlavného~~ cieľa interoperability.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 28

- (26) TSI majú ~~taktiež~~ vplyv aj na podmienky využívania železničnej dopravy zo strany používateľov a z tohto dôvodu je nevyhnutné ~~poradiť sa~~ uskutočniť s nimi konzultácie o aspektoch, ktoré sa ich týkajú.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 29
(prispôbené)
⇒ nový

- (27) Každému ☒ dotknutý ~~členskýmu~~ štátu ~~musí byť dovolené~~ ☒ by mal mať možnosť ☒ neuplatňovať určité TSI v ⇒ obmedzenom počte riadne odôvodnených situácií. Tieto situácie a postupy, ktoré sa majú dodržiavať v prípade neuplatnenia TSI, by sa mali jasne vymedziť. ~~⇒ osobitných prípadoch za predpokladu, že existujú postupy, ako zabezpečiť, že tieto výnimky sú opodstatnené. Článok 155 zmluvy vyžaduje, aby sa pri činnostiach Spoločenstva pre oblasť interoperability brala do úvahy potenciálna hospodárska životaschopnosť a reálnosť projektov.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 30
(prispôbené)

- (28) Vypracovanie TSI a ich uplatňovanie na systém železníc ~~nesmie~~ ☒ by nemal ☒ brániť technickej inovácii, ktorá ☒ by mala ☒ ~~musí~~ byť zameraná na zlepšenie hospodárskej výkonnosti.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 31

~~Interoperabilitu systému železníc treba využiť, najmä v prípade nákladnej dopravy, na vytvorenie podmienok na zvýšenie interoperability medzi jednotlivými druhmi dopravy.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 32
(prispôbené)
⇒ nový

- (29) S cieľom dosiahnuť súlad s príslušnými ustanoveniami týkajúcimi sa postupov obstarávania v železničnom sektore železníc a najmä so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania

subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb¹³ by obstarávatelia mali zahrnúť technické špecifikácie do všeobecných dokumentov alebo do ~~náležitostí a podmienok každého zmluvy/kontraktu~~. Na tento účel je nevyhnutné zostaviť súbor ☒ predpisov ☒ ~~európskych technických špecifikácií~~ tak, aby mohli slúžiť ako odkazy na tieto technické špecifikácie.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 33
(prispôbené)

- (30) Medzinárodný systém normalizácie schopný ~~vytvárať/generovať~~ normy, ktoré skutočne používajú tí, ktorí sa zúčastňujú na medzinárodnom obchode, a ktoré spĺňajú požiadavky politiky Spoločenstva ☒ Únie ☒ , je v záujme Spoločenstva ☒ Únie ☒ . Európske ~~normalizačné~~ ☒ organizácie ☒ ~~orgány pre normalizáciu~~ ☒ by preto mali ☒ ~~musia~~ pokračovať vo svojej spolupráci s medzinárodnými orgánmi pre normalizáciu.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 34
(prispôbené)

- (31) Obstarávatelia ~~musia~~ ☒ by mali ☒ definovať ďalšie požiadavky nevyhnutné na vypracovanie európskych ~~technických~~ špecifikácií alebo iných noriem. Tieto ~~technické~~ špecifikácie ☒ by mali ☒ ~~musia~~ spĺňať základné požiadavky, ktoré boli harmonizované na úrovni Spoločenstva ☒ Únie ☒ a ktoré musí spĺňať systém železníc.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 35

- (32) Postupy, ktorými sa ~~bude~~ riadiť posudzovanie zhody alebo vhodnosti ~~na použitie/vybraní~~ jednotlivých komponentov, by mali byť založené na používaní modulov, ktoré pokrýva ~~rozhodnutie Rady 93/465/EHS¹⁴~~ rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES¹⁵. Pokiaľ je to možné a s cieľom podporovať priemyselný rozvoj, je ~~vhodné/potrebné~~ vypracovať postupy, ktorých súčasťou bude systém zabezpečovania kvality.

¹³ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/17/ES z 31. marca 2004 o koordinácii postupov obstarávania subjektov pôsobiacich v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 134, 30.4.2004, s. 1). Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením Komisie (ES) č. 213/2008 (Ú. v. EÚ L 74, 15.3.2008, s. 1).

¹⁴ ~~Rozhodnutie Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o moduloch používaných v technických zosúladiacich smerniciach pre rozličné fázy procesu posudzovania zhody a pravidlá pre umiestňovanie a používanie označenia CE – zhody (Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 23).~~

¹⁵ Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1 – 52.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 36
(prispôsobené)

- (33) Zhoda jednotlivých komponentov je spojená hlavne s oblasťou ich používania s cieľom zaručiť interoperabilitu systému, a nie iba s ich voľným pohybom na trhu ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ . ~~Musi~~ ☒ Mala by ☒ sa stanoviť vhodnosť na ~~používanie~~ najkritickejších komponentov, čo sa týka bezpečnosti, dostupnosti alebo hospodárnosti systému. Z tohto dôvodu nie je nevyhnutné, aby výrobca pridelil označenie ES komponentom, ktoré podliehajú ustanoveniam tejto smernice. Na základe posúdenia zhody a/alebo vhodnosti na použitie ~~bude~~ ☒ by malo ☒ stačiť vyhlásenie výrobcu o zhode.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 37
(prispôsobené)

- (34) Výrobcovia sú však povinní prideliť označenie ES určitým komponentom s cieľom certifikovať ich súlad s ostatnými ustanoveniami ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ , ktorých sa ~~ich~~ ich týkajú.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 38
(prispôsobené)

- (35) V čase nadobudnutia účinnosti TSI sa určitý počet komponentov interoperability už nachádza na trhu. ~~Je potrebné~~ ☒ Malo by sa ☒ určiť prechodné obdobie, aby sa tieto komponenty mohli integrovať do subsystému, aj keď nie sú v jednoznačnej zhode s danou TSI.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 39
(prispôsobené)

- (36) Subsystémy tvoriace systém železníc ☒ by mali ☒ ~~musia~~ podliehať postupu overovania. Toto overovanie ~~musí~~ ☒ by malo ☒ umožniť ~~orgánom~~ ☒ subjektom ☒ zodpovedným za ~~povolenie~~ ich uvedenie do prevádzky presvedčiť sa o tom, že v etape ~~konštrukčného návrhu~~ projektovania, výstavby a uvádzania do prevádzky sú výsledky v súlade s platnými ~~predpismi a nariadeniami~~ a s technickými a prevádzkovými ustanoveniami. Takisto ~~tiež to musí~~ ☒ by malo ☒ umožniť výrobcovi, aby sa mohli spoliehať na rovnosť pri zaobchádzaní bez ohľadu na ~~krajinu~~ ☒ členský štát ☒ . ~~Z tohto dôvodu je nevyhnutné vytvoriť modul alebo viacero modulov, ktoré budú definovať princípy a podmienky vzťahujúce sa na overovanie subsystémov ES.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 40
⇒ nový

- (37) Po uvedení subsystému do prevádzky je potrebné sa presvedčiť, či sa daný subsystém prevádzkuje a udržiava v súlade so základnými požiadavkami, ktoré sa naň vzťahujú. Zodpovednosť za dodržiavanie týchto požiadaviek nesie v zmysle smernice [.../...]

~~Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva¹⁶ [smernica o bezpečnosti železníc]¹⁷ manažér infraštruktúry alebo železničný podnik, pričom každý zodpovedá za svoje príslušné vlastné subsystémy. Členské štáty môžu overovať dodržiavanie týchto požiadaviek pri udeľovaní bezpečnostných certifikátov a bezpečnostných povolení v súlade s článkami 10 a 11 smernice 2004/49/ES.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie
41 (prispôbené)
⇒ nový

- (38) ~~Pokiaľ ide o vozidlá, Mal by sa objasniť postup uvádzania ⇒ vozidiel a pevných zariadení ⇐ do prevádzky, pričom sa zohľadnia ⇒ zodpovednosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov ⇐ vymedzenie pojmu „vozidlo“, ktoré sa skladá z jedného alebo viacerých subsystémov. Navyše, keďže smernice 96/48/ES a 2001/16/ES sa zaoberajú novými a modernizovanými subsystémami a smernica 2004/49/ES sa zaoberá vozidlami v prevádzke, všetky ustanovenia týkajúce sa vydávania povolení na uvedenie vozidiel do prevádzky by mali byť zahrnuté do tejto smernice. Mal by sa tiež doplniť postup na povolenie typov vozidiel. Na uľahčenie tohto postupu a na pomoc pri určovaní typu vozidiel by Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) mala vytvoriť Európsky register povolených typov vozidiel a udržiavať ho.~~
- (39) S cieľom uľahčiť uvedenie vozidiel do prevádzky a znížiť administratívne zaťaženie ⇒ by sa mala zaviesť koncepcia povolenia na uvedenie vozidla na trh platného v celej Únii ako nevyhnutný predpoklad na umožnenie železničným podnikom uviesť vozidlo do prevádzky. Okrem toho je táto koncepcia viac v súlade s rozhodnutím Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS¹⁸. ⇐

↓ nový

- (40) S cieľom zabezpečiť výsledovateľnosť vozidiel a ich histórie by sa mal spolu s ostatnými údajmi o vozidle zaznamenať aj odkaz na povolenie na uvedenie vozidla na trh.
- (41) V TSI by sa mali spresniť postupy na overovanie kompatibility vozidiel a siete po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prijatím rozhodnutia o uvedení do prevádzky.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 42

~~Skúsenosti ukázali, že vykonávanie takéhoto postupu na národnej úrovni je často zložité a podlieha rozličným vnútroštátnym požiadavkám, ktoré sú nedostatočne transparentné alebo sa dokonca opakujú. Dôsledkom toho je, že tento postup predstavuje hlavnú prekážku vytvárania nových železničných podnikov, najmä v oblasti nákladnej dopravy. Preto by sa mali prijať opatrenia na objasnenie a zjednodušenie postupov povoľovania vozidiel. Po prvé~~

¹⁶ Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44. Opravené znenie v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 16.

¹⁷ Ú. v. EÚ L ...

¹⁸ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82.

by sa malo stanoviť všeobecné pravidlo, že pre celú železničnú sieť Spoločenstva stačí jedno povolenie. Po druhé by postup povoľovania vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, mal byť jednoduchší a rýchlejší ako v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI. Po tretie by sa mala v čo najväčšej miere uplatňovať zásada vzájomného uznávania: ak už vozidlo bolo uvedené do prevádzky v jednom členskom štáte, iné členské štáty by sa nemali odvolávať na vnútroštátne predpisy s cieľom ukladať nepotrebné podmienky a nadbytočné overenia, pokiaľ nie sú bezpodmienečne nevyhnutné na overenie technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou. Na tento účel by sa vnútroštátne predpisy mali klasifikovať a porovnávať podľa kontrolných zoznamov s cieľom určiť, do akej miery možno vyhlásiť vnútroštátne predpisy za rovnocenné, čo sa týka požiadaviek, výkonnosti a bezpečnosti. Po štvrté by sa mala presadzovať zásada právnej istoty, čo sa týka výsledku postupu. Na tento účel by sa žiadateľovi malo povoliť uviesť vozidlo do prevádzky v prípade, že národný bezpečnostný orgán nevydá rozhodnutie v stanovených lehotách. Takéto povolenie by bolo možné len v prípade, že vozidlo už povolil iný členský štát. Okrem toho by takéto vozidlo mohol používať len železničný podnik alebo manažér infraštruktúry s náležitým certifikátom v zmysle smernice 2004/49/ES, pričom by niesli plnú zodpovednosť.

↓ nový

(42) S cieľom pomôcť železničným podnikom rozhodnúť o uvedení vozidla do prevádzky a zabrániť nadbytočnému overovaniu a zbytočnému administratívne zaťaženi by sa aj národné predpisy mali klasifikovať tak, aby sa zabezpečila rovnocennosť medzi národnými predpismi rôznych členských štátov, ktoré sa týkajú tej istej témy.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 43

Postupy vydávania povolení v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, a vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, sa líšia. Môžu nastať prípady, keď výber postupu nie je celkom priamy. Vozidlami, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti požiadaviek vzťahujúcich sa na vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, by mali byť tie vozidlá, v prípade ktorých nadobudli účinnosť všetky príslušné TSI, prinajmenšom vrátane TSI pre vozový park. Znamenalo by to, že sa stanovila významná časť základných požiadaviek. Napríklad dovtedy, kým konvenčné TSI pre rušne nenadobudnú účinnosť, budú rušne patriť do rozsahu pôsobnosti požiadaviek vzťahujúcich sa na vozidlá, ktoré nevyhovujú TSI, hoci by mohli spĺňať iné príslušné TSI, ktoré sú platné v čase ich uvedenia do prevádzky.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 44

Ak TSI nemôže jednoznačne pokrývať určité technické aspekty, ktoré súvisia so základnými požiadavkami, tieto technické aspekty sa uvedú v prílohe k TSI ako „otvorené body“. Ak už bolo vozidlu, ktoré je v zhode s TSI, udelené povolenie v jednom členskom štáte, dodatočné povolenia by sa mali týkať len tých otvorených bodov, ktoré súvisia s technikou zlučiteľnosťou medzi vozidlom a sieťou.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 45

Zoznam parametrov, ktoré je potrebné skontrolovať v spojení s uvedením do prevádzky vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, je kľúčovým prvkom na dosiahnutie interoperability železničných systémov, najmä s ohľadom na existujúce vozidlá. Tento zoznam bude zahŕňať

skúsenosti z určitého počtu sietí. Je preto potrebné, aby agentúra zrevidovala parametre uvedené v prílohe VII a vypracovala pre Komisiu odporúčania, ktoré považuje za vhodné.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 46
(prispôbené)

- (43) ~~Postup overenia ES musí vychádzať z TSI. Tieto TSI podliehajú ustanoveniam článku 18 smernice 93/38/EHS.~~ Notifikované orgány zodpovedné za preskúmanie a overenie postupov posudzovania zhody a vhodnosti na použitie jednotlivých komponentov spolu s postupom posudzovania a overenia subsystémov ~~musia~~ ☒ by mali zabezpečovať čo najužšiu koordináciu svojich rozhodnutí ☒, najmä ak neexistuje žiadna európska špecifikácia, ~~koordinovať svoje rozhodnutia v čo možno najtesnejšej súčinnosti.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 47

~~Je potrebné, aby notifikované orgány boli štruktúrované takým spôsobom, aby spĺňali kritériá, ktoré sa musia uplatňovať na takýto typ orgánu vo všetkých odvetviach nového prístupu v oblasti technickej harmonizácie a overenia zhody, najmä pokiaľ ide o kritériá nezávislosti a právomoci.~~

↓ nový

- (44) Transparentnú akreditáciu podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 z 9. júla 2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93¹⁹, ktorá zabezpečuje nevyhnutnú mieru spoľahlivosti osvedčení o zhode, by národné verejné orgány na celom území Únie mali uprednostňovať ako prostriedok preukazovania technickej spôsobilosti notifikovaných orgánov a obdobne orgánov určených na overovanie súladu s národnými predpismi. Národné orgány sa však môžu domnievať, že majú k dispozícii vhodné prostriedky na to, aby toto hodnotenie uskutočnili samy. V takom prípade by mali v záujme zabezpečenia primeranej úrovne dôveryhodnosti hodnotení vykonaných inými národnými orgánmi poskytnúť Komisii a ostatným členským štátom potrebné doklady preukazujúce súlad hodnotených orgánov posudzovania zhody s príslušnými regulačnými požiadavkami.
- (45) Táto smernica by sa mala obmedziť na stanovenie požiadaviek na interoperabilitu v prípade komponentov interoperability a subsystémov. S cieľom uľahčiť dosiahnutie súladu s uvedenými požiadavkami je potrebné stanoviť predpoklad zhody pre komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami prijatými v súlade s nariadením (EÚ) č. 1025/2012, na účely stanovenia podrobných technických špecifikácií týchto požiadaviek.

¹⁹ Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 48
(prispôbené)
⇒ nový

- (46) TSI sa budú ☒ by sa mali ☒ revidovať v pravidelných intervaloch. Ak sa ⇒ v TSI ☐ objavia chyby ☒ nedostatky ☒, ⇒ je potrebné požiadať Železničnú agentúru Európskej únie (ďalej len „agentúra“), aby vydala stanovisko, ktoré za určitých podmienok môžu zverejniť a používať všetky zainteresované strany (vrátane priemyslu a notifikovaných orgánov) ako prijateľné prostriedky preukázania zhody dovtedy, kým sa nevykoná revízia príslušných TSI. ☐ mal by sa zaviesť rýchly *ad hoc* postup tak, aby sa v rámci výboru najprv schválilo predbežné korigendum, ktoré by potom uverejnila agentúra. V dôsledku toho budú môcť všetky zainteresované strany, vrátane priemyslu, notifikovaných orgánov a orgánov, používať toto korigendum ešte pred tým, ako Komisia vykoná formálnu revíziu TSI. Aby nedošlo k zámene s oficiálnymi opravenými verziami Komisie, bude sa používať termín technické stanovisko. Tento postup je v súlade s mandátom, ktorý Komisia prijala rozhodnutím z 13. júla 2007 o rámcovom mandáte Európskej železničnej agentúry na vykonávanie niektorých činností podľa smernice 96/48/ES a smernice 2001/16/ES. Ak však TSI vyžaduje zmenu alebo doplnenie z dôvodu dôležitej alebo závažnej chyby, mal by sa uplatniť revízny postup.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 49

Vymedzenie pojmu držiteľ by malo byť čo najbližšie k vymedzeniu pojmu použitému v Dohovore o medzinárodnej železničnej preprave z roku 1999 (COTIF). Za držiteľa vozidla možno označiť viacero subjektov, napríklad vlastníka, spoločnosť, ktorá podniká s vozňami koľajových vozidiel, spoločnosť prenajímajúca koľajové vozidlá s možnosťou ich predaja železničnému podniku, železničný podnik alebo manažér infraštruktúry používajúci koľajové vozidlá na údržbu infraštruktúry. Tieto subjekty majú kontrolu nad vozidlom, pričom železničné podniky a manažéri infraštruktúry ho využívajú ako dopravný prostriedok. Aby sa zamedzilo akýmkoľvek pochybnostiam, totožnosť držiteľa by sa mala jasne uviesť v národnom registri vozidiel.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 50

Opatrenia potrebné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy na výkon vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu²⁰.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 51

Komisia by predovšetkým mala byť splnomocnená na schválenie a aktualizáciu TSI. Keďže tieto opatrenia majú všeobecnú pôsobnosť a ich cieľom je zmeniť nepodstatné prvky tejto smernice okrem iného jej doplnením o nové nepodstatné prvky, musia byť prijaté v súlade s regulačným postupom s kontrolou ustanoveným v článku 5a rozhodnutia 1999/468/ES.

²⁰ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 2006/512/ES (Ú. v. EÚ L 200, 22.7.2006, s. 11).

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 52

~~Ak sa zo závažných naliehavých dôvodov nemôžu dodržať obvyklé lehoty pre regulačný postup s kontrolou, Komisia by mala mať možnosť na prijatie opatrení zameraných na zmenu a doplnenie nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením o TSI alebo zmenami a doplneniami uplatniť postup pre naliehavé prípady ustanovený v článku 5a ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES.~~

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 53
(prispôbené)

- (47) Keďže cieľ tejto smernice, a to zaistiť interoperabilitu~~u~~ v rámci systému železníc na úrovni ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ , nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni ☒ jednotlivých ☒ členských štátov, keďže žiaden jednotlivý členský štát nie je schopný vykonať opatrenia nevyhnutné na dosiahnutie takejto interoperability, a možno ~~hoieň~~ lepšie dosiahnuť na úrovni ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ , môže ~~Spoločenstvo~~ ☒ Únia ☒ prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 ~~Zmluvy~~ ☒ o Európskej únii ☒ . V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku táto smernica neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 54
(nový)

~~V súlade s bodom 34 Medziinštitucionálnej dohody o lepšej tvorbe práva²¹ sa členské štáty vyzývajú, aby pre seba a v záujme Spoločenstva vypracovali a zverejnili vlastné tabuľky zhody, ktoré budú čo najlepšie vyjadrovať vzájomný vzťah medzi touto smernicou a opatreniami na jej transpozíciu.~~

↓ nový

- (48) S cieľom zmeniť a doplniť nepodstatné prvky tejto smernice by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o prispôbenie prílohy II technickému pokroku v súvislosti s rozdelením systému železníc na substystémy a opis týchto subsystémov, obsah TSI a ich zmeny a doplnenia vrátane zmien a doplnení potrebných na odstránenie nedostatkov TSI. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (49) S cieľom vyriešiť nedostatky zistené v TSI by Komisia mala prijať delegované akty, ktorými sa tieto TSI zmenia a doplnia v rámci postupu pre naliehavé prípady.
- (50) S cieľom zabezpečiť vykonávanie článku 6 ods. 1 tejto smernice v súvislosti s poverením agentúry na vypracovanie TSI a ich zmien a doplnení a na predloženie príslušných odporúčaní Komisii by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci.

²¹ Ú. v. EÚ C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (51) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania tejto smernice by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci, pokiaľ ide o: obsah súboru, ktorý sa pripája k žiadosti o neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí, podrobné údaje, formát a podmienky predloženia uvedeného súboru; rozsah pôsobnosti a obsah vyhlásenia ES o zhode a vhodnosti na použitie komponentov interoperability, jeho formát a podrobné informácie, ktoré sú v ňom zahrnuté; klasifikáciu oznámených národných predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť kontroly kompatibility medzi pevnými a mobilnými zariadeniami; postupy overovania subsystémov vrátane všeobecných zásad, obsah, postup a dokumenty súvisiace s postupom overovania ES a s postupom overovania v prípade národných predpisov; vzory vyhlásenia ES o overení a vyhlásenie o overení v prípade národných predpisov a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu o overení; všeobecné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov v registri infraštruktúry. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie²².
- (52) V súlade so spoločným politickým vyhlásením členských štátov a Komisie z 28. septembra 2011 k vysvetľujúcim dokumentom sa členské štáty zaviazali v odôvodnených prípadoch pripojiť k svojim oznámeniam transpozičných opatrení jeden alebo viacero dokumentov vysvetľujúcich vzťah medzi prvkami smernice a zodpovedajúcimi časťami vnútroštátnych transpozičných nástrojov. V súvislosti s touto smernicou sa zákonodarca domnieva, že zasielanie takýchto dokumentov je odôvodnené.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 55
(prispôbené)

- (53) Povinnosť transponovať túto smernicu do vnútroštátnych právnych predpisov ~~by~~ sa ~~ma~~ ~~musí~~ obmedziť na tie ustanovenia, ktoré predstavujú podstatnú zmenu v porovnaní s predchádzajúcimi smernicami ~~predstavujú podstatnú zmenu~~. Povinnosť transponovať ~~nezmenené~~ ustanovenia, ktoré sa ~~nezmenili~~, vyplýva z predchádzajúcej ~~ich~~ smernice.

↓ nový

- (54) Táto smernica by sa mala uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt uvedených v časti B prílohy IV na transpozíciu smerníc do vnútroštátneho práva.

↓ 2008/57/ES odôvodnenie 56

~~Článok 14 smernice 2004/49/ES a smernice 96/48/ES a 2001/16/ES by sa mali preto zrušiť,~~

²² Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

~~Účel~~ ☒ **Predmet úpravy** ☒ a rozsah pôsobnosti

1. ~~Táto V tejto smernici sa stanovujú~~ podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému železníc Spoločenstva ☒ Únie ☒ spôsobom zlučiteľným s ustanoveniami smernice [.../...o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie] ~~2004/49/ES~~. Tieto podmienky sa vzťahujú na ~~konštrukciu~~ projektovanie, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.

☒ 2. V tejto smernici sa uvádzajú ustanovenia týkajúce sa komponentov interoperability, rozhraní a postupov pre každý subsystém, ako aj podmienok celkovej kompatibility systému železníc, ktorá je nevyhnutná na dosiahnutie interoperability tohto systému. ☒

~~2. Sledovanie tohto cieľa musí viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a:~~

~~a) uľahčovať, zlepšovať a rozvíjať služby v rámci medzinárodnej železničnej dopravy tak v rámci Európskej únie, ako aj s tretími krajinami;~~

~~b) prispievať k progresívnemu vytváraniu vnútorného trhu, pokiaľ ide o zariadenia a služby určené na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Spoločenstva;~~

~~c) prispievať k interoperabilite systému železníc v rámci Spoločenstva.~~

~~3. Členské štáty môžu z opatrení, ktoré prijímajú v rámci implementácie tejto smernice, vylúčiť~~ ⇒ Z rozsahu pôsobnosti tejto smernice sú vylúčené ⇐:

a) metrá, električky a ~~iné~~ ľahké železničné systémy;

b) siete, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšného systému železníc a určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu, ako aj železničné podniky, ktoré svoju činnosť vykonávajú len na týchto sieťach.

☒ 4. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými vykonávajú túto smernicu, vylúčiť: ☒

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

~~a)~~ železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve a vozidlá, ktoré sa využívajú výlučne na tejto infraštruktúre, ☒ pokiaľ ☒ ktoré slúžia len pre potreby majiteľa a jeho vlastnú prevádzku nákladnej dopravy;

~~b)~~ infraštruktúru a vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely.

