

31996L0048

L 235/6

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV

17.9.1996

**SMERNICA RADY 96/48/ES****z 23. júla 1996****o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

zabezpečenie interoperability siete, najmä v oblasti technickej normalizácie;

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na tretí odsek jej článku 129d,

keďže komerčná prevádzka vysokorýchlostných vlakov si vyžaduje vynikajúcu zlučiteľnosť medzi vlastnosťami infraštruktúry a vlastnosťami dopravných prostriedkov; keďže úroveň výkonu, bezpečnosti, kvality prepravy, ako aj náklady závisia od takejto zlučiteľnosti rovnako ako od nej závisí najmä interoperabilita systému európskych vysokorýchlostných železníc;

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,keďže podľa smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva <sup>(6)</sup> musia železničné spoločnosti zvýšiť prístup k železničným sieťam členských štátov, čo si na druhej strane vyžaduje interoperabilitu infraštruktúry, zariadenia a dopravných prostriedkov;so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(3)</sup>,konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189c <sup>(4)</sup>,

keďže členské štáty sú zodpovedné za zabezpečenie zhody s pravidlami bezpečnosti, zdravia a ochrany zákazníkov, ktoré sú všeobecne platné pre železničné siete pri projektovaní, výrobe, uvádzaní do prevádzky a prevádzke týchto železníc; keďže sú spolu s miestnymi orgánmi zodpovedné takisto za územné a regionálne plánovanie a ochranu životného prostredia; keďže to platí predovšetkým pre vysokorýchlostné vlakové siete;

keďže aby občania únie, hospodárske subjekty a regionálne a miestne orgány mohli mať čo najväčší prospech zo zriadenia svojho sídla v oblasti bez vnútorných hraníc, doporučuje sa zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych vysokorýchlostných vlakových sietí, ako aj prístup k nim;

keďže smernica Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o hodnotení účinkov niektorých verejných a súkromných projektov na životné prostredie <sup>(7)</sup> vyžaduje posudzovanie vplyvu budovania tratí diaľkovej železničnej dopravy na životné prostredie;

keďže pracovná skupina na vysokej úrovni zostavená zo zástupcov vlád členských štátov, európskych železníc a európskeho železničného priemyslu, a zvolaná Komisiou s cieľom splniť požiadavku Rady vyjadrenú v rezolúcii zo 4