~~4. Rozsah pôsobnosti TSI sa musí postupne rozšíriť v súlade s článkom 8 na celý železničný systém vrátane traťového prístupu k terminálom a hlavným prístavným zariadeniam slúžiacim alebo potenciálne slúžiacim viac než jednému užívateľovi bez toho, aby boli dotknuté výnimky z uplatňovania TSI uvedené v článku 9.~~

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

(1) „systém ~~transeurópskych~~ železníc ☒ Únie ☒“ znamená ~~systém transeurópskych konvenčných a vysokorychlostných železníc uvedených~~ ☒ prvky uvedené ☒ v prílohe I ~~bodoch 1 a 2 v tomto poradí~~;

↓ 2008/57/ES

(2) „interoperabilita“ znamená schopnosť systému železníc umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti pre tieto trate. ~~Táto schopnosť závisí od právne záväzných, technických a prevádzkových podmienok, ktoré sa musia splniť s cieľom vyhovieť základným požiadavkám;~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

(3) „vozidlo“ znamená železničné vozidlo ☒ spôsobilé na jazdu ☒ ~~ktoré sa pohybuje na~~ vlastných kolesách ~~na~~ železničnej trati, s ☒ trakciou ☒ ~~pohonom~~ alebo bez nej, ~~ale~~ ☒ v pevnej alebo premenlivej zostave ☒. Vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov ~~alebo častí týchto subsystémov~~;

↓ 2008/57/ES

(4) „sieť“ znamená trate, stanice, terminály a všetky druhy pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky systému železníc;

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

(5) „subsystémy“ znamenajú ☒ štrukturálne alebo funkčné časti ☒ ~~rozčlenenie~~ systému železníc, ako ~~je opísané~~ ☒ sa uvádza ☒ v prílohe II; ~~Tieto subsystémy,~~

~~pre ktoré sa musia vymedziť základné požiadavky, môžu byť štrukturálne alebo funkčné;~~

- (6) „komponenty interoperability“ znamenajú akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc, ☒ vrátane ☒ ~~Pojem „komponent“ sa vzťahuje tak na hmotných aj nehmotných predmetov, ako napr. softvér;~~

↓ 2008/57/ES

- (7) „základné požiadavky“ znamenajú všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

- (8) „európska špecifikácia“ znamená spoločnú technickú špecifikáciu, európske technické ☒ osvedčenie ☒ ~~schválenie~~ ☒ , ako je definované v prílohe XXI k smernici 2004/17/ES, ☒ alebo ~~vnútroštátnu~~ ⇒ európsku ⇒ normu, ⇒ ako je definované v článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012; ☒ ~~ktorou sa preberá európska norma, ako je definované v prílohe XXI k smernici 2004/17/ES;~~

↓ 2008/57/ES

- (9) „technická špecifikácia interoperability (TSI)“ znamená špecifikáciu prijatú v súlade s touto smernicou, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo ~~častkový~~ časť subsystému, s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu systému železníc;

~~„notifikované orgány“ znamenajú orgány zodpovedné za posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability alebo za zhodnotenie postupu overovania subsystémov ES;~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

- (10) „základné parametre“ znamenajú akékoľvek právne záväzné, technické alebo prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú špecifikované v príslušných TSI;

- (11) „špecifický prípad“ znamená ktorúkoľvek časť systému železníc, ktorá si vyžaduje zvláštne ustanovenia v TSI, buď dočasné, alebo trvalé, v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na ~~kompatibilitu~~ zlučiteľnosť s existujúcim systémom. ~~Toto môže zahŕňať ide najmä o železničné trate a siete izolované od zvyšku Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ , nakladáciu mieru, rozchod koľají alebo osovú vzdialenosť koľají a vozidlá určené výhradne ~~napre~~ miestne, regionálne alebo historické používanie, ako aj vozidlá, ktoré majú svoj pôvod v tretích krajinách alebo ktoré sú určené pre tretie krajiny;

- (12) „modernizácia“ znamená rozsiahle práce na zmene subsystému alebo ☒ jeho ☒ časti subsystému, ktoré $\Rightarrow$ vedú k zmene v súbore technickej dokumentácie pripojenom k vyhláseniu ES o overení, ak takýto súbor technickej dokumentácie existuje, a ktoré $\Leftarrow$ zlepšujú celkový výkon subsystému;
- (13) „obnova“ znamená rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;
- (14) „existujúci železničný systém železníc“ znamená štruktúru pozostávajúcu z tratí a pevných zariadení existujúceho železničného systému železníc, a ☒ ako aj ☒ vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré jazdia na tejto infraštruktúre;

↓ 2008/57/ES

- (15) „výmena v rámci údržby“ znamená akúkoľvek náhradu komponentov za časti s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

- (16) „uviedenie do prevádzky“ znamená všetky činnosti, ktorými sa subsystém alebo vozidlo uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu;
- (17) „obstarávateľ“ znamená každý ☒ verejný alebo súkromný ☒ subjekt, štátny alebo súkromný, ktorý si objedná skonštruovanie a/alebo výstavbu alebo obnovu, alebo modernizáciu subsystému. Týmto subjektom môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo držiteľ vozňov alebo držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za realizáciu projektu;

↓ 2008/57/ES

$\Rightarrow$ nový

- (18) „držiteľ“ znamená osobu alebo subjekt, ktorý využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom alebo má právo ho používať, a ktorý je takto registrovaný v národnom registri vozidiel uvedenom v článku 4333;
- (19) „projekt v pokročilom štádiu vývoja“ znamená každý projekt, ktorého etapa plánovania/výstavby je v takom štádiu, keď ~~de~~ zmena technických špecifikácií $\Rightarrow$ môže ohroziť životaschopnosť projektu v plánovanej podobe; $\Leftarrow$ ~~by bola neprijateľná pre príslušný členský štát. Táto prekážka môže mať právny, zmluvný, hospodársky, finančný, sociálny alebo environmentálny charakter a musí byť riadne odôvodnená;~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

$\Rightarrow$ nový

- (20) „harmonizovaná norma“ znamená každú európsku normu, $\Rightarrow$ ako sa uvádza v článku 2 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012 $\Leftarrow$ ~~ktorú prijala jedna z európskych organizácií pre normalizáciu uvedených v prílohe I k smernici Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby~~

~~informačnej spoločnosti²³ v rámci mandátu Komisie vypracovaného v súlade s postupom uvedeným v článku 6 ods. 3 uvedenej smernice a ktorá samostatne alebo v spojení s inými normami znamená riešenie pre dodržiavanie právneho ustanovenia;~~

- (21) „národný bezpečnostný orgán“ znamená bezpečnostný orgán definovaný v článku 3 ~~písm. g)~~ smernice ☒ .../... [o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie] ☒ 2004/49/ES;
- (22) „typ“ znamená typ vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami vozidla, tak ako sú obsiahnuté v ☒ osvedčení o typovej skúške alebo osvedčení o preskúmaní konštrukčného návrhu opísaných v príslušnom module overovania ☒ ~~osvedčení o typovej skúške, ktorá je opísaná v module B rozhodnutia 93/465/EHS;~~

↓ 2008/57/ES

- (23) „séria“ znamená niekoľko identických vozidiel jedného konštrukčného typu;
~~„agentúra“ znamená Európsku železničnú agentúru zriadenú nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra (nariadenie o agentúre)²⁴;~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

- ~~(24) „subjekt zodpovedný za údržbu“ znamená subjekt zodpovedný za údržbu ☒, ako sa vymedzuje v článku 3 smernice .../... [smernica o bezpečnosti železníc] ☒ vozidla, ktorý je ako taký registrovaný v národnom registri vozidiel;~~

↓ nový

- (25) „ľahké železničné systémy“ znamenajú systémy mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s nižšou kapacitou a nižšou rýchlosťou než štandardné železničné systémy a metrá, ale s vyššou kapacitou a vyššou rýchlosťou než električkové systémy. Ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa obvykle nezaraďujú do vlakov určených na diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;
- (26) „národné predpisy“ znamenajú všetky záväzné predpisy obsahujúce požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky, ktoré sa ukladajú na úrovni členského štátu a sú uplatniteľné na železničné podniky bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydá;
- (27) „konštrukčný prevádzkový stav“ znamená bežnú prevádzku a predvídateľnú prevádzku za mimoriadnych podmienok (vrátane opotrebovania) v rozsahu a za podmienok používania špecifikovaných v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby;
- (28) „priateľné prostriedky preukázania zhody“ znamená nezáväzné stanoviská, ktoré vydala agentúra na účely vymedzenia spôsobov plnenia základných požiadaviek;

²³ Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Rady 2006/96/ES (Ú. v. EÚ L 363, 20.12.2006, s. 81).

²⁴ Ú. v. ES L 164, 30.04.2004, s. 1. V znení korigenda uverejneného v Ú. v. EÚ L 220, 21.6.2004, s. 3.

- (29) „uviedenie na trh“ znamená prvé uvedenie komponentu interoperability, subsystému alebo vozidla pripraveného na prevádzku v jeho konštrukčnom prevádzkovom stave na trh Únie;
- (30) „výrobca“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu, ktorá vyrába komponent interoperability alebo subsystém alebo si ho dáva skonštruovať alebo vyrobiť a uvádza ho na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou;
- (31) „splnomocnený zástupca“ znamená každú fyzickú alebo právnickú osobu usadenú v Únii, ktorá dostala písomné poverenie od výrobcu konať v jeho mene pri konkrétnych úlohách;
- (32) „technická špecifikácia“ znamená dokument stanovujúci technické požiadavky, ktoré má splniť výrobok, postup alebo služba;
- (33) „akreditácia“ znamená akreditáciu v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008;
- (34) „vnútroštátny akreditačný orgán“ znamená orgán v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008;
- (35) „posudzovanie zhody“ znamená postup preukázania, či boli splnené špecifické požiadavky týkajúce sa výrobku, postupu, služby, systému, osoby alebo orgánu;
- (36) „orgán posudzovania zhody“ znamená orgán vykonávajúci činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a inšpekcie;
- (37) „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“ zahŕňa akúkoľvek osobu, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť jej plnému a účinnému využívaniu dopravy na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek;
- (38) „manažér infraštruktúry“ znamená manažéra infraštruktúry v zmysle vymedzenia v článku 3 smernice .../... [, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor];
- (39) „železničný podnik“ znamená železničný podnik v zmysle vymedzenia v článku 3 smernice .../... [, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor], ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb v záujme zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik musí zabezpečovať trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu.

↓ 2008/57/ES

Článok 3

Celková zlučiteľnosť

~~1. Táto smernica sa vzťahuje na ustanovenia týkajúce sa komponentov interoperability, rozhraní a postupov pre každý subsystém, ako aj podmienok celkovej zlučiteľnosti systému železníc, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability tohto systému.~~

~~2. Ustanovenia tejto smernice sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté iné príslušné ustanovenia Spoločenstva. Avšak v prípade komponentov interoperability vrátane rozhraní si~~

~~súladi so základnými požiadavkami tejto smernice môže vyžadovať použitie jednotlivých európskych špecifikácií vypracovaných na tento účel.~~

Článok 34

Základné požiadavky

1. Systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní musia spĺňať príslušné základné požiadavky.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

2. ~~Dalšie~~ Technické špecifikácie uvedené v článku 34 smernice 2004/17/ES, ktoré sú potrebné na doplnenie európskych špecifikácií alebo iných noriem používaných v rámci Spoločenstva ☒ Únie ☒, nesmú byť v rozpore so základnými požiadavkami.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

KAPITOLA II

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Článok 45

Obsah ~~TSI~~ ☒ technických špecifikácií interoperability ☒

1. Pre každý subsystém ☒ definovaný v prílohe II ☒ sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, na jeden subsystém sa môže vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov. ~~Rozhodnutie o vypracovaní a/alebo revízii TSI a voľba jej technickej a územnej pôsobnosti si vyžaduje mandát v súlade s článkom 6 ods. 1.~~

↓ nový

2. Komisia je splnomocnená v súlade s článkom 46 prijať delegované akty týkajúce sa prispôsobenia prílohy II technickému pokroku, pokiaľ ide o rozdelenie systému železníc na subsystémy a o opis týchto subsystémov.

↓ 2008/57/ES

32. Subsystémy musia byť v zhode s platnými TSI v čase ich uvedenia do prevádzky, modernizácie či obnovy, v súlade s touto smernicou; tento súlad sa musí trvale zachovávať počas využívania každého subsystému.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

43. ~~V rozsahu nevyhnutnom na dosiahnutie cieľa uvedeného v článku 1 sa v~~ V každej TSI sa:

↓ 2008/57/ES

a) uvádza jej plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo vozidlá ~~alebo~~ uvedené ~~ych~~ v prílohe I; subsystém alebo časť subsystému, uvedené v prílohe II);

↓ 2008/57/ES (prispôbené)

b) stanovujú základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania ☒ v súvislosti ☒ s inými subsystémami;

c) určujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré ~~ým~~ musí subsystém a jeho rozhrania ☒ v súvislosti ☒ s inými subsystémami spĺňať. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, ~~napríklad podľa kategórií trate, uzlu a/alebo vozidiel uvedených v prílohe I;~~

↓ 2008/57/ES

d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v systéme železníc;

e) v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovuje, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na ~~používanie~~ komponentov interoperability na jednej strane, alebo na overovanie subsystémov ES na strane druhej. Tieto postupy sa ~~budú~~ zakladajú na moduloch definovaných v rozhodnutí 2010/713/EÚ²⁵ 93/465/EHS;

↓ 2008/57/ES (prispôbené)

⇒ nový

f) určuje stratégia ~~implementácie~~ ☒ uplatňovania ☒ TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť s cieľom realizovať postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom súlad s TSI bude normou ☒ , vrátane prípadného stanovenia lehôt na dokončenie uvedených etáp ☒ ;

g) pre príslušný personál určuje odborné ~~kvalifikácie~~ kompetencie a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzkovanie a údržbu uvedeného subsystému, ako aj na ~~implementáciu~~ ☒ uplatňovanie ☒ TSI;

↓ nový

h) uvádzajú ustanovenia uplatniteľné na existujúce subsystémy a typy vozidiel, najmä v prípade obnovy a modernizácie s novým povolením alebo rozhodnutím o uvedení do prevádzky, ako aj bez neho;

i) uvádzajú parametre, ktoré má overiť železničný podnik, a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v záujme overenia týchto parametrov po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prijatím rozhodnutia o uvedení do prevádzky s cieľom

²⁵

Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1.

zabezpečiť kompatibilitu medzi vozidlami a traťami, na ktorých majú byť prevádzkované.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

54. Každá TSI musí byť vypracovaná na základe preskúmania existujúceho subsystému a musí sa v nej uvádzať cieľový subsystém, ktorý sa bude dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu. ~~V súlade s vyššie uvedeným pomôže postupné schvaľovanie TSI a dosahovanie zhody s týmito TSI~~ ☒ preto uľahčí ☒ postupne dosiahnuť ☒ v rámci tohto časového limitu ☒ interoperabilitu systému železníc.

65. TSI musia vhodným spôsobom zachovať ~~kompatibilitu~~ zlučiteľnosť s existujúcim systémom železníc každého členského štátu. S týmto cieľom ~~je možné zaviesť ustanovenia vykonáť opatrenia~~ pre špecifické prípady pre všetky TSI s ohľadom tak na sieť, ako aj na vozidlá ☒, a najmä v prípade ☒ ~~mimoriadna pozornosť sa musí venovať~~ nakladacej miere, rozchodu koľají alebo osovej vzdialenosti koľají a vozidiel ~~na~~ pochádzajúcich z tretích krajín alebo určených pre tretie krajiny. Pre každý špecifický prípad sa v TSI stanovujú vykonávacie predpisy pre prvky TSI ~~uvedené~~ ☒ stanovené ☒ v ods. ~~eku 43~~ písm. c) až g).

↓ 2008/57/ES

76. Ak sa TSI nemôže výslovne zaoberať niektorými technickými aspektmi zodpovedajúcimi základným požiadavkám, ~~tieto sa musia sa~~ jednoznačne identifikovať v prílohe k TSI ako otvorené body. ~~Na tieto aspekty sa vzťahuje článok 17 ods. 3.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

87. TSI nesmú ☒ brániť ☒ ~~byť prekážkou pre rozhodnutia~~ členským ~~meň~~ štátom ☒ v rozhodovaní ☒ týkajúcom sa používania infraštruktúr na prevádzku vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú TSI.

98. TSI môžu výslovne uvádzať ☒ jednoznačne identifikované ☒ odkazy na európske alebo medzinárodné normy alebo špecifikácie, alebo technické dokumenty vydané agentúrou, keď je to bezpodmienečne potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. V takom prípade sa tieto normy alebo špecifikácie (alebo ich príslušné časti), alebo technické dokumenty považujú za prílohy k príslušnej TSI a sú záväzné od ~~začiatku okamihu uplatňovania~~ uplatňovania danej TSI. Ak neexistujú takéto normy alebo špecifikácie ani technické dokumenty, v čase pred ich vypracovaním sa môže uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty; ~~v takomto prípade sa to týka dokumentov~~, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.

Článok 56

☒ Návrh, prijatie a revízia ☒ ~~Prijatie, revízia a uverejnenie~~ TSI

↓ 2008/57/ES

1. Návrhy TSI a následné návrhy zmien a doplnení TSI vypracuje agentúra na základe ~~mandátu Komisie v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 29 ods. 3~~

~~tejto smernice. Vypracujú sa v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) č. 881/2004 a v spolupráci s pracovnými skupinami uvedenými v týchto článkoch.~~

~~Opatrenia zamerané na zmenu nepodstatných prvkov tejto smernice jej doplnením s TSI alebo ich zmenami a doplneniami sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 29 ods. 4.~~

~~Z dôvodu naliehavosti môže Komisia použiť postup pre naliehavé prípady uvedený v článku 29 ods. 5.~~

~~2. Agentúra je zodpovedná za prípravu revízie a aktualizácie TSI a za odporúčania pre Komisiu, aby sa zohľadnil vývoj v technológii alebo sociálnych požiadavkách. Komisia o týchto odporúčaníach informuje výbor uvedený v článku 29.~~

↓ nový

1. Komisia vypracovaním návrhu TSI a ich zmien a doplnení a predložením príslušných odporúčaní Komisii poverí agentúru.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

~~32.~~ Každý návrh TSI sa vypracuje v ~~dvoch~~ ☒ týchto ☒ etapách.

a) ~~Najprv~~ Agentúra určí základné parametre TSI, ako aj rozhrania s inými subsystémami a iné špecifické prípady, ktoré môžu byť nevyhnutné. ~~Za~~ Pre každý z týchto parametrov a každé z týchto rozhraní sa predložia najpraktickejšie alternatívne riešenia spolu s ~~sprevádzané~~ technickým a ekonomickým zdôvodnením.

b) ~~Potom~~ Na základe týchto základných parametrov vypracuje agentúra návrh TSI. Agentúra prípadne zohľadní technický pokrok, už vykonanú normalizačnú prácu, už fungujúce pracovné skupiny a uznané výskumné práce. K návrhu TSI sa pripojuje celkové posúdenie predpokladaných nákladov a prínosov z uplatňovania TSI. V tomto posúdení sa uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych účastníkov.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

~~4. Pri návrhu, prijímaní a revízii každej TSI (vrátane základných parametrov) sa zohľadnia predpokladané náklady a prínosy všetkých uvažovaných technických riešení so vzájomnými rozhraniami, aby sa stanovili a zaviedli najvýhodnejšie riešenia. Členské štáty sa zúčastnia na tomto posudzovaní tým, že poskytnú potrebné údaje.~~

3. S cieľom zohľadniť vývoj v oblasti technológií alebo sociálnych požiadaviek vypracuje agentúra návrh TSI a ich zmeny a doplnenia na základe poverenia Komisie uvedeného v odseku 1 v súlade s článkami 4 a 15 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre] a tak, aby sa dodržali zásady otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa uvádza v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.

~~45. Výbor uvedený v článku 29 bude pravidelne informovaný o prácach na príprave TSI. Počas týchto prác ⇒ na príprave TSI ⇐ môže Komisia na žiadosť výboru formulovať akékoľvek podmienky zadania alebo užitočné odporúčania týkajúce sa návrhu TSI a analýzy nákladov a prínosov. Na žiadosť členského štátu môže Komisia môže najmä požadovať, aby sa preskúmali alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu TSI.~~

~~56. Pri prijímaní každej TSI sa určí dátum nadobudnutia účinnosti tejto TSI v súlade s regulačným postupom s kontrolou uvedeným v článku 29 ods. 4. Keď sa musia z dôvodov technickej kompatibility a zlučiteľnosti uviesť súčasne do prevádzky rôzne subsystemy, dátumy nadobudnutia účinnosti príslušných TSI musia byť sú rovnaké.~~

~~67. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská používateľov, pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy vplyv dosah na podmienky, za ktorých používajú tieto subsystemy. Na tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI ☒ uskutočňuje ☐ konzultácie so združeniami a orgánmi zastupujúcimi používateľov. Agentúra pripojuje k návrhu TSI správu o výsledkoch týchto konzultácií.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

~~78. ⇒ V súlade s článkom 6 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre] agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje ☐ Zoznam združení a orgánov ☒ používateľov ☐, s ktorými sa majú ☒ uskutočniť ☐ konzultácie, zhotoví Komisia na základe stanoviska výboru podľa konzultačného postupu uvedeného v článku 29 ods. 2 a na Na žiadosť členského štátu alebo z iniciatívy Komisie sa tento zoznam môže znovu preskúmať a aktualizovať.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

8. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská sociálnych partnerov, pokiaľ ide o podmienky uvedené v článku ~~54~~ ods. 4 písm. g). Na tento účel ⇒ agentúra vedie konzultácie so sociálnymi partnermi predtým, ako predloží Komisii odporúčania týkajúce sa TSI a ich zmien a doplnení. ☐ sa so sociálnymi partnermi bude konzultovať predtým, ako sa výboru uvedenému v článku 29 predloží návrh TSI na prijatie alebo revíziu. So sociálnymi partnermi sa ~~bude rokovať~~ ☒ uskutočňujú konzultácie ☐ v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg zriadeného v súlade s rozhodnutím Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni²⁶. Sociálni partneri predložia svoje stanovisko do troch mesiacov.

9. Ak je výsledkom revízie TSI zmena požiadaviek, nová verzia TSI musí zabezpečiť kompatibilitu so subsystemami, ktoré ~~bolisť~~ uvedené do prevádzky v súlade s predchádzajúcimi verziami TSI.

10. Komisia je splnomocnená prijať v súlade s článkom 46 delegované akty týkajúce sa TSI a ich zmien a doplnení.

Ak sa to v prípade nedostatkov zistených v TSI v súlade s článkom 6 vyžaduje z vážnych a naliehavých dôvodov, na delegované akty prijaté podľa tohto článku sa uplatňuje postup stanovený v článku 47.

~~V prípade, ak je z náležité opodstatnených dôvodov bezpečnosti alebo interoperability nutné nové povolenie alebo obnova alebo modernizácia týchto subsystemov, zodpovedajúce lehoty sa určia podľa potreby buď v TSI, alebo ich stanovia členské štáty.~~

²⁶

Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27. ~~Rozhodnutie naposledy zmienené a doplnené nariadením (ES) č. 1792/2006 (Ú. v. EÚ L 362, 20.12.2006, s. 1).~~

Článok 6~~7~~

~~Neúplnosť~~ ☒ Nedostatky v ☒ TSI

~~1. Ak sa po prijatí TSI ukáže, že tieto nespĺňajú základné požiadavky v plnom rozsahu, je možné uskutočniť konzultácie s výborom uvedeným v článku 29 na žiadosť členského štátu alebo na podnet Komisie.~~

~~Komisia môže požiadať agentúru o technické stanovisko. Komisia v spolupráci s výborom analyzuje technické stanovisko.~~

~~2. Ak je potrebné zmeniť a doplniť TSI z dôvodu menej závažnej chyby a ak táto skutočnosť nie je dôvodom na okamžitú revíziu, Komisia môže odporučiť, aby sa technické stanovisko používalo do ukončenia revízie TSI v súlade s článkom 6 ods. 1. V takom prípade agentúra technické stanovisko uverejní.~~

~~3. Ak je potrebné zmeniť a doplniť TSI z dôvodu závažnej alebo kritickej chyby, bezodkladne sa uplatní postup revízie uvedený v článku 6 ods. 1.~~

↓ nový

1. Ak sa po prijatí TSI zdá, že má nedostatky, daná TSI sa musí zmeniť a doplniť v súlade s článkom 5 ods.3.

2. Kým sa dokončí revízia TSI, Komisia môže požiadať o stanovisko agentúry. Komisia podrobí stanovisko agentúry analýze a informuje o svojich záveroch členské štáty.

3. Na žiadosť Komisie stanoviská agentúry uvedené v odseku 2 predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody na plnenie základných požiadaviek, a môžu sa preto použiť na posudzovanie projektov.

↓ 2008/57/ES

Článok 8

Rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI

~~1. V súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 prijme Komisia mandát alebo viaceré mandátov zameraných na vypracovanie nových TSI a/alebo revíziu už prijatých TSI, aby sa vzťahovali na trate a vozidlá, ktoré ešte nie sú predmetom TSI.~~

~~2. V prvom takomto mandáte sa uvádza prvá skupina nových TSI a/alebo zmien a doplnení TSI, ktoré sa majú prijať najneskôr do januára 2012 bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 5, pokiaľ ide o možnosť stanovenia špecifických prípadov, a bez toho, aby bol dotknutý článok 9, ktorý umožňuje za určitých okolností výnimky. Tento prvý mandát sa vyhotoví na základe odporúčania agentúry s cieľom určiť nové TSI, ktoré sa majú vypracovať, a/alebo existujúce TSI, ktoré sa majú upraviť, v závislosti od predpokladanej efektívnosti nákladov každého navrhnutého opatrenia a na základe princípu proporcionality opatrení, ktoré sa majú prijať na úrovni Spoločenstva. Na tento účel sa primerane zohľadní príloha I bod 4 a nevyhnutná rovnováha medzi cieľmi plynulého chodu vlakov a technickej harmonizácie na jednej strane a transeurópskou, vnútroštátnou, regionálnou alebo miestnou úrovňou dotknutej dopravy na strane druhej.~~

3. Kým rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI, aby sa vzťahovali na celú železničnú sieť, nadobudne účinnosť:

a) povolenia na uvádzanie do prevádzky

vozidiel a palubných riadiacich zabezpečovacích a signalizačných subsystémov, ktoré sa majú používať aspoň na časti siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI, pre túto časť siete;

infraštruktúry, energie a traťových riadiacich zabezpečovacích a signalizačných subsystémov na časti siete, na ktorú sa nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI;

sa vydávajú v súlade s vnútroštátnymi predpismi uvedenými v článku 8 smernice 2004/49/ES alebo v prípadoch, keď je to potrebné, v článku 17 ods. 3 tejto smernice;

b) povolenia na uvádzanie do prevádzky vozidiel, ktoré sa majú príležitostne využívať na časti siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI, pre túto časť siete sa udeľujú v súlade s článkami 21 až 27 a vnútroštátnymi predpismi uvedenými v článku 8 smernice 2004/49/ES alebo v prípadoch, keď je to potrebné, v článku 17 ods. 3 tejto smernice.

4. Členský štát nemusí uplatniť nové alebo revidované TSI prijaté v súlade s odsekom 2 v prípade projektov, ktoré sú v pokročilom štádiu vývoja alebo sú predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uverejnenia príslušnej skupiny TSI.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

Článok 79

Výnimky ☒ Neuplatňovanie TSI ☒

↓ nový

1. Členské štáty majú možnosť neuplatňovať jednu alebo viacero TSI alebo ich časti v týchto prípadoch:

a) v prípade navrhovaného nového subsystému alebo jeho časti, v prípade obnovy alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti alebo v prípade akéhokoľvek prvku uvedeného v článku 1 ods. 1, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo ktorý je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania týchto TSI;

b) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI; v takom prípade sa neuplatňovanie TSI časovo obmedzí;

c) v prípade každej navrhovanej obnovy, rozšírenia alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti, keď by uplatňovanie týchto TSI ohrozilo hospodársku životaschopnosť projektu.

2. V prípade uvedenom v ods. 1 písm. a) každý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej TSI oznámi Komisii zoznam projektov, ktoré sa realizujú na jeho území a ktoré sú v pokročilom štádiu vývoja.

3. Vo všetkých prípadoch uvedených v odseku 1 príslušný členský štát predloží Komisii žiadosť o neuplatňovanie TSI, pričom spresní aj alternatívne ustanovenia, ktoré má členský štát v pláne uplatňovať namiesto TSI. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje obsah dokumentácie, ktorá sa pripája k žiadosti o neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí, podrobné údaje, formát a podmienky predloženia uvedenej dokumentácie. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3. Komisia overí túto dokumentáciu, podrobí analýze alternatívne ustanovenia, ktoré má členský štát v pláne uplatňovať namiesto TSI, rozhodne, či schváli žiadosť o neuplatňovanie TSI alebo nie, a informuje členský štát o svojom rozhodnutí.

4. Pred tým, než Komisia vydá rozhodnutie, môže členský štát bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v odseku 3.

5. Komisia vydá svoje rozhodnutie do štyroch mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za schválenú.

↓ 2008/57/ES

~~1. Ak príslušné špecifické prípady neexistujú, členský štát nemusí uplatňovať jednu alebo viaceré TSI v súlade s týmto článkom v týchto prípadoch:~~

~~a) pre navrhovaný nový subsystém, pre obnovu alebo modernizáciu existujúceho subsystému alebo pre akýkoľvek prvok uvedený v článku 1 ods. 1 v pokročilom štádiu vývoja alebo v predmete zmluvy, ktorá sa plní v čase, keď sú tieto TSI uverejnené;~~

~~b) pre akýkoľvek projekt týkajúci sa obnovy alebo modernizácie existujúceho subsystému, kde nakladacia miera, rozehod koľají, osová vzdialenosť koľají alebo napäťová sústava v týchto TSI nie sú kompatibilné s charakteristikami existujúceho subsystému;~~

~~c) pre navrhovaný nový subsystém alebo navrhovanú obnovu alebo modernizáciu existujúceho subsystému na území daného členského štátu, keď je jeho železničná sieť oddelená alebo izolovaná morom, alebo oddelená v dôsledku zemepisných podmienok od železničnej siete zvyšku územia Spoločenstva;~~

~~d) pre každú navrhovanú obnovu, rozšírenie alebo modernizáciu existujúceho subsystému, keď by uplatňovanie týchto TSI ohrozilo hospodársku životaschopnosť projektu a/alebo zlučiteľnosť so železničným systémom v uvedenom členskom štáte;~~

~~e) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI;~~

~~f) pre vozidlá prichádzajúce z tretích krajín alebo prechádzajúce do tretích krajín, v ktorých je rozehod trate iný, ako je rozehod hlavnej železničnej siete v rámci Spoločenstva;~~

~~2. Príslušný členský štát v každom prípade uvedenom v odseku 1 oznámi Komisii súbor dokumentácie s dokladmi uvedenými v prílohe IX. Komisia bude analyzovať opatrenia, ktoré plánuje členský štát, a informuje výbor uvedený v článku 29.~~

~~3. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. a) členský štát oznámi Komisii zoznam projektov na svojom území v pokročilom štádiu vývoja do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej TSI.~~

4. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. a), e) a e) Komisia skontroluje, či je súbor dokumentácie v súlade a informuje členský štát o výsledkoch svojej analýzy. Tam, kde to bude potrebné, sa vypracuje odporúčanie týkajúce sa špecifikácií, ktoré sa majú uplatniť. Členský štát môže bez meškania uplatniť alternatívne ustanovenia uvedené v prílohe IX.

5. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. b), d) a f) Komisia rozhoduje v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3, či prijme žiadosť o výnimku. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. b) rozhodnutie Komisie nebude pokrývať nakladaciu mieru a rozhod koľají. Komisia vydá rozhodnutie do šiestich mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za prijatú. Pred tým, než Komisia v prípade uvedenom v odseku 1 písm. f) vydá rozhodnutie, môže členský štát uplatniť alternatívne ustanovenia uvedené v prílohe IX.

↓ 2008/57/ES

6. Všetky členské štáty ~~sú budú~~ informované o výsledkoch analýz a výsledku postupu ~~ustanoveného v odsekoch 34 a 5.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

KAPITOLA III

KOMPONENTY INTEROPERABILITY

Článok ~~84~~9

Uvádzanie komponentov interoperability na trh

1. Členské štáty vykonávajú všetky opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie toho, že komponenty interoperability:

- a) budú ~~uvedené~~umiestnené na trh iba v prípade, že umožnia dosiahnuť interoperabilitu v rámci systému železníc, pričom budú zároveň spĺňať základné ~~požiadavky~~podmienky;
- b) ~~sa~~ budú ~~sa~~ používať v určenej oblasti používania a budú vhodne inštalované a udržiavané.

Tieto ~~ustanovenia opatrenia~~ ~~nebudú~~ ☒ nesmú ☒ brániť uvedeniu týchto komponentov na trh na iné účely použitia.

2. Členské štáty nesmú na svojom území a na základe tejto smernice zakázať, obmedzovať ani ~~brániť sťažovať~~ ~~uvádzanie~~cedenie ~~na trh~~ komponentov interoperability určených na použitie v systéme železníc na trh, pokiaľ sú v súlade s touto smernicou. ~~Najmä~~ ~~N~~nesmú ~~najmä~~ vyžadovať kontroly, ktoré už boli vykonané ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie, ~~ktorých komponenty sú v prílohe IV.~~

↓ nový

Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje rozsah pôsobnosti a obsah vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti na použitie komponentov interoperability, jeho formát a podrobné informácie, ktoré sú v ňom zahrnuté. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 944

Zhoda alebo vhodnosť na použitie

1. Členské štáty ~~⇒ a agentúra ⇐~~ považujú ~~☒~~ za interoperabilné a spĺňajúce základné požiadavky ~~☒~~ tie komponenty interoperability ~~⇒~~, na ktoré sa vzťahuje ~~⇐~~, ~~pre ktoré je vyhlásené~~ vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie, ~~za vyhovujúce základným požiadavkám tejto smernice.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

2. Všetky komponenty interoperability podliehajú postupu posudzovania zhody a vhodnosti na použitie uvedenému v príslušnej TSI a musia ~~sa~~ k nim byť ~~pripojené~~ ~~prevádzané~~ zodpovedajúce ~~im~~ osvedčenie ~~im~~.

3. Členské štáty ~~⇒ a agentúra ⇐~~ vychádzajú z toho, že komponent interoperability spĺňa základné požiadavky, ak vyhovuje podmienkam stanoveným príslušnou TSI alebo príslušnými európskymi špecifikáciami vypracovanými v ~~☒~~ záujme dosiahnutia ~~☒~~ súladu s týmito podmienkami.

4. Náhradné diely subsystémov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti príslušných TSI už uvedené do prevádzky, môžu byť inštalované do týchto subsystémov bez toho, aby podliehali postupu uvedenému v odseku 2.

5. V TSI sa môže ~~u~~stanoviť prechodné obdobie pre železničné produkty, ktoré uvedené TSI určujú ako komponenty interoperability, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti TSI už uvedené na trhu. Tieto komponenty musia spĺňať požiadavky v článku ~~840~~ ods. 1.

Článok 12

~~Európske špecifikácie, ktoré nesplňajú základné požiadavky~~

~~Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že európske špecifikácie použité priamo alebo nepriamo na dosiahnutie cieľov tejto smernice nesplňajú základné požiadavky, výbor uvedený v článku 29 musí byť o tom informovaný a Komisia prijme najvhodnejšie opatrenie, ktorým je:~~

~~a) čiastočné alebo úplné stiahnutie týchto špecifikácií alebo ich zmenu a doplnenie z publikácií, ktoré ich obsahujú, a to po konzultácii s výborom zriadeným podľa smernice 98/34/ES, pokiaľ ide o európske normy, alebo~~

~~b) revízia TSI v súlade s článkom 7.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 1043

Postup týkajúci sa vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability musí výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca ~~usadený so sídlom v Spoločenstve~~ ☒ Únii ☒ uplatňovať ustanovenia uvedené v príslušných TSI.

2. Ak si to vyžaduje príslušná TSI, posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability vykoná notifikovaný orgán ☒ posudzovania zhody ☒ , ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca ~~usadený so sídlom v Spoločenstve~~ ☒ Únii ☒ predložil žiadosť.

3. Ak sú komponenty interoperability predmetom iných smerníc ~~Spoločenstva~~ ☒ Únie ☒ , ktoré upravujú iné aspekty, vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie musí v takých prípadoch obsahovať informáciu o tom, že komponenty interoperability spĺňajú aj požiadavky týchto iných smerníc.

4. Ak výrobca ani jeho splnomocnený zástupca ~~so sídlom v Spoločenstve~~ ☒ ~~stanovené~~ ☒ uvedené v odsekoch 1 a 3, musí tieto povinnosti splniť osoba, ktorá ~~uvádza~~ ☒ komponent interoperability na trh. Na účely tejto smernice platia tie isté povinnosti pre každú osobu, ktorá ~~montuje/zostavuje~~ ☒ komponenty interoperability alebo ich časti s rôznym pôvodom, alebo osobu, ktorá vyrába komponenty interoperability ~~na pre~~ ☒ vlastné použitie.

5. ☒ S cieľom vyhnúť sa tomu, aby sa komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky, uvádzali na trh a bez ☒ ~~Bez~~ toho, aby bol dotknutý článok ~~1144~~:

a) v každom prípade, keď členský štát zistí, že vyhlásenie ES o zhode bolo vypracované nesprávne, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca ~~usadený so sídlom v Spoločenstve~~ ☒ Únii ☒ sú v prípade potreby povinní uviesť komponent interoperability do stavu zhody a musia zabezpečiť, aby porušovanie tejto zhody prestalo za podmienok ~~ustanovených~~ ☒ v tomto členskom štáte;

↓ 2008/57/ES

b) v prípadoch, keď nezhoda pretrváva, členský štát podnikne všetky príslušné opatrenia s cieľom obmedziť alebo zakázať uvedenie príslušného komponentu interoperability na trh alebo s cieľom zabezpečiť jeho stiahnutie z trhu v súlade s postupmi uvedenými v článku ~~1144~~.

Článok ~~1144~~

Komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

↓ 2008/57/ES (prispôbené)

⇒ nový

1. ~~Tam, kde~~ Keď členský štát zistí, že komponent interoperability, na ktorý ~~má~~ ☒ sa vzťahuje ☒ vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie, a ktorý je uvedený na trh, ~~pri svojom určenom používaní pravdepodobne, ak sa používa určeným spôsobom,~~ nespĺňa základné požiadavky, vykoná všetky nevyhnutné opatrenia zamerané na obmedzenie jeho oblasti použitia, zakázanie jeho použitia, ~~alebo~~ stiahnutie z trhu ☒ alebo jeho spätné prevzatie ☒ . Tento členský štát ~~bezodkladne~~ ☒ informuje Komisiu ☒ a ostatné členské štáty ☒ o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä to, či je takéto nedodržanie zhody spôsobené:

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

- a) nesplnením základných požiadaviek;
- b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií v prípade, keď ~~sa odvoláva na~~ ☒ je ☒ uplatňovanie týchto špecifikácií ☒ nevyhnutné ☒ ;
- c) ~~nedostatočnosťou~~ ☒ nevhodnosťou ☒ európskych špecifikácií.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

2. Komisia ~~sa musí~~ čo najskôr ☒ uskutočňuje konzultácie ☒ ~~poradiť~~ s príslušnými stranami. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je oprávnené, ~~bezodkladne ihneď~~ o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ~~ako aj ostatné členské štáty~~. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je neoprávnené, ~~bezodkladne ihneď~~ o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ako aj výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu ~~usadeného sídlom~~ v Spoločenstve ☒ Unii ☒ . ~~Ak je rozhodnutie uvedené v odseku 1 oprávnené z dôvodu existencie medzery v európskych špecifikáciách, uplatní sa postup ustanovený v článku 12.~~

3. Ak komponent interoperability, pre ktorý ~~bolo~~ vystavené vyhlásenie ES o zhode, ~~nesplňa požiadavky nedostiahne súlad~~, príslušný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia voči ~~komukoľvek~~ ☒ ktorejkoľvek osobe, ktorá ☒ , ~~ke~~ vyhlásenie vypracovala, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

↓ 2008/57/ES

4. Komisia zabezpečí informovanosť členských štátov o priebehu a výsledkoch tohto postupu.

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

~~Článok 15~~

~~Postup uvádzania do prevádzky~~

~~1. Bez toho, aby bola dotknutá kapitola V, každý členský štát povolí uviesť do prevádzky tie štrukturálne subsystémy tvoriace systém železníc, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na jeho území.~~

~~Na tento účel každý členský štát prijme všetky príslušné opatrenia s cieľom zabezpečiť, že tieto subsystémy sa môžu uviesť do prevádzky iba vtedy, ak sú navrhnuté, konštruované a inštalované takým spôsobom, aby vyhovovali základným požiadavkám týkajúcim sa týchto subsystémov pri integrácii do systému železníc. Členské štáty musia najmä skontrolovať:~~

~~— technickú zlučiteľnosť týchto subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú;~~

~~— bezpečnú integráciu týchto subsystémov v súlade s článkom 4 ods. 3 a článkom 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES.~~

~~2. Každý členský štát pred uvedením týchto subsystémov do prevádzky overí, či v prípadoch, keď je to opodstatnené, spĺňajú príslušné ustanovenia TSI o prevádzke a údržbe.~~

~~3. Po uvedení týchto subsystémov do prevádzky sa kontrola vykonáva:~~

~~a) v prípade infraštruktúry v rámci udeľovania bezpečnostných povolení a dohľadu nad nimi v súlade s článkom 11 smernice 2004/49/ES;~~

~~b) v prípade vozidiel v rámci udeľovania bezpečnostných certifikátov a dohľadu nad bezpečnostnými certifikátmi v súlade s článkom 10 smernice 2004/49/ES.~~

~~Na tento účel sa použijú postupy posudzovania a overovania stanovené v príslušných štrukturálnych a funkčných TSI.~~

↓ 2008/57/ES

~~Článok 12~~~~46~~

Voľný pohyb subsystémov

1. Bez toho, aby bola dotknutá kapitola V ~~článok 15 ods. 1~~, členské štáty nesmú na svojom území a z dôvodov, ktoré sa vzťahujú na túto smernicu, zakázať, obmedziť ~~ani sťažovať alebo zabrániť~~ výstavbu, ~~uvádzanie~~~~uvedenie~~ do prevádzky a prevádzkovaniu štrukturálnych subsystémov, ktoré tvoria systém železníc a ktoré, ~~pokiaľ tieto subsystémy~~ spĺňajú základné požiadavky. Predovšetkým nesmú požadovať kontroly, ktoré sa už vykonali:

- (a) buď ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o overení, ~~ktorého prvky sú stanovené v prílohe V,~~
- (b) alebo v iných členských štátoch pred alebo po nadobudnutí účinnosti tejto smernice s cieľom ~~overiť~~~~potvrdiť~~ súlad s totožnými požiadavkami za totožných prevádzkových podmienok.

~~Článok 13~~~~47~~

Zhoda s TSI a národnými vnútroštátnymi predpismi

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

1. Členské štáty ~~⇒~~ a agentúra ~~⇐~~ považujú štrukturálne subsystémy tvoriace systém železníc, na ktoré ~~majú~~ ☒ sa vzťahuje ☒ vyhlásenie ES o overení, za interoperabilné a spĺňajúce ~~príslušné~~ základné požiadavky.

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

2. Overenie interoperability štrukturálneho subsystému tvoriaceho systém železníc sa v súlade so základnými požiadavkami vykoná odkazom na TSI ~~v prípade, ak existujú~~ ~~⇒~~ a na národné predpisy oznámené v súlade s odsekom 3 ~~⇐~~.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

3. Členské štáty vypracujú zoznam ~~technických~~ ☒ národných ☒ predpisov používaných pri uplatňovaní základných požiadaviek pre každý subsystém ~~a oznamia tento zoznam Komisii,~~ ~~ak~~ ☒ v týchto prípadoch ☒.

↓ 2008/57/ES

~~neexistujú žiadne príslušné TSI alebo~~

↓ nový

- a) keď TSI nepokrývajú v plnej miere určité aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám (otvorené body);

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

- b) ☒ keď ☒ bolo ~~oznámené výnimka~~ ☒ neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI ☒ ⇒ alebo ich častí ⇐ podľa článku 8.7; ~~alebo~~
- c) ☒ keď ☒ si špecifický prípad ~~si~~ vyžaduje uplatnenie technických predpisov, ktoré sa nenachádzajú v príslušnej TSI;

↓ nový

- d) v prípade národných predpisov použitých na opísanie existujúcich systémov.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

4. ~~Pri tejto príležitosti~~ Členské štáty vymenujú orgány zodpovedné v prípade týchto technických predpisov za ☒ vypracovanie ☒ ~~vykonávanie postupu overovania~~ ☒ vyhlásenia ES o overení ☒ uvedeného v článku 18.15.

↓ 2008/57/ES

~~Komisia oznámi tieto informácie agentúre, ktorá ich uverejní.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok 14

☒ **Národné predpisy** ☒

1. ⇒ Členské štáty oznámia Komisii zoznam národných predpisov uvedený v článku 13 ods. 3 ⇐ ~~Tento zoznam sa oznámi:~~

- (a) vždy, keď sa zoznam ~~technických predpisov, ktoré podľa článku 16 ods. 3 smernice 96/48/ES a článku 16 ods. 3 smernice 2001/16/ES museli byť oznámené do 30. apríla 2005,~~ mení, alebo
- (b) po ☒ predložení žiadosti v súlade s článkom 7 o ☒ ~~oznámení výnimky,~~ ☒ neuplatňovanie TSI ☒ alebo

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

- (c) po uverejnení príslušnej TSI ⇒ alebo jej revízie s cieľom vypustiť národné predpisy, ktoré sa stali nadbytočné vzhľadom na uzavretie otvorených bodov v TSI ⇐.
-

↓ nový

2. Členské štáty oznámia úplné znenie existujúcich národných predpisov agentúre a Komisii prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre].

3. Členské štáty môžu stanoviť nové národné predpisy iba v týchto prípadoch:

- a) keď TSI nespĺňa v plnej miere základné požiadavky;
- b) ako naliehavé preventívne opatrenie, najmä po nehode.

4. Ak členský štát zamýšľa zaviesť nový národný predpis, oznámi jeho návrh agentúre a Komisii prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 23 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre].

5. Členské štáty zabezpečujú, aby národné predpisy vrátane predpisov, ktoré sa vzťahujú na rozhrania medzi vozidlami a sieťami, boli bezplatne dostupné v jazyku, ktorému všetky dotknuté strany rozumejú.

6. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V takých prípadoch členské štáty uvedú odkaz na tieto predpisy a obmedzenia v registroch infraštruktúry uvedených v článku 45.

7. Národné predpisy oznámené v zmysle tohto článku nepodliehajú postupu notifikácie stanovenému v smernici 98/34/ES.

8. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje klasifikáciu oznámených národných predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť kontroly kompatibility medzi pevným a mobilným zariadením. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

Agentúra v súlade s vykonávacími aktmi uvedenými v prvom pododseku klasifikuje národné predpisy, ktoré boli oznámené v súlade s týmto článkom.

9. Agentúra preskúma návrhy národných predpisov a už platné národné predpisy v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 21 a 22 nariadenia (EÚ) č. .../... [nariadenie o agentúre].

↓ 2008/57/ES

~~Členské štáty na žiadosť Komisie poskytnú úplné znenie oznámených predpisov. S cieľom predísť vytvoreniu ďalších prekážok a pokročiť v zatriedovaní vnútroštátnych predpisov v súlade s článkom 27 Komisia monitoruje zavádzanie nových predpisov členskými štátmi. Ak Komisia usúdi, že nový predpis je prostriedkom na svojvoľnú diskrimináciu alebo skrytým obmedzovaním prevádzky železničnej dopravy medzi členskými štátmi, v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 sa prijme rozhodnutie určené príslušnému členskému štátu.~~

~~Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. Členské štáty uvedú na tieto predpisy a obmedzenia odkaz v registroch infraštruktúry uvedených v článku 35.~~

~~Členské štáty zabezpečia, aby sa záväzné technické predpisy uverejnili a sprístupnili všetkým manažérom infraštruktúry, železničným podnikom a žiadateľom o povolenie na uvedenie do prevádzky v jasnom a pre dotknuté strany zrozumiteľnom jazyku.~~

Článok ~~154~~8

Postup vypracovania vyhlásenia ES o overení

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o overení žiadateľ ☒ požiadá ☒ ~~vyzve~~ notifikovaný orgán ☒ posudzovania zhody ☒ , ktorý bol na tieto účely vybraný, aby uplatňoval postup overovania ES ~~uvedený v prílohe VI~~. Žiadateľom môže byť obstarávateľ alebo výrobca alebo ich splnomocnený zástupca v ~~Spoločenstve~~ ☒ Únii ☒ .

2. ~~Činnosť~~ Úloha notifikovaného orgánu ☒ posudzovania zhody ☒ zodpovedného za overenie ~~ES~~ subsystému ~~ES~~ sa začína v etape ~~konštrukčného návrhu~~ projektovania a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu ~~prijatia~~ preberania, pred uvedením subsystémov do prevádzky. ⇒ Môže ⇐ ~~zahŕňať~~ aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch ~~44 a 45~~ 34 a 35.

3. Notifikovaný orgán ☒ posudzovania zhody ☒ je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý ~~tvorí prílohu~~ ☒ musí byť pripojený ☒ k vyhláseniu ES o overení. Tento súbor technickej dokumentácie musí obsahovať všetky potrebné dokumenty o ~~charakteristikách vlastnostiach~~ subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov interoperability. Musí obsahovať aj všetky položky týkajúce sa podmienok a ~~obmedzení limitov~~ používania a pokynov týkajúcich sa ~~prevádzkovania~~ ☒ servisu ☒ , ~~priebežného trvalého~~ alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby.

↓ nový

4. Z akejkoľvek zmeny a doplnenia súboru technickej dokumentácie uvedeného v odseku 3, ktoré majú vplyv na vykonané overenia, vyplýva potreba vypracovať nové vyhlásenie ES o overení.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

~~54.~~ Notifikovaný orgán ☒ posudzovania zhody ☒ môže vydať prechodné vyhlásenia o overení, ktoré sa vzťahujú na určité etapy postupu overenia alebo na určité časti subsystému. V takom prípade sa uplatňujú ☒ postupy overovania ☒ ~~postup~~ ⇒ stanovené v súlade s ods. ~~7 písm. a)~~ ☒ ~~uvedený v prílohe VI~~.

~~65.~~ Ak to príslušné TSI umožňujú, notifikovaný orgán ☒ posudzovania zhody ☒ môže vydať osvedčenia o zhode, ktoré sa týkajú série subsystémov alebo ~~určitých častí~~ určitých častí týchto subsystémov.

↓ nový

7. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje:

- (c) postupy overovania subsystémov vrátane všeobecných zásad, obsah, postup a dokumenty súvisiace s postupom overovania ES a s postupom overovania v prípade národných predpisov;
- (d) vzory vyhlásenia ES o overení a vyhlásenia o overení v prípade národných predpisov a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu o overení.

Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

Článok ~~16~~ 19

Subsystémy, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že štrukturálny subsystém, ~~na pre~~ ktorý je ~~vystavené~~ ☒ sa vzťahuje ☒ vyhlásenie ES o overení, ~~a ku ktorému je pripojený~~ súbor technickej dokumentácie, sa úplne nezhoduje s touto smernicou, a najmä nespĺňa základné požiadavky, môže požiadať o vykonanie doplnkových kontrol.
2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, ~~bezodkladne~~ informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie ~~ich zdôvodnenia, ktoré ich oprávňujú~~. Komisia ☒ uskutočňuje konzultácie ☒ ~~sa poradí~~ so zainteresovanými stranami.
3. Členský štát podávajúcí žiadosť uvedie, či ☒ nedosiahnutie úplného súladu s touto ☒ ~~nedodržanie tejto~~ smernice vyplýva:
 - a) z nesplnenia základných požiadaviek alebo TSI, alebo z nesprávneho uplatňovania TSI. V tom prípade Komisia ~~bezodkladne~~ informuje členský štát, v ktorom sídli osoba, ktorá nesprávne vypracovala vyhlásenie ES o overení, a požiada daný členský štát, aby prijal príslušné opatrenia;
 - b) z ☒ nevhodnosti ☒ ~~nedostatočnosti~~ TSI. V tom prípade sa uplatňuje postup ~~na~~ zmien a doplnenie TSI uvedený v článku ~~67~~.

↓ nový

Článok 17

Predpoklad zhody

Predpokladá sa, že komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami alebo ich časťami, na ktoré sa uverejnili odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, sú v zhode so základnými požiadavkami, na ktoré sa tieto normy alebo ich časti vzťahujú a ktoré sú stanovené v prílohe III.

Článok 20

Uvedenie existujúcich subsystémov do prevádzky po obnove alebo modernizácii

1. V prípade obnovy alebo modernizácie pošle obstarávateľ alebo výrobca príslušnému členskému štátu podklady opisujúce projekt. Členský štát tieto podklady preskúma a, berúc do úvahy stratégiu realizácie uvedenú v príslušnej TSI, rozhodne, či rozsah prác znamená, že je v zmysle tejto smernice potrebné nové povolenie na uvedenie do prevádzky.

Takéto nové povolenie na uvedenie do prevádzky sa požaduje vždy, keď plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému. Ak je potrebné nové povolenie, členský štát rozhodne, do akej miery je potrebné uplatniť príslušné TSI na projekt.

Členský štát rozhodne najneskôr do štyroch mesiacov po tom, čo žiadateľ predloží úplné podklady.

2. Ak je potrebné nové povolenie a TSI sa plne neuplatňuje, členské štáty poskytnú Komisii tieto informácie:

— dôvod, pre ktorý sa TSI úplne neuplatnila,

— technické vlastnosti, ktoré sa uplatňujú namiesto TSI,

— orgány, ktoré sú v prípade týchto vlastností zodpovedné za uplatňovanie postupu overovania uvedeného v článku 18.

3. Komisia oznámi informácie uvedené v odseku 2 agentúre, ktorá ich uverejní.

KAPITOLA V

VOZIDLÁ

KAPITOLA V

UVÁDZANIE NA TRH A UVÁDZANIE DO PREVÁDZKY

Článok 18

Uvádzanie pevných zariadení do prevádzky

1. Subsystémy traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie, energia a infraštruktúra sa uvedú do prevádzky iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky stanovené v prílohe III, a ak dostali príslušné povolenie v súlade s odsekom 2.

2. Každý národný bezpečnostný orgán povoľuje uvádzanie do prevádzky tých subsystémov energia a infraštruktúra, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na území jeho členského štátu.

Agentúra udeľuje povolenia na uvedenie do prevádzky tých subsystémov traťové riadenie-zabezpečenie a návštenie, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované v celej Únii.

Agentúra a národné bezpečnostné orgány poskytujú podrobné pokyny na získanie povolení uvedených v prvom a druhom pododseku. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa týchto povolení a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Agentúra a národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií.

3. S cieľom povoliť uvádzanie subsystémov uvedených v odseku 1 do prevádzky musí národný bezpečnostný orgán alebo agentúra podľa toho, ktorý z nich je kompetentným orgánom v zmysle odseku 2, získať dôkaz o:

- (a) vyhlásení ES o overení;
- (b) technickej kompatibilite týchto subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú, stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a registrov;
- (c) bezpečnej integrácii týchto subsystémov stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice .../...[o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie].

4. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov posielajú žiadateľ národnému bezpečnostnému orgánu (v prípade subsystémov energia a infraštruktúra) alebo agentúre (v prípade subsystémov traťové riadenie-zabezpečenie a návštenie) súbor dokumentácie s opisom projektu. Národný bezpečnostný orgán alebo agentúra preskúmajú tento súbor dokumentácie a na základe kritérií stanovených v odseku 5 rozhodnú, či je potrebné nové povolenie na uvedenie do prevádzky. Národný bezpečnostný orgán a agentúra prijímajú svoje rozhodnutia v primeranej, vopred určenej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

5. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4. Okrem toho sa nové povolenie na uvedenie do prevádzky vyžaduje, keď:

- (d) plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému alebo
- (e) si to vyžadujú príslušné TSI alebo
- (f) si to vyžadujú národné realizačné plány vypracované členskými štátmi.

Článok 19

Uvádzanie mobilných subsystémov na trh

1. Žiadateľ uvedie subsystém železničné koľajové vozidlá a subsystém vlakové riadenie-zabezpečenie a návštenie na trh iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky stanovené v prílohe III.

2. Žiadateľ zabezpečuje najmä predloženie vyhlásenia ES o overení.

3. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4.

Článok 21

Povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky

1. Pokiaľ sa v tejto kapitole neurčí inak, uvedenie vozidla do prevádzky povoľuje pred jeho použitím v sieti národný, pre túto sieť príslušný bezpečnostný orgán.

2. Vozidlu, ktoré je v zhode s TSI, sa povolenie udeľuje v súlade s článkom 22 alebo 23.

3. Vozidlu, ktoré nie je v zhode s TSI, sa povolenie udeľuje v súlade s článkom 24 alebo 25.

4. Vozidlo, ktoré je v zhode s povoleným typom, dostáva povolenie v súlade s článkom 26.

5. Povolenie vydané jedným členským štátom platí vo všetkých členských štátoch bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článkov 23 a 25 týkajúce sa ďalších povolení. Členské štáty prostredníctvom prijatia osobitných národných predpisov alebo prostredníctvom vnútroštátnych ustanovení o vykonávaní tejto smernice objasnia, či sú potrebné ďalšie povolenia v súlade s príslušnými ustanoveniami článku 23 v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, alebo článku 25 v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI.

6. O všetkých žiadostiach o vydanie povolenia na uvedenie do prevádzky rozhoduje príslušný národný bezpečnostný orgán v súlade s článkami 22 a 23 alebo článkami 24 a 25. V povolení o uvedení do prevádzky sa môžu uvádzať podmienky používania a ďalšie obmedzenia.

7. Ak národný bezpečnostný orgán vydá rozhodnutie o zamietnutí uvedenia do prevádzky vozidla, toto rozhodnutie riadne odôvodní. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia o zamietnutí požiadať príslušný národný bezpečnostný orgán, aby rozhodnutie preskúmal z riadne odôvodnených príčin. Národný bezpečnostný orgán má od prijatia dva mesiace čas na potvrdenie alebo zmenu svojho rozhodnutia. Ak sa rozhodnutie o zamietnutí potvrdí, žiadateľ môže od odvolacieho orgánu určeného príslušným členským štátom podľa článku 17 ods. 3 smernice 2004/49/ES žiadať o prehodnotenie pre riadne odôvodnené príčiny. Členské štáty môžu vymenovať svoje regulačné orgány zriadené v súlade s článkom 30 smernice 2001/14/ES na účely tohto odvolacieho konania.

8. Ak príslušný národný bezpečnostný orgán nevydá rozhodnutie uvedené v článku 23 ods. 7 a článku 25 ods. 5 v stanovených lehotách, potom sa uvedenie príslušných železničných vozidiel do prevádzky považuje za povolené. Povolenia udelené podľa tohto odseku sú platné len pre tú sieť, pre ktorú príslušný národný bezpečnostný orgán nereagoval v stanovených lehotách.

9. Národný bezpečnostný orgán, ktorý má v úmysle odobrať povolenie o uvedení vozidiel do prevádzky, ktoré udelil on sám, alebo povolenie udelené žiadateľovi podľa odseku 8, použije postup revízie bezpečnostných certifikátov uvedený v článku 10 ods. 5 smernice 2004/49/ES alebo v prípade potreby postup revízie bezpečnostných povolení uvedený v článku 11 ods. 2 uvedenej smernice.

10. V prípade odvolacieho konania príslušný odvolací orgán uvedený v odseku 7 môže požiadať o stanovisko, ktoré sa v tom prípade vydáva do jedného mesiaca od podania žiadosti, pričom oznámenie sa zasiela ako žiadateľovi, tak aj príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý odmietol udeliť povolenie.

11. V prípade vozidiel, ktoré jazdia medzi jedným členským štátom a treťou krajinou po sieti s iným rozhodom koľajú ako hlavná železničná sieť v Spoločenstve a ktorým môžu byť udelené výnimky v súlade s článkom 9 ods. 5 alebo na ktoré sa vzťahujú špecifické prípady,

vnútroštátne predpisy uvedené v článkoch 22 a 24 môžu obsahovať medzinárodné dohody, pokiaľ sú v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva.

12. Povolenia na uvedenie do prevádzky, ktoré sa udelili pred 19. júlom 2008, vrátane povolení vydaných podľa medzinárodných dohôd, najmä RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, podľa ktorých boli udelené. Toto ustanovenie má prednosť pred článkami 22 až 25.

13. Členské štáty môžu udeliť povolenia na uvedenie sérií vozidiel do prevádzky. Národné bezpečnostné orgány na tento účel informujú žiadateľa o potrebnom postupe.

14. Povolenia na uvedenie do prevádzky, ktoré sa udelili v súlade s týmto článkom, platia bez toho, aby boli dotknuté iné podmienky uložené železničným podnikom a manažérom infraštruktúry na prevádzku týchto vozidiel na príslušnej sieti podľa článkov 9, 10 a 11 smernice 2004/49/ES.

↓ nový

Článok 20

Povolenie na uvedenie vozidla na trh

1. Vozidlo sa uvedie na trh až po získaní povolenia na uvedenie vozidla na trh vydaného agentúrou v súlade s odsekom 5.

2. Rozhodnutia o udelení povolení na uvedenie vozidla na trh vydáva agentúra. Tieto povolenia potvrdzujú hodnoty parametrov dôležité na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a pevnými zariadeniami, ako sa uvádza v TSI. Povolenie na uvedenie vozidla na trh obsahuje aj informácie o súlade vozidla s príslušnými TSI a uvádzajú sa v ňom národné predpisy týkajúce sa týchto parametrov.

3. V povolení na uvedenie vozidla na trh sa môžu stanoviť podmienky používania vozidla a iné obmedzenia.

4. Povolenie na uvedenie vozidla na trh sa vydáva na základe súboru dokumentácie vozidla alebo typu vozidla, ktorý predloží žiadateľ, vrátane dokladu o:

- (g) uvedení mobilných subsystémov tvoriacich vozidlo podľa článku 19 na trh;
- (h) technickej kompatibility subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a registrov;
- (i) bezpečnej integrácii subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, národných predpisov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice .../... [o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie].

5. Agentúra prijíma rozhodnutia uvedené v odseku 2 v primeranej, vopred určenej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií. Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch.

Agentúra poskytuje podrobné pokyny na získanie povolenia na uvedenie vozidla na trh. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa povolení na uvedenie vozidla na trh a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií s agentúrou.

6. Agentúra môže vydávať povolenia na uvedenie vozidla na trh pre sériu vozidiel. Tieto povolenia sú platné vo všetkých členských štátoch.

7. Žiadateľ sa môže odvolať na odvolaciu radu vytvorenú na základe článku 51 nariadenia (EÚ) č. .../... [ktorým sa zriaďuje Železničná agentúra Európskej únie] proti rozhodnutiam agentúry alebo proti jej nečinnosti v rámci lehôt uvedených v odseku 5.

8. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré už majú povolenie na uvedenie vozidla na trh:

(j) je potrebné nové vyhlásenie ES o overení, ako sa uvádza v článku 15 ods. 4, a

(k) vyžaduje sa nové povolenie na uvedenie vozidla na trh, ak sa vykonali akékoľvek zmeny v hodnotách parametrov obsiahnutých v už udelenom povolení vozidla.

9. Na žiadosť žiadateľa sa môže do povolenia na uvedenie vozidla na trh zahrnúť jasný údaj o sieťach alebo tratiach alebo skupinách sietí alebo tratí, na ktorých môže železničný podnik uviesť takéto vozidlo do prevádzky bez ďalších overení, kontrol alebo skúšok týkajúcich sa technickej kompatibility medzi vozidlom a týmito sieťami alebo traťami. V takom prípade žiadateľ začlení do svojej žiadosti dôkaz o technickej kompatibilite vozidla s príslušnými sieťami alebo traťami.

Tento údaj sa môže doplniť aj na žiadosť pôvodného alebo iného žiadateľa po vydaní príslušného povolenia na uvedenie na trh.

Článok 21

Uvádzanie vozidiel do prevádzky

1. Železničné podniky uvedú vozidlo do prevádzky iba po tom, ako sa po konzultácii s manažérom infraštruktúry skontroluje technická kompatibilita medzi vozidlom a traťou a bezpečná integrácia vozidla do systému, v ktorom sa má prevádzkovať, pričom táto kompatibilita a integrácia sa stanovujú na základe príslušných TSI, národných predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód stanovených v článku 6 smernice.

Na tieto účely sa vozidlám udeľuje najprv povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade s článkom 20.

2. Železničné podniky oznamujú svoje rozhodnutia týkajúce sa uvedenia vozidiel do prevádzky agentúre, manažérovi infraštruktúry a dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu. Tieto rozhodnutia sa zaznamenávajú v národných registroch vozidiel uvedených v článku 43.

3. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel je potrebné nové vyhlásenie ES o overení v zmysle článku 15 ods. 4. Okrem toho sa od železničného podniku vyžaduje nové rozhodnutie o uvedení týchto vozidiel do prevádzky v prípade, keď:

(l) plánované práce môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému alebo

(m) si to vyžadujú príslušné TSI.

Článok 22

Prvé povolenie na uvedenie vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, do prevádzky

1. Tento článok sa vzťahuje na vozidlá, ktoré sú v zhode so všetkými príslušnými TSI, ktoré sú platné v čase uvádzania do prevádzky, pokiaľ je v týchto TSI ustanovená významná časť základných požiadaviek a pokiaľ príslušné TSI pre vozový park nadobudli účinnosť a sú uplatniteľné.

2. Prvé povolenie udelí národný bezpečnostný úrad takto:

a) ak všetky štrukturálne subsystemy vozidla dostali povolenie v súlade s ustanoveniami uvedenými v kapitole IV, povolenie sa udelí bez ďalšieho overovania;

b) v prípade vozidiel so všetkými potrebnými vyhláseniami ES o overení v zmysle článku 18 sa kritériá, ktoré bezpečnostný orgán overuje na účely udelenia povolenia na uvedenie do prevádzky, môžu týkať iba:

— technickej kompatibility medzi príslušnými subsystemami vozidla a ich bezpečnou integráciou v súlade s článkom 15 ods. 1,

— technickej kompatibility medzi vozidlom a príslušnou sieťou,

— vnútroštátnych predpisov platných pre otvorené body,

— vnútroštátnych predpisov uplatniteľných na špecifické prípady náležite určené v príslušných TSI.

Článok 23

Ďalšie povolenia na uvedenie vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, do prevádzky

1. Vozidlá, ktoré sú úplne v zhode s TSI, pokrývajúce všetky aspekty dôležitých subsystemov bez špecifických prípadov a bez otvorených bodov týkajúcich sa iba kompatibility vozidla a siete nepotrebujú nijaké ďalšie povolenie na uvedenie do prevádzky, ak premávajú na sieťach, ktoré sú v zhode s TSI v iných členských štátoch, alebo podľa podmienok uvedených v príslušných TSI.

2. V prípade vozidiel, ktorých uvedenie do prevádzky bolo v súlade s článkom 22, ale ktoré nie sú uvedené v odseku 1, členské štáty rozhodnú, či sú na ich území potrebné dodatočné povolenia na uvedenie do prevádzky. V tomto prípade sa uplatňujú odseky 3 až 7.

3. Žiadateľ predloží národnému bezpečnostnému orgánu dokumentáciu týkajúcu sa vozidiel alebo typu vozidiel a predpokladaného účelu použitia vozidiel na danej sieti. Táto dokumentácia obsahuje nasledujúce informácie:

a) dôkaz, že uvedenie vozidiel do prevádzky bolo povolené v inom členskom štáte v súlade s článkom 22;

b) kópiu súboru technickej dokumentácie uvedeného v prílohe VI. Toto v prípade vozidiel so zariadením na zaznamenávanie údajov zahŕňa informácie o postupe zhromažďovania údajov, ktorý umožňuje čítanie z pamäte a vyhodnocovanie, ak tieto informácie nie sú zosúladené prostredníctvom príslušnej TSI;

c) záznamy zachytávajúce históriu údržby vozidla a prípadných technických úprav uskutočnených po vydaní povolenia;

d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré dokazujú, že vozidlo je zlučiteľné s infraštruktúrami a pevnými zariadeniami, vrátane klimatických podmienok, systému zásobovania energiou, systému riadenia zabezpečenie a návštenie, rozehodu koľají a priečhodného prierezu infraštruktúry, maximálneho povoleného zaťaženia nápravy a iných obmedzení siete.

4. Kritériá, ktoré kontroluje národný bezpečnostný orgán, sa môžu týkať iba:

technickej kompatibility medzi vozidlom a príslušnou sieťou vrátane vnútroštátnych predpisov platných pre otvorené body potrebné na zabezpečenie tejto kompatibility;

vnútroštátnych predpisov platných pre špecifické prípady riadne identifikované v príslušných TSI.

5. Národný bezpečnostný orgán môže požiadať o poskytnutie doplňujúcich informácií, o uskutočnenie hodnotenia rizík v súlade s článkom 6 ods. 3 písm. a) smernice 2004/49/ES alebo o vykonanie skúšobnej prevádzky v sieti na účely overenia kritérií uvedených v odseku 4. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 tejto smernice však národný bezpečnostný orgán toto overenie môže vykonať len vzhľadom na vnútroštátne predpisy, ktoré patria do skupín B alebo C uvedených v danom dokumente.

6. Národný bezpečnostný orgán určí po porade so žiadateľom rozsah a obsah doplňujúcich informácií, hodnotenia rizík a požadovanej skúšobnej prevádzky. Manažér infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti. Národný bezpečnostný orgán, ak je to potrebné, podnikne opatrenia, aby sa vykonala skúšobná prevádzka.

7. Každá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky podaná podľa tohto článku je predmetom rozhodnutia národného bezpečnostného orgánu, ktoré musí byť prijaté čo najskôr a najneskôr:

a) dva mesiace po predložení dokumentácie uvedenej v odseku 3;

b) v prípadoch, kde je to potrebné, do jedného mesiaca od poskytnutia dodatočných informácií, ktoré žiadal národný bezpečnostný orgán;

c) v prípadoch, kde je to potrebné, do jedného mesiaca od poskytnutia výsledkov testov, ktoré žiadal národný bezpečnostný orgán.

Článok 24

Prvé povolenie na uvedenie vozidiel, ktoré nevyhovujú TSI, do prevádzky

1. Tento článok sa vzťahuje na vozidlá, ktoré nespĺňajú všetky príslušné TSI, ktoré platia v čase uvádzania do prevádzky, vrátane vozidiel, na ktoré sa vzťahujú výnimky, alebo ak v jednej či viacerých TSI nie je ustanovená významná časť základných požiadaviek.

2. Prvé povolenie udelí národný bezpečnostný úrad takto:

na prípadne technické aspekty, ktoré sú pokryté v TSI, sa vzťahuje postup overovania ES;

na ostatné technické aspekty sa vzťahujú vnútroštátne predpisy notifikované podľa článku 17 ods. 3 tejto smernice a článku 8 smernice 2004/49/ES.

Prvé povolenie je platné len v sieti členského štátu, ktorý ho udeľuje.

Dodatočné povolenia na uvedenie vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, do prevádzky

1. V prípade vozidiel, ktorých uvedenie do prevádzky bolo v súlade s článkom 21 ods. 12 alebo článkom 24 povolené v jednom členskom štáte, sa iné členské štáty môžu v súlade s týmto článkom rozhodnúť, či sú na ich území potrebné dodatočné povolenia na uvedenie do prevádzky.

2. Žiadateľ predloží národnému bezpečnostnému orgánu súbor technickej dokumentácie týkajúcej sa vozidiel alebo typu vozidiel a uvedie predpokladaný účel použitia vozidiel na danej sieti. Súbor dokumentácie obsahuje tieto informácie:

a) dôkaz, že uvedenie vozidiel do prevádzky bolo povolené v inom členskom štáte, a záznamy o dodržanom postupe ako dôkaz, že vozidlo spĺňalo platné požiadavky v oblasti bezpečnosti, vrátane prípadných informácií o výnimkách udelených v súlade s článkom 9;

b) technické údaje, program údržby a prevádzkové charakteristiky. V prípade vozidiel so zariadením na zaznamenávanie údajov to okrem iného zahŕňa informácie o postupe zhromažďovania údajov, ktorý umožňuje čítanie z pamäte a vyhodnocovanie, ako stanovuje článok 20 ods. 2 písm. e) smernice 2004/49/ES;

c) záznamy zachytávajúce dobu prevádzkovania vozidla, jeho údržby a prípadných technických úprav uskutočnených po vydaní povolenia;

d) technické a prevádzkové charakteristiky, ktoré dokazujú, že vozidlo je zlučiteľné s infraštruktúrami a pevnými zariadeniami, vrátane klimatických podmienok, systému zásobovania energiou, systému riadenia zabezpečenie a návštenie, rozehodu koľají a priečného prierezu infraštruktúry, maximálneho povoleného zaťaženia nápravy a iných obmedzení siete.

3. Údaje uvedené v odsekoch 2 písm. a) a b) môže národný bezpečnostný orgán spochybniť len v prípade, že môže bez toho, aby bol dotknutý článok 16, preukázať existenciu závažného rizika z hľadiska bezpečnosti. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 sa národný bezpečnostný orgán nemôže v tomto zmysle odvolávať na predpis, ktorý patrí do skupiny A uvedenej v danom dokumente.

4. Národný bezpečnostný orgán môže požiadať o poskytnutie doplňujúcich informácií, o uskutočnenie hodnotenia rizík v súlade s článkom 6 ods. 3 písm. a) smernice 2004/49/ES alebo o vykonanie skúšobnej prevádzky v sieti na účely overenia zhody údajov uvedených v odseku 2 písm. c) a d) tohto článku vo vzťahu k platným vnútroštátnym predpisom, ktoré boli Komisii oznámené v súlade s článkom 8 smernice 2004/49/ES alebo s článkom 17 tejto smernice. Po prijatí referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 tejto smernice však národný bezpečnostný orgán toto overenie môže vykonať len vzhľadom na vnútroštátne predpisy, ktoré patria do skupín B alebo C zaradených v danom dokumente.

Národný bezpečnostný orgán po porade so žiadateľom vymedzí rozsah a obsah doplňujúcich informácií, hodnotenia rizík alebo požadovanej skúšobnej prevádzky. Správa infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti. Národný bezpečnostný orgán, ak je to vhodné, podnikne opatrenia, aby sa vykonala skúšobná prevádzka.

5. Každá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky podaná podľa tohto článku je predmetom rozhodnutia národného bezpečnostného orgánu, ktoré musí byť prijaté čo najskôr a najneskôr:

~~a) štyri mesiace po predložení technickej dokumentácie uvedenej v odseku 2;~~

~~b) v prípadoch, kde je to potrebné, dva mesiace po poskytnutí doplňujúcich informácií alebo hodnotení rizík, ktoré si vyžiadal národný bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 4;~~

~~c) v prípadoch, kde je to potrebné, dva mesiace po predložení výsledkov skúšok, ktoré si vyžiadal národný bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 4;~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

Článok ~~22~~26

Povolenie ~~pre~~ ☒ na uvedenie ☒ typov vozidiel ☒ na trh ☒

1. ⇒ Agentúra ⇐ ~~Členské štáty môžu~~ udeľuj*u*ť povolenia ~~pre~~ ☒ na uvedenie ☒ typov vozidiel ☒ na trh ☒ .

↓ nový

Agentúra poskytuje podrobné pokyny na získanie povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií s agentúrou.

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

2. Ak však ⇒ agentúra ⇐ ~~členské štáty~~ ⇒ vydá povolenie na uvedenie vozidla na trh, ⇐ ~~udelia povolenie vozidlu,~~ zároveň ⇒ vydá povolenie na uvedenie zodpovedajúceho typu vozidla na trh ⇐ ~~udelia povolenie typu vozidla.~~

↓ nový

3. Vozidlo, ktoré je v zhode s typom vozidla, na ktoré už bolo vydané povolenie na uvedenie zodpovedajúceho typu vozidla na trh, dostane bez ďalších kontrol povolenie na uvedenie vozidla na trh na základe vyhlásenia o zhode s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ.

↓ 2008/57/ES

~~3. Vozidlu, ktoré je zhodné s typom, ktorému už členský štát udelil povolenie, tento členský štát udelí povolenie na základe vyhlásenia o zhode s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ, bez ďalších kontrol. Ak sa však príslušné ustanovenia TSI a vnútroštátnych predpisov, na základe ktorých bolo typu vozidiel udelené povolenie, zmenili, členské štáty rozhodnú, či povolenia typu vozidiel, ktoré sa už udelili, zostanú platné alebo ich treba obnoviť. Kritériá, ktoré národný bezpečnostný orgán kontroluje v prípade obnovenia povolenia typu, sa môžu týkať len zmenených predpisov. Obnovenie povolenia typu nemá vplyv na povolenia, ktoré sa vozidlám udelili skôr na základe predchádzajúcich povolených typov.~~

↓ nový

4. V prípade zmien ktoréhokoľvek príslušného ustanovenia TSI alebo národných predpisov, na základe ktorých bolo vydané povolenie na uvedenie typu vozidla na trh, sa v TSI alebo v národných predpisoch určí, či už udelené povolenie na uvedenie typu vozidla na trh zostáva platné alebo či ho treba obnoviť. Ak sa uvedené povolenie musí obnoviť, kontroly, ktoré má agentúra vykonať, sa môžu týkať iba zmenených predpisov. Obnovenie povolenia na uvedenie typu vozidla na trh neovplyvňuje povolenia na uvedenie vozidla na trh už vydané na základe predchádzajúceho povolenia na uvedenie uvedeného typu vozidla na trh.

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

~~54. Komisia prijme vzor v Vyhlásení o zhode s typom ⇒ sa stanovuje v súlade s rozhodnutím 2010/713/EÚ ⇐ do 19. júla 2009 na základe návrhu, ktorý pripraví agentúra, a v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3.~~

~~65. Vyhlásenie o zhode s typom sa ustanovuje v súlade s:~~

a) postupmi overenia príslušných TSI v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI;

~~b) postupmi overenia definovanými v moduloch D alebo E rozhodnutia 93/465/EHS v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI. Komisia môže v prípade potreby prijať postup *ad hoc* overenia v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3.~~

↓ nový

b) postupmi posudzovania zhody definovanými v moduloch B+D a B+F rozhodnutia č. 768/2008/EHS v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI. V prípade potreby môže Komisia prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú moduly *ad hoc* na posudzovanie zhody. Tieto vykonávacie akty sa prijímajú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

↓ 2008/57/ES

~~6. Žiadateľ môže požiadať o povolenie typu vo viacerých členských štátoch súčasne. Národné bezpečnostné orgány v tom prípade spolupracujú, aby sa zjednodušil postup a minimalizovala administratívna činnosť.~~

↓ 2008/57/ES (prispôbené)

⇒ nový

~~7. Povolenia typov ⇒ Povolenie na uvedenie typov vozidiel na trh ⇐ sa zaregistrujú v Európskom registri ⇒ povolení na uvedenie typov vozidiel na trh ⇐ povolených typov vozidiel uvedenom v článku 4434. V tomto registri sa spresní, ktoré členské štáty udelili typu vozidiel povolenie.~~

↓ 2008/57/ES

Článok 27

Zatriedenie vnútroštátnych predpisov

1. S cieľom uľahčiť postup týkajúci sa povolenia na uvedenie vozidiel uvedených v článku 25 do prevádzky sa vnútroštátne predpisy zatriedia podľa prílohy VII.
2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 30 ods. 3 agentúra do 19. januára 2009 zreviduje parametre ustanovené v bode 1 prílohy VII a vypracuje pre Komisiu odporúčania, ktoré považuje za vhodné.
3. Agentúra vypracuje odporúčanie týkajúce sa referenčného dokumentu s odkazmi na všetky vnútroštátne právne predpisy platné v členských štátoch pre uvádzanie vozidiel do prevádzky. Národné bezpečnostné orgány spolupracujú pri plnení tejto úlohy s agentúrou.
4. Komisia prijme na základe odporúčania agentúry a v súlade s postupom ustanoveným v článku 29 ods. 3 referenčný dokument, ako aj akékoľvek rozhodnutie o jeho aktualizácii.

KAPITOLA VI

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

~~NOTIFIKOVANÉ ORGÁNY~~ ☒ NOTIFIKÁCIA ORGÁNOV POSUDZOVANIA ZHODY ☒

↓ 2008/57/ES

Článok 28

Notifikované orgány

1. Členské štáty oznámia Komisii a ostatným členským štátom orgány zodpovedné za vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie uvedeného v článku 13 a overovacieho postupu uvedeného v článku 18, pričom uvedú sféru zodpovednosti každého jedného orgánu a identifikačné čísla, ktoré vopred získali od Komisie. Komisia uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie zoznam orgánov, identifikačné čísla a sféry zodpovednosti, a zabezpečí pravidelnú aktualizáciu zoznamu.
2. Členské štáty musia na posúdenie orgánov, ktoré sa majú notifikovať, uplatňovať kritériá stanovené v prílohe VIII. Orgány, ktoré spĺňajú kritériá posúdenia stanovené v príslušných európskych normách, sú považované za orgány vyhovujúce uvedeným kritériám.
3. Členský štát odoberie osvedčenie orgánu, ktorý už nespĺňa kritériá stanovené v prílohe VIII. Ihneď o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.
4. Ak členský štát alebo Komisia dospeje k názoru, že orgán notifikovaný iným členským štátom už nespĺňa kritériá uvedené v prílohe VIII, Komisia sa poradí so zúčastnenými stranami. Komisia informuje tento druhý členský štát o všetkých zmenách, ktoré sú potrebné na to, aby si notifikovaný orgán zachoval pridelený štatút.

~~5. Komisia ustanoví koordinačnú skupinu notifikovaných orgánov (ďalej len „koordinačná skupina“), ktorá prerokuje každú záležitosť súvisiacu s používaním postupov posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie uvedených v článku 13 a postupu overovania uvedeného v článku 18 alebo s používaním príslušných TSI. Zástupcovia členských štátov sa na práci koordinačnej skupiny môžu zúčastniť ako pozorovatelia.~~

~~Komisia a pozorovatelia informujú výbor uvedený v článku 29 o práci vykonanej v rámci koordinačnej skupiny. Komisia prípadne navrhne opatrenia potrebné na odstránenie problémov. Koordinácia notifikovaných orgánov sa v prípade potreby vykoná v súlade s článkom 30 ods. 4.~~

~~6. V prvej zo správ uvedených v článku 39 sa posúdi aj uplatňovanie kritérií špecifikovaných v prílohe VIII a v prípade potreby sa v nej navrhnu vhodné opatrenia.~~

↓ nový

Article 23

Notifikácia

Členské štáty notifikujú Komisii a ostatným členským štátom orgány, ktoré sú poverené vykonávaním úloh posudzovania zhody podľa tejto smernice ako tretie strany.

Článok 24

Notifikujúce orgány

1. Členské štáty určia notifikujúci orgán, ktorý je zodpovedný za stanovenie a vykonávanie nevyhnutných postupov na posudzovanie a notifikáciu orgánov posudzovania zhody a na monitorovanie notifikovaných orgánov posudzovania zhody vrátane monitorovania súladu s ustanoveniami článkov 27 až 29.

2. Členské štáty môžu rozhodnúť o tom, že posudzovanie a monitorovanie uvedené v odseku 1 bude vykonávať vnútroštátny akreditačný orgán v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s ním.

3. Ak notifikujúci orgán udelí právomoc vykonávať posudzovanie, notifikáciu alebo monitorovanie uvedené v odseku 1 orgánu, ktorý nie je orgánom štátnej správy, alebo ho vykonávaním týchto úloh inak poverí, tento orgán musí byť právnickou osobou a musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 25. Tento orgán zavedie opatrenia na krytie záväzkov, ktoré vyplývajú z jeho činností.

4. Notifikujúci orgán nesie plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané orgánom uvedeným v odseku 3.

Článok 25

Požiadavky týkajúce sa notifikujúcich orgánov

1. Notifikujúci orgán sa zriaďuje tak, aby nedochádzalo k žiadnym konfliktom záujmov s orgánmi posudzovania zhody.

2. Notifikujúci orgán má takú organizačnú štruktúru a funguje tak, aby bola zabezpečená objektivita a nestrannosť jeho činností.

3. Notifikujúci orgán má takú organizačnú štruktúru, aby každé rozhodnutie týkajúce sa notifikácie orgánu posudzovania zhody prijímali spôsobilé osoby, ktoré sú iné ako osoby, ktoré vykonali posudzovanie.

4. Notifikujúci orgán nesmie ponúkať ani poskytovať žiadne činnosti, ktoré vykonávajú orgány posudzovania zhody, ani poradenské služby na komerčnom či konkurenčnom základe.

5. Notifikujúci orgán zachováva dôvernosť získaných informácií.

6. Notifikujúci orgán má k dispozícii dostatočný počet spôsobilých pracovníkov na riadne plnenie svojich úloh.

Článok 26

Informačná povinnosť notifikujúcich orgánov

Členské štáty informujú Komisiu o svojich postupoch posudzovania a notifikácie orgánov posudzovania zhody a monitorovania notifikovaných orgánov a o všetkých zmenách týchto postupov.

Komisia tieto informácie zverejňuje.

Článok 27

Požiadavky týkajúce sa orgánov posudzovania zhody

1. Na účely notifikácie musí orgán posudzovania zhody spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 7 a v článkoch 28 a 29. Tieto požiadavky sa uplatňujú aj na orgány určené členskými štátmi podľa článku 13 ods. 4.

2. Orgán posudzovania zhody sa zriaďuje podľa vnútroštátneho práva a má právnu subjektivitu.

3. Orgán posudzovania zhody je schopný vykonávať všetky úlohy posudzovania zhody, ktoré mu boli pridelené na základe príslušnej TSI a v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, či už ide o úlohy vykonávané samotným orgánom posudzovania zhody, alebo v jeho mene a na jeho zodpovednosť.

Orgán posudzovania zhody má vždy a pre každý postup posudzovania zhody a pre každý typ alebo kategóriu výrobkov, v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, k dispozícii:

a) potrebných pracovníkov s odbornými znalosťami a dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonávanie úloh posudzovania zhody;

b) potrebný opis postupov, v súlade s ktorými sa vykonáva posudzovanie zhody s cieľom zaručiť transparentnosť a reprodukovateľnosť týchto postupov. Uplatňuje príslušné politiky a postupy, ktoré rozlišujú medzi úlohami, ktoré vykonáva ako notifikovaný orgán posudzovania zhody, a inými činnosťami;

c) náležité postupy na vykonávanie činností riadne zohľadňujúce veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnéj technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Má prostriedky nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s činnosťami posudzovania zhody a má prístup ku všetkým potrebným zariadeniam alebo vybaveniu.

4. Orgány posudzovania zhody uzavru poistenie zodpovednosti za škodu, ak túto zodpovednosť nenesie štát v súlade s vnútroštátnym právom alebo ak za posudzovanie zhody nie je priamo zodpovedný samotný členský štát.

5. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody dodržiavajú služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní ich úloh podľa príslušnej TSI alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré tento predpis ukladá do účinnosti, nie však vo vzťahu k príslušným orgánom členského štátu, v ktorom daný orgán vykonáva svoju činnosť. Vlastnícke práva sú chránené.

6. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú na príslušných normalizačných činnostiach a činnostiach koordinačnej skupiny notifikovaných orgánov posudzovania zhody zriadenej podľa príslušných právnych predpisov Únie alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní, a ako všeobecné usmernenie uplatňujú administratívne rozhodnutia a dokumenty, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny.

7. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú na činnostiach *ad hoc* pracovnej skupiny pre ERTMS ustanovenej v článku 25 nariadenia (EÚ) č. .../... [ktorým sa zriaďuje Železničná agentúra Európskej únie] alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní. Riadia sa usmerneniami, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny. V prípade, že usúdia, že je neprimerané alebo nemožné ich uplatňovať, dotknuté orgány posudzovania zhody predložia svoje pripomienky na diskusiu s *ad hoc* pracovnou skupinou pre ERTMS, aby sa zabezpečilo neustále zlepšovanie usmernení.

Článok 28

Nestrannosť orgánov posudzovania zhody

1. Orgán posudzovania zhody je treťou stranou nezávislou od organizácie alebo výrobcu výrobku, ktorý posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že sa preukáže jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať orgán, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijného zväzu, ktoré zastupujú podniky zapojené do konštruovania, výroby, dodávky, montáže, používania alebo údržby výrobkov, ktoré posudzuje.

2. Musí sa zaručiť nestrannosť orgánov posudzovania zhody, ich vrcholového manažmentu a pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie.

3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť konštruktéri, výrobcovia, dodávatelia, subjekty vykonávajúce inštaláciu, nákupcovia, vlastníci, používatelia alebo subjekty vykonávajúce údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, ani splnomocnení zástupcovia žiadnej z týchto strán. To nevylučuje možnosť použitia posudzovaných výrobkov, ktoré sú potrebné na vykonávanie činností orgánu posudzovania zhody, ani ich použitia na osobné účely.

4. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť priamo zapojení do konštruovania, výroby alebo montáže, uvádzania na trh, inštalácie, používania alebo údržby týchto výrobkov, ani zastupovať osoby zapojené do týchto činností. Nesmú vykonávať žiadnu činnosť, ktorá by mohla ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k činnostiam posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými boli notifikované. Vzťahuje sa to najmä na poradenské služby.

5. Orgány posudzovania zhody zabezpečujú, aby činnosti ich dcérskych spoločností alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosť, objektivitu ani nestrannosť ich činností posudzovania zhody.

6. Orgány posudzovania zhody a ich pracovníci vykonávajú činnosti posudzovania zhody na najvyššej úrovni profesionálnej integrity a požadovanej odbornej spôsobilosti v danej oblasti a nesmú byť vystavení žiadnym tlakom a stimulom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich činností posudzovania zhody, najmä pokiaľ ide o osoby alebo skupiny osôb, ktoré majú záujem na výsledku týchto činností.

Článok 29

Pracovníci orgánov posudzovania zhody

1. Pracovníci zodpovední za vykonávanie činností posudzovania zhody majú tieto znalosti a zručnosti:

a) dôkladné technické a odborné školenia vzťahujúce sa na všetky činnosti posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými bol orgán posudzovania zhody notifikovaný;

b) dostatočné znalosti požiadaviek na posudzovanie, ktoré vykonávajú, a primeranú právomoc vykonávať toto posudzovanie;

c) primerané znalosti a pochopenie základných požiadaviek, uplatniteľných harmonizovaných noriem a príslušných ustanovení právnych predpisov Únie a ich vykonávacích predpisov;

d) schopnosti potrebné na vypracovanie osvedčení, záznamov a správ preukazujúcich, že sa vykonalo posúdenie.

2. Odmeňovanie vrcholového manažmentu orgánu posudzovania zhody a jeho pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie, nesmie závisieť od počtu vykonaných posúdení, ani od výsledkov týchto posúdení.

Článok 30

Predpoklad zhody orgánu posudzovania zhody

Keď orgán posudzovania zhody preukáže svoju zhodu s kritériami stanovenými v príslušných harmonizovaných normách alebo ich častiach, na ktoré boli uverejnené odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, predpokladá sa, že spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29, pokiaľ sa uplatniteľné harmonizované normy vzťahujú na tieto požiadavky.

Článok 31

Dcérske spoločnosti a subdodávatelia orgánov posudzovania zhody

1. Ak notifikovaný orgán posudzovania zhody zadáva osobitné úlohy spojené s posudzovaním zhody subdodávateľovi alebo na tieto účely využíva dcérsku spoločnosť, zabezpečuje, aby subdodávateľ alebo dcérska spoločnosť spĺňali požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29, a informuje o tom notifikujúci orgán.

2. Notifikované orgány nesú plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané subdodávateľmi alebo dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde sú usadené.

3. Činnosti notifikovaných orgánov možno zadať subdodávateľom alebo ich môže vykonávať dcérska spoločnosť iba v prípade, že s tým klient súhlasí.

4. Notifikované orgány majú pre notifikujúce orgány k dispozícii príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa posúdenia kvalifikácií subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a práce vykonanej subdodávateľom alebo dcérskou spoločnosťou podľa príslušnej TSI.

Článok 32

Akreditované vnútropodnikové orgány

1. Podnik podávajúci žiadosť môže na vykonávanie činností posudzovania zhody využívať akreditovaný vnútropodnikový orgán na účely vykonávania postupov stanovených v moduloch A1, A2, C1 alebo C2 definovaných v prílohe II k rozhodnutiu č. 768/2008/ES a moduloch CA1 a CA2 definovaných v prílohe I k rozhodnutiu 2010/713/ES. Takýto orgán tvorí samostatnú a odlišenú časť podniku podávajúceho žiadosť a nesmie sa podieľať na na konštrukciu, výrobe, dodávke, inštalácii, používaní ani údržbe výrobkov, ktoré posudzuje.

2. Akreditovaný vnútropodnikový orgán spĺňa tieto požiadavky:

a) je akreditovaný v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008;

b) orgán a jeho pracovníci sú v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, organizačne identifikovateľní a majú metódy podávania správ, ktorými sa zabezpečí a preukáže ich nestrannosť dotknutému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu;

c) orgán ani jeho pracovníci nesmú byť zodpovední za konštrukciu, výrobu, dodávku, inštaláciu, prevádzku alebo údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, a nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k ich činnostiam posudzovania;

d) orgán poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.

3. Akreditovaný vnútropodnikový orgán sa členským štátom ani Komisii nenotifikuje, ale informácie o jeho akreditácii poskytuje notifikujúcemu orgánu na jeho žiadosť podnik, ktorého je tento orgán súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

Článok 33

Žiadosť o notifikáciu

1. Orgán posudzovania zhody predkladá žiadosť o notifikáciu notifikujúcemu orgánu členského štátu, v ktorom je usadený.

2. Súčasťou žiadosti je opis činností posudzovania zhody, modulu alebo modulov posudzovania zhody a výrobku alebo výrobkov, v súvislosti s ktorými orgán tvrdí, že je spôsobilý, ako aj osvedčenie o akreditácii, ak existuje, vydané vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že orgán posudzovania zhody spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29.

3. Ak dotknutý orgán posudzovania zhody nemôže poskytnúť osvedčenie o akreditácii, notifikujúcemu orgánu poskytuje všetky písomné doklady potrebné na overenie, uznanie a pravidelné monitorovanie jeho súladu s požiadavkami stanovenými v článkoch 27 až 29.

Článok 34

Postup notifikácie

1. Notifikujúce orgány môžu notifikovať iba orgány posudzovania zhody, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29.

2. Komisiu a ostatné členské štáty notifikujú prostredníctvom elektronického nástroja na notifikáciu vyvinutého a spravovaného Komisiou.

3. V notifikácii sú zahrnuté všetky podrobné informácie o činnostiach posudzovania zhody, module alebo moduloch posudzovania zhody a o príslušnom(-ých) výrobku(-koch), ako aj príslušné potvrdenie spôsobilosti.

4. Keď sa notifikácia nezakladá na osvedčení o akreditácii uvedenom v článku 33 ods. 2, notifikujúci orgán Komisia a ostatným členským štátom poskytuje písomné doklady potvrdzujúce spôsobilosť orgánu posudzovania zhody a zavedené opatrenia, ktorými sa zabezpečí, že tento orgán bude podliehať pravidelnému monitorovaniu a že bude aj naďalej spĺňať požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29.

5. Dotknutý orgán môže vykonávať činnosti notifikovaného orgánu posudzovania zhody iba v prípade, že Komisia alebo ostatné členské štáty nevzniesli žiadne námietky do dvoch týždňov od notifikácie, ak sa používa osvedčenie o akreditácii, alebo do dvoch mesiacov od notifikácie, ak sa akreditácia nepoužíva.

6. Komisii a ostatným členským štátom sa notifikujú všetky následné relevantné zmeny týkajúce sa notifikácie.

Článok 35

Identifikačné čísla a zoznamy notifikovaných orgánov posudzovania zhody

1. Komisia prideliť notifikovanému orgánu posudzovania zhody identifikačné číslo.

Notifikovanému orgánu posudzovania zhody sa prideliť jediné identifikačné číslo, a to aj vtedy, ak je notifikovaný podľa viacerých aktov Únie.

2. Komisia zverejňuje zoznam orgánov notifikovaných podľa tejto smernice vrátane identifikačných čísiel, ktoré im boli pridelené, a činností, v súvislosti s ktorými boli notifikované.

Komisia zabezpečuje aktualizáciu tohto zoznamu.

Článok 36

Zmeny notifikácií

1. Ak notifikujúci orgán zistil alebo bol informovaný o tom, že notifikovaný orgán posudzovania zhody už nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch 27 až 29 alebo že si neplní svoje povinnosti, notifikujúci orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne notifikáciu podľa závažnosti nesplnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia týchto povinností. Bezodkladne o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.

2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo stiahnutia notifikácie alebo v prípade, že notifikovaný orgán posudzovania zhody prestal vykonávať svoju činnosť, notifikujúci členský štát prijme primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby súbory dokumentácie tohto orgánu spracoval iný notifikovaný orgán posudzovania zhody alebo aby boli na požiadanie k dispozícii dotknutým notifikujúcim orgánom a orgánom dohľadu nad trhom.

Článok 37

Spochybenie spôsobilosti notifikovaných orgánov

1. Komisia vyšetruje všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť notifikovaného orgánu posudzovania

zhody alebo o jeho schopnosť aj naďalej plniť požiadavky a povinnosti, ktoré sa naň vzťahujú.

2. Notifikujúci členský štát poskytuje Komisii na jej žiadosť všetky informácie v súvislosti s podkladmi pre notifikáciu alebo so zachovaním spôsobilosti dotknutého orgánu.

3. Komisia zabezpečuje dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej vyšetrovaní.

4. Ak Komisia zistí, že notifikovaný orgán nespĺňa alebo už nespĺňa požiadavky na svoju notifikáciu, informuje o tom notifikujúci členský štát a požiada ho, aby prijal potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadného stiahnutia notifikácie.

Článok 38

Povinnosti notifikovaných orgánov, pokiaľ ide o výkon ich činnosti

1. Notifikované orgány vykonávajú posudzovanie zhody v súlade s postupmi posudzovania zhody stanovenými v príslušnej TSI.

2. Posudzovanie zhody sa vykonáva primeraným spôsobom tak, aby sa zabránilo zbytočnej záťaži hospodárskych subjektov. Orgány posudzovania zhody pri vykonávaní svojej činnosti náležite zohľadňujú veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnéj technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Pri tejto práci však konajú s cieľom posúdiť súlad výrobku s ustanoveniami tejto smernice.

3. Ak notifikovaný orgán posudzovania zhody zistí, že výrobca nespĺňa požiadavky stanovené v príslušnej TSI alebo zodpovedajúcich harmonizovaných normách alebo technických špecifikáciách, požiada tohto výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a nevydá osvedčenie o zhode.

4. Ak po vydaní osvedčenia notifikovaný orgán posudzovania zhody v rámci monitorovania zhody zistí, že výrobok už nie je v súlade s príslušnou TSI alebo zodpovedajúcimi harmonizovanými normami alebo technickými špecifikáciami, požiada výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a prípadne pozastaví alebo stiahne osvedčenie.

5. Ak sa neprijmú nápravné opatrenia alebo ak nemajú požadovaný účinok, notifikovaný orgán posudzovania zhody podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne všetky osvedčenia.

Článok 39

Informačná povinnosť notifikovaných orgánov

1. Notifikované orgány informujú notifikujúci orgán:

a) o každom zamietnutí, obmedzení, pozastavení alebo stiahnutí osvedčenia;

b) o akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah a podmienky notifikácie;

c) o každej žiadosti o informácie o činnostiach posudzovania zhody, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom;

d) na jeho žiadosť o činnostiach posudzovania zhody vykonaných v rámci rozsahu ich notifikácie a o akejkoľvek inej vykonanej činnosti vrátane cezhraničných činností a zadávania zákaziek subdodávateľom.

2. Notifikované orgány poskytujú iným orgánom notifikovaným podľa tejto smernice, ktoré vykonávajú podobné činnosti posudzovania zhody vzťahujúce sa na rovnaké výrobky, relevantné informácie o otázkach týkajúcich sa negatívnych a na požiadanie i pozitívnych výsledkov posudzovania zhody.

3. Notifikované orgány poskytujú agentúre osvedčenia ES o overení subsystémov, osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability a osvedčenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability.

Článok 40

Výmena skúseností

Komisia organizačne zabezpečuje výmenu skúseností medzi vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, ktoré sú zodpovedné za politiku notifikácie.

Článok 41

Koordinácia notifikovaných orgánov

Komisia zabezpečuje zavedenie a riadne fungovanie primeranej koordinácie a spolupráce medzi orgánmi notifikovanými podľa tejto smernice vo forme sektorovej skupiny notifikovaných orgánov. Agentúra podporuje činnosti notifikovaných orgánov v súlade s článkom 20 nariadenia (EÚ) č. .../... [ktorým sa zriaďuje Železničná agentúra Európskej únie].

Členské štáty zabezpečujú, aby sa orgány, ktoré notifikovali, priamo alebo prostredníctvom určených zástupcov zúčastňovali na práci tejto skupiny.

↓ 2008/57/ES

KAPITOLA VII

VÝBOR A PRACOVNÝ PROGRAM

Článok 31

Pracovný program

~~1. Komisia zostaví pracovný program, v ktorom sa zohľadní rozšírenie rozsahu pôsobnosti uvedeného v článku 8, zmena a doplnenie TSI uvedené v článku 6 ods. 1 a ostatné úlohy, ktoré sú jej zverené touto smernicou. Komisia poskytuje výboru všetky informácie, ktoré sa týkajú zostavenia a aktualizácie programu, a do týchto činností ho v plnej miere zapája.~~

~~2. Pracovný program pozostáva z týchto etáp:~~

~~a) vypracovanie modelu železničného systému Spoločenstva na základe návrhu agentúry, založeného na zozname subsystémov (príloha II), aby bola zaručená zhoda medzi TSI; tento model musí obsahovať najmä rôzne komponenty tohto systému a ich rozhrania a slúžiť ako referenčný rámec na vymedzenie oblastí použitia každej TSI;~~

~~b) vypracovanie modelovej štruktúry na vypracovanie TSI;~~

~~c) vypracovanie metódy na analýzu nákladov a prínosov riešení uvedených v TSI;~~

~~d) schválenie mandátov potrebných na vypracovanie TSI;~~

- ~~e) stanovenie základných parametrov každej TSI;~~
~~f) schválenie návrhov normalizačných programov;~~
~~g) manažment prechodného obdobia medzi dátumom nadobudnutia účinnosti smernice 2004/50/ES a uverejnením TSI vrátane prijatia referenčného systému uvedeného v článku 36.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

KAPITOLA VIII

REGISTRE ~~SIETÍ A VOZIDIEL~~

Článok ~~42~~~~32~~

Systém číslovania vozidiel

1. Všetky vozidlá uvedené do prevádzky v ~~železničnom~~ systéme železníc Spoločenstva ☒ Únie ☒ sú označené európskym číslom vozidla (EČV) prideleným ⇒ národným bezpečnostným orgánom kompetentným pre dotknuté územie pred prvým uvedením vozidla do prevádzky ⇐ ~~pri prvom udelení povolenia na uvedenie do prevádzky.~~

↓ 2008/57/ES

~~2. Predkladateľ prvej žiadosti je tiež zodpovedný za označenie vozidla prideleným EČV.~~

↓ nový

Železničný podnik, ktorý prevádzkuje vozidlo, zabezpečuje, aby bolo toto vozidlo označené prideleným EČV.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

3. EČV ~~bude spresnené~~ ☒ sa bližšie určuje ☒ v ⇒ rozhodnutí 2007/756/ES ⇐ ~~TSI o prevádzke a riadení dopravy.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

4. Vozidlu sa ~~prideľuje~~ EČV len raz, ~~pokiaľ nie je ak sa~~ v ⇒ rozhodnutí 2007/756/ES ⇐ ~~TSI o prevádzke a riadení dopravy spresnené~~ ☒ nestanovuje ☒ inak.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

5. Bez ohľadu na odsek 1 v prípade vozidiel, ktoré sa prevádzkujú alebo sa majú prevádzkovať na ~~tratiach~~ ~~trase z alebo do~~ tretích krajín alebo do tretích krajín, ≠ ktorých je rozchod koľají je iný ako rozchod koľají hlavnej železničnej siete v Spoločenstve ☒ Únii ☒, môžu členské štáty akceptovať ~~uznať~~ vozidlá, ktoré sú jednoznačne identifikované podľa odlišného kódovacieho systému.

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

Článok ~~43~~³³

Národné registre vozidiel

1. Každý členský štát vedie register vozidiel, ktoré ~~majú povolenie~~ ⇒ sú uvedené do prevádzky ⇐ na jeho území. Register spĺňa tieto kritériá:

- a) spĺňa spoločné špecifikácie ~~uvedené v~~^{vymedzené} v odseku 2;
- b) ~~vedie ho a~~ aktualizuje ho orgán nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku;

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

c) je prístupný ☒ národným ☒ bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom určeným v článkoch 16 a 21 smernice [.../...o bezpečnosti systému železníc v rámci Únie] ~~2004/49/ES~~; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom určeným v článkoch 55 a 56 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa ~~zriaďuje jednotný európsky železničný priestor~~²⁷ článku 30 smernice 2001/14/ES, agentúre, železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, ako aj osobám alebo organizáciám, ktoré vozidlá registrujú alebo sú určené v registri.

↓ 2008/57/ES

~~2. Spoločné špecifikácie pre register sa prijímú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 a na základe návrhu špecifikácií vypracovaného agentúrou. Uvedené návrhy špecifikácií zahŕňajú: obsah, formát údajov, funkčnú a technickú štruktúru, prevádzkový režim vrátane dohôd o výmene údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov.~~

↓ nový

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o národné registre vozidiel. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

↓ 2008/57/ES

~~Pre každé vozidlo musí register obsahovať minimálne tieto informácie:~~

~~a) EČV;~~

~~b) odkazy na vyhlásenie ES o overení a vydávajúci orgán;~~

~~c) odkazy na Európsky register povolených typov vozidiel uvedený v článku 34;~~

²⁷

Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32.

~~d) identifikácia majiteľa vozidla a jeho držiteľa;~~

~~e) obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;~~

~~f) subjekt zodpovedný za údržbu.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

3. Držiteľ registrácie ~~bezodkladne okamžite~~ nahlási akúkoľvek zmenu údajov ~~zapísaných v zadaných~~ do národného registra vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu vozidla ☒ národnému bezpečnostnému ☒ orgánu členského štátu, v ktorom bolo ~~⇒ vozidlo uvedené do prevádzky~~ ~~⇒ vydané povolenie~~.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

4. Pokiaľ nie sú národné registre vozidiel ☒ členských štátov ☒ prepojené, každý členský štát aktualizuje svoj register, pokiaľ ide o zmeny, ~~ktoré sa ho týkajú a~~ ktoré vykonal iný členský štát vo vlastnom registri ☒ , v súvislosti s údajmi, ktoré sa ho týkajú ☒ .

5. V prípade vozidiel, ktoré boli uvedené do prevádzky po prvý raz v tretej krajine a ktorým ~~⇒ boli následne uvedené do prevádzky v~~ ~~⇒ členskomu štátu udelil povolenie na uvedenie do prevádzky na svojom území,~~ uvedený členský štát zabezpečí, aby sa údaje ~~⇒ o vozidle~~ ~~⇒ uvedené v odseku 2 písm. d) až f)~~ dali ~~získať vyhľadať~~ prostredníctvom národného registra vozidiel ~~⇒ alebo prostredníctvom ustanovení medzinárodnej dohody~~ ~~⇒~~ . ~~Údaje uvedené v odseku 2 písm. f) možno nahradiť údajmi dôležitými z hľadiska bezpečnosti, ktoré sa týkajú plánu údržby.~~

Článok ~~4434~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

Európsky register ~~povolených typov vozidiel~~ ☒ povolení na uvedenie typov vozidiel na trh ☒

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

1. Agentúra zriadi a vedie register ~~⇒ povolení na uvedenie typov vozidiel na trh~~ vydaných v súlade s článkom 22 ~~⇒ typov vozidiel, ktorým členské štáty povolili uvedenie do prevádzky v železničnej sieti Spoločenstva.~~ Register spĺňa tieto kritériá:

- a) je verejný a prístupný v elektronickej forme ~~prístupný pre všetkých;~~
- b) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku ~~34~~;
- c) je prepojený so všetkými národnými registrami vozidiel.

↓ nový

2. Komisia na základe návrhov vypracovaných agentúrou prijme prostredníctvom vykonávacích aktov spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

↓ 2008/57/ES

~~2. Register obsahuje tieto podrobnosti pre každý typ vozidla:~~

~~a) technické charakteristiky typu vozidla, ako ich vymedzujú príslušné TSI;~~

~~b) meno výrobcu;~~

~~c) dátumy, údaje o následných povoleniach pre tento typ vozidla, ako aj zoznam udeľujúcich členských štátov, vrátane všetkých obmedzení alebo stiahnutí;~~

~~3. Po udelení, zmene, pozastavení alebo stiahnutí povolenia typu v členskom štáte národný bezpečnostný orgán členského štátu informuje agentúru, aby mohla register aktualizovať.~~

~~4. Spoločné špecifikácie pre register sa prijímú v súlade s regulačným postupom uvedeným v článku 29 ods. 3 a na základe návrhu špecifikácií vypracovaného agentúrou. Uvedené návrhy špecifikácií zahŕňajú: obsah, formát údajov, funkčnú a technickú štruktúru, prevádzkový režim a pravidlá vkladania a prezerania údajov.~~

Článok ~~45~~³⁵

Register infraštruktúry

↓ nový

1. Každý členský štát uverejňuje register infraštruktúry, pričom uvádza hodnoty sieťových parametrov každého príslušného subsystému alebo jeho časti.
2. Hodnoty parametrov zaznamenané v registri infraštruktúry sa používajú v kombinácii s hodnotami parametrov zaznamenanými v povolení na uvedenie vozidla na trh s cieľom skontrolovať technickú kompatibilitu medzi vozidlom a sieťou.
3. V registri infraštruktúry sa môžu stanoviť podmienky používania pevných zariadení a iné obmedzenia.
4. Každý členský štát aktualizuje register infraštruktúry v súlade s rozhodnutím Komisie 2011/633/EÚ.
5. Ostatné registre, ako napríklad register prístupnosti, sa takisto môžu začleniť do registra infraštruktúry.
6. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o register infraštruktúry. Tieto vykonávacie akty sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 48 ods. 3.

1. Každý členský štát zabezpečí, aby sa register infraštruktúry uverejňoval a aktualizoval. V tomto registri budú uverejnené hlavné charakteristické rysy každého subsystemu alebo čiastkového subsystemu (napr. základné parametre) a ich korelácia s charakteristikami stanovenými podľa platných TSI. Na tento účel sa musí v každej TSI presne uvádzať, aké informácie musia byť obsiahnuté v registri infraštruktúry.

2. Agentúra vypracuje návrh špecifikácií pre tento register o jeho prezentácii a formáte, periodicite jeho aktualizácie a návode na používanie, zohľadňujúce vhodné prechodné obdobie pre infraštruktúry uvedené do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice. Komisia prijme špecifikácie v súlade s postupom uvedeným v článku 29 ods. 3.

KAPITOLA IX

PRECHODNÉ USTANOVENIA

Článok 36

Návrh referenčného systému

1. Agentúra v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) č. 881/2004 na základe informácií oznámených členskými štátmi podľa článku 17 ods. 3 tejto smernice, ako aj technických dokumentov zo zodpovedajúcich odborných oblastí a textov príslušných medzinárodných dohôd vypracuje návrh referenčného systému technických predpisov zabezpečujúcich súčasný stupeň interoperability sietí a vozidiel, ktoré sa začlenia do rozsahu pôsobnosti tejto smernice v súlade s článkom 1 tejto smernice. Komisia v prípade potreby prijme referenčný systém v súlade s postupom stanoveným v článku 29 ods. 3 tejto smernice.

2. Po schválení tohto referenčného systému členské štáty informujú Komisiu o svojom zámere schváliť akékoľvek vnútroštátne právne predpisy alebo o vypracovaní akéhokoľvek projektu na ich území, ktorý by sa odklňal od referenčného systému.

KAPITOLA VIII

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 46

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 4 ods. 2 a článku 5 ods. 3 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú od dátumu nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 4 ods. 2 a článku 5 ods. 3 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.

5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 4 ods. 2 a článku 5 ods. 3 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 47

Postup pre naliehavé prípady

1. Delegované akty prijaté podľa tohto článku nadobúdajú účinnosť okamžite a uplatňujú sa, pokiaľ voči nim nie je v súlade s odsekom 2 vznesená námietka. V oznámení delegovaného aktu Európskemu parlamentu a Rade sa uvedú dôvody použitia postupu pre naliehavé prípady.

2. Európsky parlament alebo Rada môžu vzniesť voči delegovanému aktu námietku v súlade s postupom uvedeným v článku 46 ods. 5. V takom prípade Komisia bez odkladu po oznámení rozhodnutia Európskeho parlamentu alebo Rady vzniesť námietku, akt zruší.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Článok ~~48~~ 29

⊠ Postup ⊠ v Výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený na základe článku 21 smernice 96/48/ES (~~ďalej len „výbor“~~). ⇒ Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011. ⇐

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok ~~3~~ ⇒ 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ⇐ ~~3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok ~~3~~ ⇒ 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011 ⇐ ~~3 a 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

↓ nový

4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 8 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

↓ 2008/57/ES

~~Lehota ustanovená v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je tri mesiace.~~

~~4. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1 až 4 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

~~5. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5a ods. 1, 2, 4 a 6 a článok 7 rozhodnutia 1999/468/ES so zreteľom na jeho článok 8.~~

~~Článok 30~~

Doplňujúce úlohy

~~1. Komisia môže predložiť výboru akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa vykonávania tejto smernice.~~

~~2. Výbor môže prediskutovať akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa interoperability systému železníc vrátane otázok týkajúcich sa interoperability medzi systémom železníc v rámci Spoločenstva a systémom železníc tretích krajín.~~

~~3. Opatrenia, ktorých cieľom je zmena a doplnenie nepodstatných prvkov tejto smernice a ktoré sa týkajú úpravy príloh II až IX, sa prijímú v súlade s regulačným postupom s kontrolou podľa článku 29 ods. 4.~~

~~4. V prípade potreby môže výbor zriaďovať pracovné skupiny, aby mu pomáhali pri plnení jeho úloh, najmä pokiaľ ide o koordináciu notifikovaných orgánov.~~

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

Článok 49~~37~~

Odôvodnenie

V každom rozhodnutí prijatom na základe tejto smernice a týkajúcom sa posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability, kontroly subsystémov tvoriacich systém železníc alebo v každom rozhodnutí prijatom na základe článkov 67, 12, 114 a 164 sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k danému rozhodnutiu. Toto rozhodnutie sa čo najskôr oznámi príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii podľa práva platného v príslušnom členskom štáte, a s uvedením lehoty časového limitu vymedzenej na vykonanie týchto opravných prostriedkov.

Článok 50~~39~~

Správy a informácie

1. ~~Každé~~ Raz za tri roky a prvýkrát ⇒ tri roky po uverejnení tejto smernice ⇐ 19. júla 2011 Komisia predloží Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability systému železníc. Súčasťou tejto správy je aj analýza prípadov uvedených v článku 79 ⇒ a uplatňovania kapitoly V ⇐ .

~~2. Komisia do 19. júla 2013 uverejní správu obsahujúcu analýzu uplatňovania kapitoly V a pokroku pri vzájomnom schvaľovaní vozidiel v Spoločenstve, pokiaľ ide o dĺžku trvania a náklady postupov pre žiadateľov. Správa tiež v prípade potreby zhodnotí vplyv rôznych možností ďalšieho zjednodušovania postupov týkajúcich sa povolenia vozidiel. V takom prípade sa bude analyzovať niekoľko možností spolupráce medzi národnými bezpečnostnými orgánmi a agentúrou.~~

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

32. Agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje nástroj schopný poskytnúť na žiadosť členského štátu alebo Komisie ~~☒ prehľad~~ ~~☒ diagram~~ úrovne interoperability systému železníc. Tento nástroj využíva informácie obsiahnuté v registroch stanovených v kapitole VII ~~článkoch 33, 34 a 35~~.

↓ nový

Článok 51

Prechodný režim uvádzania vozidiel do prevádzky

1. Členské štáty môžu naďalej uplatňovať ustanovenia uvedené v kapitole V smernice 2008/57/ES do [dva roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

2. Povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky, ktoré sa udelili podľa odseku 1, vrátane povolení vydaných podľa medzinárodných dohôd, najmä RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, za ktorých boli udelené.

3. Vozidlá, ktoré získali povolenie na uvedenie do prevádzky podľa odsekov 1 a 2, musia získať povolenie na uvedenie vozidla na trh s cieľom umožniť ich prevádzku na jednej alebo viacerých sieťach, na ktoré sa ich povolenie nevzťahuje. Uvedenie do prevádzky na týchto dodatočných sieťach podlieha ustanoveniam článku 21.

Článok 52

Iné prechodné ustanovenia

Prílohy IV, V, VI, VII a IX k smernici 2008/57/ES sa uplatňujú do dátumu uplatňovania zodpovedajúcich vykonávacích aktov uvedených v článku 8 ods. 2, článku 14 ods. 8, článku 15 ods. 7 a článku 7 ods. 3 tejto smernice.

Článok 53

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 15 nariadenia .../... [nariadenie o agentúre] na účely uplatňovania tejto smernice. Tieto odporúčania a stanoviská budú slúžiť ako základ pre akékoľvek opatrenie Únie prijaté podľa tejto smernice.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

⇒ nový

Článok ~~54~~³⁸

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné ~~na dosiahnutie súladu s článkom 1, článkom 2, článkom 4 ods. 2, článkom 5 ods. 2, 5, 6 a 8, článkom 6 ods. 1, 2, 3, 9 a 10, článkami 7, 8 a 9, článkom 11 ods. 4 a 5, článkom 12, článkom 13 ods. 5, článkami 15, 16 a 17, článkom 18 ods. 1, 2, 4 a 5,~~

~~článkom 19 ods. 3, článkami 20 až 27, článkom 28 ods. 4 a 6, článkami 32 až 35 a s prílohami I až IX~~ ⇒ článkom 1, článkom 2, článkom 7 ods. 1 až 4, článkom 11 ods. 1, článkom 13, článkom 14 ods. 1 až 7, článkom 15 ods. 1 až 6, článkami 17 až 21, článkom 22 ods. 3 až 7, článkami 23 až 36, článkom 37 ods. 2, článkom 38, článkom 39, článkami 41 až 43, článkom 45 ods. 1 až 5, článkom 51 a s prílohami I až III ⇐ najneskôr do ⇒ [dva roky po dátume nadobudnutia účinnosti] ⇐ ~~19. júla 2010~~. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ~~ustanovení opatrení~~ ⇒ a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou. Tabuľky zhody sú potrebné, aby umožnili všetkým dotknutým subjektom jasne identifikovať príslušné ustanovenia uplatniteľné na vnútroštátnej úrovni na vykonávanie tejto smernice. ⇐

Členské štáty uvedú priamo v prijatých ~~ustanoveniach opatreniach~~ alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. ☒ Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch a správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. ☒ Podrobnosti o odkaze ☒ a jeho znenie ☒ upravujú členské štáty.

↓ 2008/57/ES

2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijímajú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

~~23.~~ Povinnosti transpozície a vykonávania ☒ článku 13, článku 14 ods. 1 až 7, článku 15 ods. 1 až 6, článkov 17 až 21, článku 42, článku 43, článku 45 ods. 1 až 5 a článku 51 ☒ ~~kapitol IV, V, VII a VIII~~ tejto smernice sa nebudú vzťahovať na Cyprusú republiku a Maltskú republiku dovtedy, kým na ich území nebude vytvorený ~~železničný~~ systém ☒ železníc ☒.

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)

Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate na účely jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do jedného roka od prijatia žiadosti zavedú právne predpisy na uplatňovanie ~~kapitol~~ ☒ článkov ☒ uvedených v prvom pododseku.

Článok ~~55~~40

Zrušenie

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

Smernice ~~96/48/ES a 2001/16/ES~~ 2008/57/ES ☒ zmenená a doplnená smernicami uvedenými v časti A prílohy ~~IVIX~~ ☒ sa ~~zrušujú~~ s účinnosťou od ⇒ [dva roky po dátume nadobudnutia účinnosti] ⇐ ~~19. júla 2010~~ bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov ☒ týkajúce sa ☒ ~~pokiaľ ide o lehoty~~ ☒ uvedených v časti B prílohy IV ☒ na transpozíciu ~~uvedených~~ smerníc do vnútroštátneho práva a ~~ich uplatňovanie~~.

Odkazy na zrušené smernice sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody v prílohe ~~VXI~~.

~~Článok 14 smernice 2004/49/ES sa ruší s účinnosťou od 19. júla 2008.~~

Článok 564

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

↓ nový

Články 3 až 10, článok 11 ods. 2, 3 a 4, článok 12 a článok 16 sa uplatňujú od [dva roky po dátume nadobudnutia účinnosti].

↓ 2008/57/ES

Článok 574

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

V Bruseli

*Za Európsky parlament
predseda*

*Za Radu
predseda*

PRÍLOHA I

⇒ Prvky systému železníc Únie ⇐ ~~ROZSAH PÔSOBNOSTI~~

~~1. SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH KONVENČNÝCH ŽELEZNÍC~~

1.1. Sieť

~~Sieť systému transeurópskych konvenčných železníc je infraštruktúra na konvenčných tratiach transeurópskej dopravnej siete stanovenej v rozhodnutí č. 1692/96/ES.~~

Na účely tejto smernice je možné ďalej rozdeliť túto sieť ☒ Únie zahŕňa ☒ na tieto kategórie:

- ☒ špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosť, ktorá sa rovná alebo je vyššia ako 250 km/h, ☒
- ☒ špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosti rádovo od 200 km/h, ☒
- ☒ špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôbovať. Do tejto kategórie patria spojovacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých jazdia „vysokorýchlostné“ železničné koľajové vozidlá konvenčnou rýchlosťou. ☒
- ☒ konvenčné ☒ trate určené na osobnú dopravu,
- ☒ konvenčné ☒ trate určené na zmiešanú dopravu (osobná a nákladná doprava),
- ☒ konvenčné ☒ trate ☒ určené na ☒ ~~špeciálne projektované alebo modernizované pre~~ nákladnú dopravu,

- uzly osobnej dopravy,
- uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov,
- spojovacie trate medzi ~~vyššie~~ uvedenými prvkami.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, ~~technické~~ zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené ~~na pre~~ diaľkovú osobnú dopravu a nákladnú dopravu na sieti, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

4.2. Vozidlá

↓ 2008/57/ES (prispôsobené)
⇒ nový

⇒ Na účely tejto smernice vozidlá Únie ~~Transeurópska konvenčná železničná sieť~~ zahŕňajú všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé ~~jazdiť/premávať~~ na celej ~~transeurópskej konvenčnej železničnej sieti~~ Únie ~~alebo jej časti vrátane:~~

↓ nový

- rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov, osobných vozňov,
- nákladných vozňov vrátane vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov,
- špeciálnych vozidiel, ako napr. traťových zariadení.

Každá z uvedených kategórií sa môže ďalej členiť na:

- vozidlá na medzinárodnú dopravu,
- vozidlá na vnútroštátnu dopravu.

V TSI sa spresňujú požiadavky s cieľom zabezpečiť bezpečnú prevádzku týchto vozidiel na rôznych kategóriách trate.

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

~~vysokorýchlostné vozidlá určené na prevádzku pri rýchlosti aspoň 250 km/hod. na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, pričom za vhodných okolností môžu dosahovať rýchlosť nad 300 km/hod.,~~

- ~~vysokorýchlostné vozidlá určené na prevádzku pri rýchlosti rádovo od 200 km/h na špeciálne vybudovaných alebo modernizovaných vysokorýchlostných tratiach, pokiaľ sú kompatibilné s výkonnosťnými úrovňami týchto tratí,~~

~~motorové dieselové alebo elektrické vlaky,~~

~~dieselové alebo elektrické hnacie vozidlá,~~

~~osobné vozne,~~

~~nákladné vozne vrátane vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov.~~

~~Zahrnuté môžu byť mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.~~

~~Každá z uvedených kategórií sa môže ďalej členiť na:~~

~~vozidlá pre medzinárodnú dopravu,~~

~~vozidlá pre vnútroštátnu dopravu.~~

~~V prípade vozidiel určených na prevádzku pri maximálnej rýchlosti nižšej ako 200 km/h, ktoré pravdepodobne budú jazdiť na vysokorýchlostných tratiach sa v TSI spresnia požiadavky s cieľom zabezpečiť bezpečnú prevádzku týchto vozidiel na vysokorýchlostných tratiach.~~

2. SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC

2.1. Sieť

Sieť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc je infraštruktúra na vysokorýchlostných tratiach transeurópskej dopravnej siete stanovenej v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

Vysokorýchlostné trate zahŕňajú:

- špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené na rýchlosti rovné alebo vyššie ako 250 km/hod.,
- špeciálne modernizované trate na vysoké rýchlosti vybavené na rýchlosť okolo 200 km/hod.,
- špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôbovať. Do tejto kategórie patria aj prepájacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých premáva „vysokorýchlostný“ vozový park konvenčnou rýchlosťou.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre dopravu na týchto tratiach, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

2.2. Vozidlá

Systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc pozostáva z vozidiel určených na prevádzku:

- buď pri rýchlosti aspoň 250 km/hod. na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, pričom za vhodných okolností môžu dosahovať rýchlosť nad 300 km/hod.,
- alebo pri rýchlostiach od 200 km/h na tratiach uvedených v bode 2.1, pokiaľ sú kompatibilné s výkonnostnými úrovňami týchto tratí.

Okrem toho vozidlá určené na prevádzku pri maximálnej rýchlosti nižšej ako 200 km/h, ktoré pravdepodobne budú jazdiť v celej transeurópskej vysokorýchlostnej sieti alebo jej časti, musia spĺňať požiadavky, ktoré zabezpečujú bezpečnú prevádzku v tejto sieti, ak je to v súlade s výkonnostnými úrovňami tejto siete. TSI pre konvenčné vozidlá preto tiež špecifikujú požiadavky na bezpečnú prevádzku konvenčných vozidiel vo vysokorýchlostných sieťach.

3. ZLUČITEĽNOSŤ SYSTÉMU ŽELEZNÍC

Kvalita železničnej dopravy v Európe závisí okrem iného od dokonalej zlučiteľnosti medzi charakteristikami siete (v najširšom zmysle, t. j. pevné časti všetkých príslušných subsystémov) a charakteristikami vozidiel (vrátane palubných prvkov všetkých príslušných subsystémov). Úroveň výkonu, bezpečnosti, kvality dopravných služieb a nákladov závisia od tejto zlučiteľnosti.

4. ROZŠÍRENIE ROZSAHU PÔSOBNOSTI

4.1. Podkategórie siete a vozidiel

~~Rozsah pôsobnosti týchto TSI sa postupne rozšíri na celý železničný systém, ako sa uvádza v článku 1 ods. 4. V záujme zabezpečenia nákladovo efektívnej interoperability sa v prípade potreby vytvoria ďalšie podkategórie všetkých kategórií siete a vozidiel uvedených v tejto prílohe. Ak to bude nevyhnutné, môžu sa funkčné a technické špecifikácie uvedené v článku 5 ods. 3 líšiť podľa danej podkategórie.~~

4.2. Vymedzenie nákladov

~~Analýza nákladov a prínosov navrhovaných opatrení bude brať do úvahy okrem iného toto:~~

~~— náklady navrhovaného opatrenia;~~

~~— prínos rozšírenia rozsahu pôsobnosti na osobitné podkategórie sietí a vozidiel pre interoperabilitu;~~

~~— zníženie kapitálových nákladov a poplatkov spôsobené úsporami z hromadnej výroby a lepším využitím vozidiel;~~

~~— zníženie investičných nákladov a nákladov na údržbu a prevádzku spôsobené zvýšením hospodárskej súťaže medzi výrobcami a údržbárskymi podnikmi;~~

~~— environmentálne prínosy spôsobené technickými zlepšeniami železničného systému;~~

~~— zvýšenie bezpečnosti prevádzky.~~

~~Okrem toho sa v tomto posúdení uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych účastníkov.~~

PRÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. Zoznam subsystémov

Na účely tejto smernice sa systém tvoriaci systém železníc môže rozčleniť na tieto subsystémy:

a) štrukturálne oblasti:

- infraštruktúra,
- energia,
- traťové riadenie-zabezpečenie a návestenie ~~v prípade traťových zariadení,~~
- ☒ vlakové ☒ riadenie-zabezpečenie a návestenie ~~v prípade palubných zariadení,~~
- železničné koľajové vozidlá.

b) funkčné oblasti:

- prevádzka a riadenie dopravy,
- údržba,
- telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave.

2. Opis subsystémov

Agentúra navrhne v čase vypracovania príslušného návrhu TSI pre každý subsystém alebo časť subsystému zoznam komponentov a aspektov týkajúcich sa interoperability. Bez toho, aby bol dotknutý výber aspektov ~~alebo~~ komponentov týkajúcich sa interoperability ~~alebo~~ poradia, v akom sa stanú predmetom TSI, subsystémy zahŕňajú tieto oblasti:

2.1. Infraštruktúra

Trať, ☒ výhybky ☒ ~~výmeny~~, inžinierske stavby (mosty, tunely atď.), ☒ komponenty stanice súvisiace so železnicou (vrátane vchodov, nástupíšť, prístupových zón, služobných priestorov, toaliet a informačných systémov, ako aj ich prvkov súvisiacich s prístupnosťou pre osoby so zníženou pohyblivosťou a osoby so zdravotným postihnutím) ☒ ~~pridružená infraštruktúra stanice (nástupišť, prístupové zóny vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou atď.), bezpečnostné a ochranné zariadenia.~~

2.2. Energia

Elektrifikačný systém vrátane nadzemného trolejového vedenia a traťové časti zariadení na meranie spotreby elektrickej energie.

2.3. Traťové ~~riadienie~~-zabezpečenie a návvestenie ~~v prípade traťových zariadení~~

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a ☒ zabezpečenie a ☒ riadenie ~~ca~~ pohybu vlakov povolených~~schválených~~ na premávanie ☒ jazdu ☒ na~~pe~~ sieti.

2.4. Vlakové ~~riadienie~~-zabezpečenie a návvestenie ~~v prípade palubných zariadení~~

Všetky vlakové~~palubné~~ zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a ☒ zabezpečenie a ☒ riadenie ~~ca~~ pohybu vlakov povolených~~schválených~~ na premávanie ☒ jazdu ☒ na~~pe~~ sieti.

2.5. Prevádzka a riadenie dopravy

Postupy a ☒ súvisiace ☒ zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rozličných štrukturálnych subsystémov tak počas bežnej, ako aj počas mimoriadnej prevádzky vrátane ~~zloženia a riadenia~~ ☒ zostavy a vedenia ☒ vlakov, plánovania a riadenia dopravy.

Na vykonávanie ☒ akéhokoľvek typu služby železničnej dopravy ☒ ~~cezhraničnej dopravy~~ sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

2.6. Telematické aplikácie

V súlade s prílohou I tento subsystém pozostáva z dvoch prvkov:

- aplikácií v osobnej doprave vrátane systémov, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémov rezervácie a platenia, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy;
- aplikácií v nákladnej doprave vrátane informačných systémov (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase), systémov ~~zriaďovania~~ zriaďovania a rozmiestňovania, systémov rezervácie, platenia a fakturácie, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.

2.7. Železničné koľajové vozidlá

Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, ~~zariadenia~~ zberač~~ov~~ prúdu, ☒ hnacie jednotky ☒ ~~trakčné jednotky~~ a jednotky na premenu energie, vlakové~~palubné~~ zariadenia na meranie spotreby elektrickej energie, brzdomé zariadenia, spriahadlové~~čahadlové~~ amechanizmy, pojazdovné mechanizmy~~zariadenia~~ (podvozky, nápravy atď.) a záves~~avesenia~~, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, vlakový personál a cestujúci vrátane ☒ prvkov týkajúcich sa prístupnosti ☒ ~~potrieb~~ pre osoby so zníženou pohyblivosťou ☒ a osoby so zdravotným postihnutím ☒), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.8. Údržba

Postupy, s nimi súvisiace zariadenia, logistické strediská pre údržbárske práce a rezervy, ktoré umožňujú vykonávať povinnú nápravnú a preventívnu údržbu s cieľom zabezpečiť interoperabilitu systému železníc a zaručiť požadovanú výkonnosť.

PRÍLOHA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY

1.1. Bezpečnosť

1.1.1. ~~Projektovanie~~ Konštrukcia, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie ☒ komponentov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, ~~☒ dôležitých bezpečnostných súčastí~~ a najmä ☒ komponentov ~~☒ súčastí~~, ktoré sa podieľajú na jazdech vlaku, musia zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre ~~poruchové situácie~~ ☒ podmienky mimoriadnej prevádzky ☒.

1.1.2. Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktoré ~~sú~~ sú potrebné na zaručenie bezpečnej ~~jazdy~~ jazdy pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového zariadenia musia zaručovať, že je možné zastaviť v danej brzdnej dráhe pri maximálnej povolenej rýchlosti.

1.1.3. Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému či výnimočnému ~~napätiu~~ namáhaniu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.

1.1.4. ~~Projektovanie~~ Konštrukcia stabilných pevných zariadení a ☒ železničných koľajových vozidiel ~~☒ vozového parku~~ a výber použitých materiálov musí obmedzovať ~~vznik tvorbu~~, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.

1.1.5. Akékoľvek zariadenia určené na manipuláciu zo strany používateľov musia byť ~~skonštruované~~ navrhnuté tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení ani na zdravie a bezpečnosť používateľov, pokiaľ sa budú používať predvídateľným spôsobom, aj keď nie sú v súlade so zverejnenými ~~s vyvesenými~~ pokynmi.

1.2. Spôľahlivosť a dostupnosť ~~použitelnosť~~

Monitorovanie a údržba stabilných pevných alebo pohyblivých ☒ komponentov ~~☒ súčastí~~, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok neustále prevádzkyschopné.

1.3. Zdravie

1.3.1. Vo vlakoch a železničných infraštruktúrach sa nesmú používať materiály, ktoré by na základe spôsobu svojho použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.

1.3.2. Takéto materiály sa musia vybrať, ~~zavádzať~~ spracúvať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä v prípade požiaru.

1.4. Ochrana životného prostredia

1.4.1. ~~Environmentálny~~ ekologický vplyv zariadení a prevádzkovania systému železníc sa musí posúdiť a zohľadniť, ~~zhodnotiť a brať do úvahy~~ už v projekčnom štádiu konštrukčného návrhu tohto systému v súlade s platnými ~~účinnými~~ ustanoveniami Spoločenstva ☒ Únie ☒.

1.4.2. Vo vlakoch a infraštruktúrach sa musia používať materiály, ktoré zabraňujú emisiám výparov alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.

1.4.3. ~~Železničné koľajové vozidlá~~ ~~Vozový park~~ a ~~napájacie~~ systémy napájania elektrickou energiou sa musia konštruovať ~~projektovať~~ a vyrábať takým spôsobom, aby boli kompatibilné ~~zlučiteľné~~ so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

1.4.4. Prevádzka systému železníc musí rešpektovať existujúcu povolenú hranicu hluku.

1.4.5. Prevádzka systému železníc nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií neprijateľných pre činnosti a oblasti v blízkosti infraštruktúry a v bežnom ~~normálnom~~ ~~stave~~ ~~údržby~~.

1.5. Technická kompatibilita ~~zlučiteľnosť~~

Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť kompatibilné ~~zlučiteľné~~ navzájomne a aj s tými zariadeniami, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na používanie v systéme železníc.

Ak sa dodržiavanie týchto charakteristík ~~parametrov~~ na určitých úsekoch ~~časťach~~ siete ukáže byť ~~byť~~ problematickým, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia kompatibilitu ~~zlučiteľnosť~~ v budúcnosti.

2. POŽIADAVKY ŠPECIFICKÉ PRE KAŽDÝ SUBSYSTÉM

2.1. Infraštruktúra

2.1.1. Bezpečnosť

Musia sa vykonať príslušné opatrenia s cieľom zabrániť prístupu k zariadeniam alebo nežiaducim vniknutiam do zariadení.

Musia sa podniknúť opatrenia s cieľom obmedziť nebezpečenstvá, ktorým sú vystavené osoby, a to najmä vtedy, keď vlaky prechádzajú cez stanice.

Infraštruktúra, ku ktorej má verejnosť prístup, musí byť konštruovaná ~~navrhnutá~~ a vyrobená takým spôsobom, aby sa obmedzili všetky bezpečnostné riziká pre ľudí (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupištia atď.).

Musia byť stanovené príslušné opatrenia, ktoré budú brať do úvahy mimoriadne bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch a na veľmi dlhých viaduktoch.

2.2. Energia

2.2.1. Bezpečnosť

Prevádzka energetických ~~napájacích~~ systémov napájania elektrickou energiou nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov ani osôb (používateľov ~~existujúcich~~, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti trate a iných tretích strán).

2.2.2. Ochrana životného prostredia

Prevádzkovanie systémov napájania elektrickou alebo tepelnou energiou ~~elektrických alebo tepelných energetických systémov~~ nesmie narúšať životné prostredie nad rámec určených ~~špecifikovaných~~ limitov.

2.2.3. Technická kompatibilita~~zlučiteľnosť~~

Používané ~~elektrické/tepelné-energetické~~ systémy napájania elektrickou/tepelnou energiou musia:

- umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,
- v prípade systémov ~~zásobovania~~ napájania elektrickou energiou musia byť tieto systémy kompatibilné~~zlučiteľné~~ so zberačnými ~~zariadeniami~~ nainštalovanými na vlakoch.

2.3. Riadenie-zabezpečenie a návštenie

2.3.1. Bezpečnosť

Používané zariadenia riadenia~~riadenia-zabezpečenia~~ a návstné zariadenia a súvisiace postupy musia umožňovať vlakom jazdiť pri takej úrovni~~premávať s takou úrovňou~~ bezpečnosti, ktorá zodpovedá cieľom vytýčeným pre sieť. ~~Riadiace, zabezpečovacie a návstné~~ Systémy riadenia-zabezpečenia a návštenia by mali ~~musia~~ naďalej zaisťovať~~zabezpečovať~~ bezpečný jazdu~~chod~~ vlakov povolených, ktoré smú premávať v špecifikovanej ☒ podmienkach ☒ mimoriadnej ☒ prevádzky ☒ situácii.

2.3.2. Technická kompatibilita~~zlučiteľnosť~~

Všetka ~~nová~~ infraštruktúra a ☒ všetky nové železničné koľajové vozidlá ☒ ~~všetok nový~~ vozový park vyrobené alebo vyvinuté po schválení~~zlučiteľných~~ riadiacich, zabezpečovacích a návstných prijatí kompatibilných systémov riadenia-zabezpečenia a návštenia musia byť prispôsobené ~~na~~ používaniu týchto systémov.

~~Riadiace, zabezpečovacie~~ Zariadenia riadenia-zabezpečenia a návstné zariadenia inštalované v kabíne rušňovodiča musia umožniť bežnú prevádzku za určených podmienok v celom systéme železníc.

2.4. ~~Vozový park~~ ☒ Železničné koľajové vozidlá ☒

2.4.1. Bezpečnosť

Konštrukcie železničných koľajových vozidiel a spojení medzi vozidlami sa musia konštruovať~~naprojektovať~~ tak, aby chránili priestory pre cestujúcich a rušňovodiča v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

Elektrické zariadenie nesmie narúšať~~narúšovať~~ bezpečnosť a činnosť riadiacich, zabezpečovacích zariadení~~riadenia-zabezpečenia~~ a návstných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté napätie~~namáhanie~~ musia byť kompatibilné~~zlučiteľné~~ s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a návstnými systémami návštenia.

V záujme ochrany bezpečnosti osôb je nutné podniknúť opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým prúdom.

V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim ~~aby~~ informovať li rušňovodiča a umožniť sprievodnému personálu kontakt s rušňovodičom.

Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý cestujúcim zaručuje bezpečnosť.

Je nutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadňujú osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

Vo vlaku musí byť bezpodmienečne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a trvaním osvetlenia.

Vo vlakoch musí byť ~~miestny~~ ☒ vlakový ☒ rozhlasový ☒ systém ☒ , ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany ☒ vlakového ☒ personálu.

2.4.2. Spôľahlivosť a dostupnosť~~použitelnosť~~

~~Životne dôležité~~ Rozhodujúce zariadenia, ~~pojzdhybové~~, ~~hnaciotrakčné~~ a brzdové zariadenia, ako aj ~~kontrolný a riadiaci~~ systém riadenia-zabezpečenia sa musia ~~konštruovať~~ konštruovať ~~na projektovať~~ tak, aby v špecifických mimoriadnych podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

2.4.3. Technická kompatibilita~~zlučiteľnosť~~

Elektrické zariadenie musí byť kompatibilné~~zlučiteľné~~ s prevádzkou ~~riadiacich, zabezpečovacích~~ zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

V prípade elektrickej trakcie musia byť charakteristiky ~~zberačovných a napájacích zariadení~~ také, aby umožnili vlakom ~~jazdiť~~ premávať s využitím ~~energetických napájacích~~ systémov napájania elektrickou energiou ~~železničného~~ systému železníc.

Charakteristiky ~~a~~ ☒ železničných koľajových vozidiel ☒ ~~vozového parku~~ musia ~~umožňovať~~ jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka pri zohľadnení daných klimatických podmienok.

2.4.4. Kontroly

Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zozbierané týmto zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

2.5. Údržba

2.5.1. Zdravie a bezpečnosť

Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby musia zabezpečiť bezpečnú prevádzku subsystému a nesmú predstavovať zdravotné a bezpečnostné riziká.

2.5.2. Ochrana životného prostredia

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú presahovať povolené hladiny rušenia s ohľadom na okolité prostredie.

2.5.3. Technická kompatibilita~~zlučiteľnosť~~

Zariadenia na údržbu ☒ železničných koľajových vozidiel ☒ ~~vozového parku~~ musia umožňovať vykonávať činnosti zamerané na bezpečnosť, zdravie a pohodlie vo všetkých železničných koľajových vozidlách, pre ktoré boli konštruované~~navrhnuté~~.

2.6. Prevádzka a riadenie dopravy

2.6.1. Bezpečnosť

Prevádzkové predpisy ~~železničnej~~ siete a kvalifikácie rušňovodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zabezpečovať vysokú úroveň bezpečnosti.

2.6.2. Spôľahlivosť a dostupnosť~~použitelnosť~~

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zabezpečovať vysokú úroveň spoľahlivosti a dostupnosti~~použitelnosti~~ systému.

2.6.3. Technická kompatibilita~~zlučiteľnosť~~

Prevádzkové predpisy ~~železničnej~~ siete a kvalifikácie rušňovodičov, vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila efektívnosť ~~prevádzky~~prevádzkovej účinnosť systému železníc, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

2.7. Telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu

2.7.1. Technická kompatibilita~~zlučiteľnosť~~

Základné požiadavky na telematické aplikácie zaručujú minimálnu kvalitu prepravy pre cestujúcich a pre prepravcov tovaru~~ov~~, najmä čo sa týka technickej kompatibility~~zlučiteľnosti~~.

Musia sa prijať opatrenia, ktoré zabezpečia:

- že databázy, softvérové a dátové komunikačné protokoly budú vyvinuté~~pracované~~ takým spôsobom, ktorý umožní maximálnu vzájomnú výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a prevádzkovateľmi, s výnimkou dôverných obchodných informácií,
- jednoduchý prístup používateľov k informáciám.

2.7.2. Spôľahlivosť a dostupnosť~~použitelnosť~~

Metódy využívania, riadenia, aktualizovania a uchovávania týchto databáz, softvéru a dátových komunikačných protokolov musia zaručiť účinnosť týchto systémov a ~~taktiež~~ kvalitu dopravy.

2.7.3. Zdravie

Rozhrania medzi týmito systémami a používateľmi musia byť v súlade s minimálnymi predpismi týkajúcimi sa ergonómiky a ochrany zdravia.

2.7.4. Bezpečnosť

Na uchovávanie alebo prenos informácií týkajúcich sa bezpečnosti sa musí zabezpečiť vhodná úroveň integrity a spoľahlivosti.

PRÍLOHA IV

vyhlásenie ES o zhode a vhodnosti na použitie komponentov interoperability

1. Komponenty interoperability

Vyhlásenie ES sa vzťahuje na komponenty interoperability, ktoré sa podieľajú na interoperabilite systému železníc tak, ako je uvedené v článku 3. Môže ísť o tieto komponenty interoperability:

1.1. Všeobecne použiteľné komponenty

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém a ako také sa môžu používať v iných oblastiach.

1.2. Všeobecne použiteľné komponenty so špecifickými vlastnosťami

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém, ale ak sa používajú na železničné účely, musia vykazovať špecifickú úroveň výkonu.

1.3. Špecifické komponenty

Sú to komponenty, ktoré sú špecifické pre použitie v železničnom systéme.

2. Rozsah pôsobnosti

Vyhlásenie ES zahŕňa:

— buď posúdenie skutočnej zhody komponentu interoperability s technickými špecifikáciami, ktoré sa majú dodržať a ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje izolovane,

— alebo posúdenie/hodnotenie vhodnosti na použitie komponentu interoperability, ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje v rámci železničného prostredia, a najmä v prípadoch, keď ide o rozhrania, vo vzťahu k technickým špecifikáciám určeným na kontrolu, najmä tých, čo majú funkčný charakter.

Postupy posudzovania, ktoré uplatňujú notifikované orgány v etape projektovania a výroby, vychádzajú z modulov definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v súlade s podmienkami uvedenými v TSI.

3. Obsah vyhlásenia ES

Vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané:

Toto vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako pokyny a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu,
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve (uvedte obchodné meno a úplnú adresu; v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno výrobcu);

~~opis komponentu interoperability (značka, typ atď.);~~

~~opis postupu, ktorý sa použil pri vyhlásení zhody alebo vhodnosti na použitie (článok 13);~~

~~všetky príslušné vlastnosti komponentu interoperability, najmä podmienky používania;~~

~~názov a adresu notifikovaného orgánu (notifikovaných orgánov), ktorý (ktoré) sa zúčastnil(-i) na postupe posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie, ako aj dátum vystavenia certifikátu a, ak je to potrebné, trvanie a podmienky platnosti certifikátu;~~

~~v prípade potreby odkaz na európske špecifikácie;~~

~~identifikáciu signatára, ktorý môže konať v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v Spoločenstve.~~

↓ 2011/18/EÚ článok 1 a príloha II
⇒ nový

PRÍLOHA V

vyhlásenie ES o overení subsystémov

1. Vyhlásenie ES o overení subsystémov

~~Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.~~

~~Uvedené vyhlásenie musí vychádzať z informácií vyplývajúcich z postupu ES pri overovaní subsystémov v zmysle bodu 2 prílohy VI. Musí byť napísané v tom istom jazyku ako súbor technickej dokumentácie a musí obsahovať aspoň tieto položky:~~

~~— odkazy na smernicu,~~

~~— názov a adresu obstarávateľa alebo výrobcu alebo ich splnomocneného zástupcu so sídlom v Európskej únii (uvedte obchodný názov a úplnú adresu; v prípade splnomocneného zástupcu uvedte aj obchodný názov obstarávateľa alebo výrobcu),~~

↓ 2011/18/EÚ článok 1 a príloha II

~~— stručný opis subsystému,~~

~~— názov a adresu notifikovaného orgánu, ktorý vykonal overenie ES uvedené v článku 18,~~

~~— odkazy na dokumenty, ktoré obsahuje súbor technickej dokumentácie,~~

~~— všetky príslušné dočasné alebo konečné ustanovenia, ktoré majú subsystémy spĺňať, a v prípade potreby najmä prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,~~

~~— v prípade, že ide o dočasné vyhlásenie ES: obdobie jeho platnosti,~~

~~— totožnosť signatára.~~

~~Ak sa v prílohe VI odkazuje na vyhlásenie ES o ISV, na toto vyhlásenie sa uplatňujú ustanovenia tohto oddielu.~~

2. Vyhlásenie o overení subsystémov v prípade vnútroštátnych predpisov

~~Ak sa v prílohe VI odkazuje na vyhlásenie o overení subsystémov v prípade vnútroštátnych predpisov, na dané vyhlásenie sa *mutatis mutandis* uplatňujú ustanovenia bodu 1.~~

PRÍLOHA VI

POSTUP OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV

1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY

V rámci postupu overovania subsystémov sa kontroluje a osvedčuje, že subsystém:

— je navrhnutý, konštruovaný a inštalovaný takým spôsobom, aby vyhovoval základným požiadavkám, ktoré sa ho týkajú, a

— môže sa povoliť jeho uvedenie do prevádzky.

2. POSTUP ES PRI OVEROVANÍ

2.1. Úvod

Overenie ES je postup, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a potvrdzuje, že subsystém:

— spĺňa ustanovenia príslušných TSI,

— spĺňa ustanovenia iných predpisov vyplývajúcich zo zmluvy.

2.2. Časti subsystému a etapy

2.2.1. Potvrdenie o čiastkovom overení (ISV)

Ak sa to uvádza v TSI, alebo prípadne na žiadosť žiadateľa, sa subsystém môže rozdeliť na určité časti alebo sa v určitých etapách postupu overovania môže vykonať jeho kontrola.

Potvrdenie o čiastkovom overení (ISV) je postup, v rámci ktorého notifikovaný orgán kontroluje a osvedčuje určité časti subsystému alebo určité etapy postupu overovania.

Po každom ISV dôjde k vyhotoveniu osvedčenia ES o ISV notifikovaným orgánom podľa výberu žiadateľa, ktorý potom v prípade potreby vyhotoví vyhlásenie ES o ISV. Osvedčenie o ISV a vyhlásenie o ISV musia obsahovať odkaz na tie TSI, v ktorých prípade sa posudzovala zhoda.

2.2.2. Časti subsystému

Žiadateľ môže žiadať o ISV pre každú časť. Každú časť možno podrobiť kontrole v každej etape opísanej v bode 2.2.3.

2.2.3. Etapy postupu overovania

Subsystém alebo určité časti subsystému sa podrobia kontrole vo všetkých týchto etapách:

— celkový projekt,

— výrobný proces: výstavba najmä vrátane stavebných činností, výroby, montáže komponentov, konečného nastavenia,

— záverečné odskúšanie.

Žiadateľ môže požiadať o ISV v etape projektovania (vrátane typových testov) a vo výrobnnej etape.

~~2.3. Osvedčenie o overení~~

~~2.3.1. Notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES posúdi projekt, výrobný proces a záverečné odskúšanie subsystému a vyhotoví osvedčenie ES o overení určené pre žiadateľa, ktorý potom vyhotoví vyhlásenie ES o overení. Osvedčenie ES o overení musí obsahovať odkaz na tie TSI, v ktorých prípade sa posudzovala zhoda.~~

~~V prípade, že nedošlo k posúdeniu zhody subsystému vo všetkými relevantnými TSI (napríklad v prípade výnimiek, čiastkového uplatňovania TSI z dôvodu modernizácie alebo obnovy, prechodného obdobia v TSI alebo v špecifických prípadoch), osvedčenie ES musí obsahovať presný odkaz na TSI alebo ich časti, v ktorých prípade notifikovaný orgán počas postupu ES pri overovaní nepreskúmal zhodu.~~

~~2.3.2. V prípade, že boli vydané osvedčenia ES o ISV, notifikovaný orgán zodpovedný za overovanie ES subsystému vezme tieto osvedčenia do úvahy a pred vydaním osvedčenia ES o overení:~~

~~– potvrdí, že osvedčenia ES o ISV náležite zodpovedajú relevantným požiadavkám TSI,~~

~~– skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa nevzťahujú osvedčenia ES o ISV a~~

~~– skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.~~

~~2.4. Súbor technickej dokumentácie~~

~~Súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu k vyhláseniu ES o overení, musí obsahovať:~~

~~– technické vlastnosti konštrukčného riešenia okrem iného celkové a podrobné výkresy súvisiace s realizáciou, elektrické a hydraulické schémy, schémy kontrolných okruhov, opis systémov spracúvania dát a automatických systémov, dokumentáciu týkajúcu sa prevádzky a údržby atď., ktorá je relevantná pre príslušný subsystém,~~

~~– zoznam komponentov interoperability podľa článku 5 ods. 3 písm. d), ktoré sú začlenené do subsystému,~~

~~– kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie predpísané pre uvedené komponenty v súlade s článkom 13 tejto smernice, ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópie záznamov o skúškach a preskúmaniach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií,~~

~~– osvedčenia ES o ISV, ak sú k dispozícii, a v tom prípade aj vyhlásenia ES o ISV, ktoré sú priložené k osvedčeniu ES o overení, vrátane výsledku overenia platnosti týchto osvedčení notifikovaným orgánom,~~

~~– osvedčenie ES o overení spolu so zodpovedajúcimi podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovaným orgánom zodpovedným za overenie ES, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami relevantných TSI, a v ktorom sa uvedú prípadné výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činnosti a neboli odvolané. Osvedčenie ES o overení by tiež mali sprevádzať správy o kontrole a audite, ktoré vypracoval ten istý orgán v súvislosti s overením podľa bodov 2.5.3 a 2.5.4,~~

~~– osvedčenia ES vydané v súlade s inými právnymi predpismi platnými na základe zmluvy,~~

v prípade, že sa požaduje bezpečná integrácia podľa nariadenia Komisie (ES) č. 352/2009³¹, žiadateľ v rámci súboru technickej dokumentácie predloží správu posudzovateľa o spoločných bezpečnostných metódach (Common Safety Methods – CSM) hodnotenia a posudzovania rizík v zmysle článku 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES.

2.5. Monitorovanie

2.5.1. Cieľom monitorovania ES je zabezpečiť, aby sa počas výroby subsystému splnili povinnosti vyplývajúce zo súboru technickej dokumentácie.

2.5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, skladových priestorov a v prípade potreby do prefabrikovaných alebo skúšobných zariadení a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Žiadateľ musí poslať notifikovanému orgánu všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä realizačné plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému.

2.5.3. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s relevantnými TSI. Záznamy o audite musí poskytnúť subjektom zodpovedným za realizáciu. Môže požadovať svoju účasť pri určitých etapách stavebných činností.

2.5.4. Notifikovaný orgán môže navyše vykonať neohlásenú návštevu pracoviska alebo výrobných dielní. Počas takejto návštevy môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaný orgán musí subjektom zodpovedným za realizáciu poskytnúť protokol o kontrole a prípadne protokol o audite.

2.5.5. V záujme vydania vyhlásenia ES o vhodnosti na použitie uvedeného v bode 2 prílohy IV notifikovaný orgán, pokiaľ to tak príslušné TSI vyžadujú, bude môcť monitorovať subsystém, na ktorom je upevnený komponent interoperability, s cieľom posúdiť vhodnosť jeho použitia v uvedenom železničnom prostredí.

2.6. Predkladanie

Úplný súbor dokumentácie uvedený v bode 2.4 sa musí odovzdať žiadateľovi ako príloha k osvedčeniam ES o ISV (ak sú k dispozícii), ktoré vydal zodpovedný notifikovaný orgán, alebo ako príloha k osvedčeniu o overení, ktoré vydal notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES v prípade subsystému. Súbor dokumentácie sa musí pripojiť k vyhláseniu ES o overení, ktoré žiadateľ zašle príslušnému orgánu, ktorému prekladá žiadosť o povolenie na uvedenie do prevádzky.

Žiadateľ musí uchovávať kópiu súboru dokumentácie počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor dokumentácie sa musí zaslať každému inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

2.7. Zverejňovanie

Každý notifikovaný orgán musí pravidelne uverejňovať príslušné informácie o:

prijatých žiadostiach o overenie ES a ISV,

žiadosti o posúdenie zhody a/alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability,

vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach ES o ISV,

³¹ Ú. v. EÚ L 108, 22.4.2009, s. 4.

~~vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie;~~

~~vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach ES o overení.~~

~~2.8. Jazyk~~

~~Dokumentácia a korešpondencia o postupoch ES pri overovaní musí byť napísaná v úradnom jazyku členského štátu, v ktorom má žiadateľ sídlo, alebo v jazyku akceptovanom žiadateľom.~~

~~3. POSTUP OVEROVANIA V PRÍPADE VNÚTROŠTÁTNÝCH PREDPISOV~~

~~3.1. Úvod~~

~~Postup overovania v prípade vnútroštátnych predpisov je postup, pri ktorom orgán vymenovaný podľa článku 17 ods. 3 (ďalej len „vymenovaný orgán“) kontroluje a osvedčuje, že subsystém spĺňa ustanovenia vnútroštátnych predpisov oznámených v súlade s článkom 17 ods. 3.~~

~~3.2. Osvedčenie o overení~~

~~Vymenovaný orgán zodpovedný za postup overovania v prípade vnútroštátnych predpisov vyhotoví pre žiadateľa osvedčenie o overení.~~

~~Osvedčenie obsahuje presné odkazy na vnútroštátne predpisy, ktorých zhodu preskúma vymenovaný orgán v rámci postupu overovania, vrátane predpisov, ktoré sa týkajú častí, na ktoré sa vzťahuje výnimka z TSI, modernizácia alebo obnova.~~

~~V prípade vnútroštátnych predpisov, ktoré sa týkajú subsystémov, z ktorých sa skladá vozidlo, vymenovaný orgán rozdelí osvedčenie do dvoch častí, pričom prvá časť bude obsahovať odkaz na vnútroštátne predpisy, ktoré sa bezprostredne týkajú technickej zlučiteľnosti vozidla a príslušnej siete, kým druhá časť bude obsahovať odkazy na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.~~

~~3.3. Súbor technickej dokumentácie~~

~~Súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu k osvedčeniu o overení v prípade vnútroštátnych predpisov, musí byť súčasťou súboru technickej dokumentácie uvedeného v bode 2.4 a obsahuje technické údaje relevantné z hľadiska posúdenia zhody subsystému s vnútroštátnymi predpismi.~~

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

PRÍLOHA VH

~~KONTROLNÉ PARAMETRE NA UVEDENIE VOZIDIEL, KTORÉ NIE SÚ V ZHODE S TSI, DO PREVÁDZKY A ZATRIEDENIE VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV~~

↓ 2009/131/ES článok 1 a príloha
⇒ nový

~~1. Zoznam parametrov~~

~~1.1. Všeobecná dokumentácia~~

~~Všeobecná dokumentácia (vrátane opisu nového, obnoveného alebo modernizovaného vozidla a jeho zamýšľaného využitia, informácií o dizajne, opravách, prevádzke a údržbe, technického dokumentu atď.)~~

~~1.2. Konštrukčné a mechanické časti~~

~~Mechanická neporušenosť a prepojenie medzi vozidlami (vrátane ťahadlového a nárazníkového ústrojenstva, lávok), pevnosť konštrukcie a vybavenia vozidla (napr. sedadlá), úložný priestor, pasívna bezpečnosť (vrátane vnútornej a vonkajšej odolnosti proti nárazu)~~

~~1.3. Interakcia vozidlo – koľaj a obrys vozidla~~

~~Mechanické prepojenia s infraštruktúrou (vrátane statického a dynamického správania, tolerancií a spojov, rozchod kolies, podvozok atď.)~~

~~1.4. Brzdové zariadenia~~

~~Komponenty brzdového zariadenia (vrátane protisklzovej ochrany, brzdové ovládacie zariadenie a brzdné vlastnosti počas prevádzky, v režime pohotovosti a v parkovacom režime)~~

~~1.5. Zariadenie v súvislosti s cestujúcimi~~

~~Zariadenia pre cestujúcich a prostredie pre cestujúcich (vrátane okien a dverí pre cestujúcich, požiadavky osôb so zníženou mobilitou atď.)~~

~~1.6. Environmentálne podmienky a aerodynamické vplyvy~~

~~Vplyv životného prostredia na vozidlo a vplyv vozidla na životné prostredie (vrátane aerodynamických podmienok a rozhrania medzi vozidlom a koľajovou časťou železničného systému a kontaktu s vonkajším prostredím)~~

~~1.7. Externé varovania, označenia, funkcie a požiadavky na integritu softvéru~~

~~Externé varovania, označenia, funkcie a integrita softvéru, napr. bezpečnostné funkcie s vplyvom na správanie vlaku vrátane informačného systému vo vlaku~~

~~1.8. Palubný napájací zdroj a riadiace systémy~~

~~Palubné pohonné, napájacie a riadiace systémy, ako aj rozhranie vozidla a napájacej infraštruktúry a všetky aspekty elektromagnetickej kompatibility~~

~~1.9. Zariadenia pre personál, rozhrania a prostredie~~

~~Palubné zariadenia, rozhrania, pracovné podmienky a prostredie pre personál (vrátane kabín vodiča, rozhrania vodič-stroj)~~

~~1.10. Požiarna bezpečnosť a evakuácia~~

~~1.11. Servis~~

~~Palubné zariadenia a rozhrania na výkon servisu~~

~~1.12. Palubné riadenie, zabezpečenie a návestenie~~

~~Celé palubné zariadenie nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti a riadenie a zabezpečenie pohybu vlakov oprávnených na cestovanie po sieti a jeho vplyv na koľajnicovú časť železničného systému.~~

~~1.13. Špecifické prevádzkové požiadavky~~

~~Špecifické prevádzkové požiadavky na vozidlá (vrátane režimu prevádzky za hraničných podmienok, opravy vozidla atď.)~~

~~1.14. Zariadenie v súvislosti s nákladom~~

~~Požiadavky týkajúce sa nákladu a životné prostredie (vrátane zariadení osobitne vyžadovaných v prípade nebezpečných tovarov)~~

~~Vysvetlivky a príklady uvedené kurzívou slúžia iba na informačné účely a nepredstavujú definíciu parametrov.~~

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

2. Zatriedenie predpisov

~~Vnútroštátne predpisy týkajúce sa parametrov uvedených v oddiele 1 sa zaraďujú do jednej z nasledujúcich troch skupín. Netýka sa to predpisov a obmedzení výlučne miestneho charakteru; ich overenie je súčasťou kontrol, ktoré sa vykonávajú na mieste na základe vzájomnej dohody medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry.~~

~~Skupina A~~

~~Skupina A zahŕňa:~~

~~medzinárodné normy,~~

~~vnútroštátne predpisy, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti železníc považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov.~~

~~Skupina B~~

~~Skupina B zahŕňa všetky predpisy, ktoré nepatria do pôsobnosti skupiny A alebo C alebo ktoré ešte nebolo možné zatriediť do niektorej z týchto skupín.~~

~~Skupina C~~

~~Skupina C zahŕňa úplne nevyhnutné predpisy súvisiace s technickými charakteristikami infraštruktúry s cieľom bezpečnej a interoperabilnej prevádzky v danej sieti (napríklad nakladaacia miera).~~

PRÍLOHA VIII

MINIMÁLNE KRITÉRIÁ, KTORÉ MUSIA ZOHLADŇOVAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY PRI NOTIFIKÁCH ORGÁNOV

~~1. Orgán, jeho riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrolných činností nesmú byť zapojení priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia do projektovania, výroby, výstavby, uvádzania na trh alebo údržby komponentov interoperability alebo subsystémov ani do ich využívania. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcom a takýmto orgánom.~~

~~2. Orgán a personál zodpovedný za kontroly musia vykonávať kontrolnú činnosť čo najsvedomitejšie a s čo najväčšou možnou technikou spôsobilosťou a nesmú byť vystavení žiadnemu tlaku ani podnetom najmä finančného druhu, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledok kontroly, najmä tlaku a podnetom osôb alebo skupín osôb, ktoré sú zainteresované na výsledku kontrol.~~

~~Orgán a personál zodpovedný za kontroly musí byť funkčne nezávislý najmä od orgánov určených na vydávanie povolení na uvedenie do prevádzky v rámci tejto smernice, licencií v rámci smernice 95/18/ES a bezpečnostných certifikátov v rámci smernice 2004/49/ES a od orgánov poverených vyšetrovaním v prípade nehôd.~~

~~3. Orgán musí zamestnávať personál a vlastniť prostriedky, ktoré sú nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a správnych úloh spojených s vykonávaním kontrol; tiež by mal mať prístup k vybaveniu potrebnému na výnimočné kontroly.~~

~~4. Personál zodpovedný za kontroly musí mať:~~

~~— riadny technický a odborný výcvik,~~

~~— uspokojivé znalosti o požiadavkách týkajúcich sa kontrol, ktoré vykonáva, ako aj dostatočnú prax v týchto kontrolách,~~

~~— schopnosť vypracúvať certifikáty, záznamy a správy, z ktorých pozostáva formálny záznam vykonanej kontroly.~~

~~5. Je nevyhnutné zaručiť nezávislosť personálu zodpovedného za kontroly. Žiadny úradník nesmie byť odmeňovaný na základe počtu vykonaných kontrol ani na základe výsledkov týchto kontrol.~~

~~6. Tento orgán musí požiadať o poistenie občiansko-právnej zodpovednosti, pokiaľ táto zodpovednosť nie je pokrytá štátom podľa vnútroštátnych právnych predpisov daného štátu alebo pokiaľ kontroly nevykonáva priamo tento daný členský štát.~~

~~7. Personál tohto orgánu je viazaný povinnosťou mlčanlivosti v súvislosti so všetkým, čo sa dozvie pri výkone svojich povinností (s výnimkou príslušných správnych orgánov a orgánov, ktoré vyšetrujú nehody v štáte, v ktorom vykonávajú svoju činnosť, ako aj orgánov zodpovedných za vyšetrovanie nehôd spôsobených poruchami komponentov interoperability či subsystémov, ktoré boli skontrolované) v rámci tejto smernice alebo ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktorými sa uplatňuje táto smernica.~~

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

PRÍLOHA IX

SÚBOR DOKUMENTÁCIE NA PREDLOŽENIE VÝNIMKY

Členské štáty musia pri podávaní žiadosti o výnimku poskytnúť tieto dokumenty:

- a) oficiálny list, v ktorom sa Komisii oznamuje navrhovaná výnimka;
- b) súbor dokumentácie v prílohe k listu, ktorý obsahuje aspoň:
 - opis prác, tovaru a služieb podliehajúcich výnimke, s uvedením kľúčových dátumov, zemepisnej polohy, ako aj funkčnej a technickej oblasti;
 - presný odkaz na tie TSI (alebo na ich časť), pre ktoré sa výnimka požaduje;
 - presný odkaz a podrobnosti o alternatívnych ustanoveniach, ktoré sa uplatnia;
 - v prípade žiadostí podľa článku 7 ods. 1 písm. a) odôvodnenie pokročilého štádia vývoja návrhu;
 - odôvodnenie výnimky s hlavnými dôvodmi technického, hospodárskeho, obchodného, prevádzkového a/alebo administratívneho charakteru;
 - akúkoľvek ďalšiu informáciu, ktorou sa odôvodňuje žiadosť o výnimku;
- opis opatrení, ktoré členský štát plánuje prijať s cieľom podporiť konečnú interoperabilitu projektu. Ak ide o menej významnú výnimku, tento opis sa nevyžaduje.

Dokumentáciu je potrebné poskytnúť v tlačenej forme, ako aj vo forme elektronických súborov. Umožní sa tým distribúcia dokumentácie členom výboru.

PRÍLOHA IV

ČASŤ A

☒ Zrušené ☒ smernice

☒ so zoznamom ich neskorších zmien a doplnení ☒

(uvedené v článku 5540)

smernica 96/48/ES ☒ 2008/57/ES ☒	☒ (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.) ☒
smernica 2001/16/ES ☒ 2009/131/ES ☒	☒ (Ú. v. EÚ L 273, 17.10.2009, s. 12.) ☒
smernica 2004/49/ES ☒ 2011/18/EÚ ☒	iba článok 14 ☒ (Ú. v. EÚ L 57, 2.3.2011, s. 21.) ☒

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátnych právnych predpisov

(uvedené v článku 5540)

Smernica	Konečná Lehota na transpozíciu
96/48/ES ☒ 2008/57/ES ☒	9. apríla 1999 ☒ 19. júla 2010 ☒
2001/16/ES ☒ 2009/131/ES ☒	20. apríla 2003 ☒ 19. júla 2010 ☒
2004/49/ES ☒ 2011/18/EÚ ☒	30. apríla 2006 ☒ 31. decembra 2011 ☒

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

PRÍLOHA XI
TABUĽKA ZHODY

Smernica 96/48/ES	Smernica 2001/16/ES	Táto smernica
článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1	článok 1 ods. 1
článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2	článok 1 ods. 2
—	—	článok 1 ods. 3
—	článok 1 ods. 3	článok 1 ods. 4
článok 2 úvodné slová	článok 2 úvodné slová	článok 2 úvodné slová
článok 2 písm. a) až l)	článok 2 písm. a) až l)	článok 2 písm. a) až b) a e) až m)
—	—	článok 2 písm. c) a d)
článok 2 písm. n)	článok 2 písm. m)	článok 2 písm. n)
článok 2 písm. o)	článok 2 písm. n)	článok 2 písm. o)
článok 2 písm. m)	článok 2 písm. o)	článok 2 písm. p)
článok 2 písm. p)	článok 2 písm. p)	článok 2 písm. q)
—	—	článok 2 písm. r) až z)
články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a 5	články 3, 4 a článok 5 ods. 1 až 5
článok 5 ods. 6	článok 5 ods. 7	článok 5 ods. 7
—	—	článok 5 ods. 6
—	—	článok 5 ods. 8
článok 6 ods. 1 až 8	článok 6 ods. 1 až 8	článok 6 ods. 1 až 8
—	—	článok 6 ods. 9 až 10
—	—	články 7 a 8
článok 7	článok 7	článok 9
článok 8	článok 8	článok 10 ods. 1

článok 9	článok 9	článok 10 ods. 2
článok 10 ods. 1 až 3	článok 10 ods. 1 až 3	článok 11 ods. 1 až 3
—	článok 10 ods. 6	článok 11 ods. 4
—	—	článok 11 ods. 5
články 11 až 13	články 11 až 13	články 12 až 14
článok 14 ods. 1 a 2	článok 14 ods. 1 a 2	článok 15 ods. 1 a 2
článok 14 ods. 3	článok 14 ods. 3	článok 20
článok 14 ods. 4 a 5	článok 14 ods. 4 a 5	článok 33
—	—	článok 15 ods. 2 a 3
články 15 a 16	články 15 a 16	články 16 a 17
článok 16 ods. 3	článok 16 ods. 3	článok 17 ods. 3
—	—	—
článok 18 ods. 1 až 3	článok 18 ods. 1 až 3	článok 18 ods. 1 až 3
—	—	článok 18 ods. 4 a 5
článok 19	článok 19	článok 19
článok 20	článok 20	článok 28
—	—	články 21 až 27
článok 21 ods. 1 až 3	článok 21 ods. 1 až 3	článok 29 ods. 1 až 3
—	—	článok 29 ods. 4 a 5
—	—	—
článok 21a, odsek 1	článok 22	článok 30 ods. 2
článok 21 ods. 4	21(4)	článok 30 ods. 4
článok 21a, odsek 2	článok 21a	článok 30 ods. 1
článok 21 b	—	—
článok 21e	článok 21 b	článok 30 ods. 3
článok 22	článok 26	článok 37
článok 22a	článok 24	články 34 a 35

—	—	článok 32
—	článok 23	článok 31
—	článok 25	článok 36
článok 23	článok 27	článok 38
článok 24	článok 28	článok 39
—	—	článok 40
článok 25	článok 29	článok 41
článok 26	článok 30	článok 42
prílohy I až VI	prílohy I až VI	prílohy I až VI
—	—	príloha VII
príloha VII	príloha VII	príloha VIII
—	—	prílohy IX až XI



PRÍLOHA V
TABUĽKA ZHODY

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2 písm. a) až z)	článok 2 ods. 1 až 24
-----	článok 2 ods. 25 až 41
článok 3	-----
článok 4	článok 3
článok 5 ods. 1 až 3 písm. g)	článok 4 ods. 1 až 3 písm. g)
-----	článok 4 ods. 3 písm. h) a i)

článok 5 ods. 4 až 8	článok 4 ods. 4 až 8
článok 6	článok 5
článok 7	článok 6
článok 8	-----
článok 9	článok 7
článok 10	článok 8
článok 11	článok 9
článok 12	-----
článok 13	článok 10
článok 14	článok 11
článok 15 ods. 1	článok 18 ods. 3 a článok 19 ods. 2
článok 15 ods. 2 a 3	-----
článok 16	článok 12
článok 17	články 13 a 14
článok 18	článok 15
článok 19	článok 16
-----	článok 17
-----	článok 18 (okrem článku 18 ods. 3)
-----	články 19 a 20
článok 20	-----

článok 21	článok 21
články 22 až 25	-----
článok 26	článok 22
článok 27	článok 14 ods. 8
článok 28 a príloha VIII	články 23 až 41
článok 29	článok 48
články 30 a 31	-----
článok 32	článok 42
článok 33	článok 43
článok 34	článok 44
článok 35	článok 45
článok 36	-----
-----	články 46 a 47
článok 37	článok 49
článok 38	článok 54
článok 39	článok 50
-----	články 51 a 52
-----	článok 53
článok 40	článok 55
článok 41	článok 56
článok 42	článok 57

prílohy I až III	prílohy I až III
príloha IV	článok 8 ods. 2
prílohy V a VI	článok 15 ods. 7
príloha VII	článok 14 ods. 8
príloha VIII	články 27, 28 a 29
príloha IX	článok 7 ods. 3
príloha X	príloha IV
príloha XI	príloha V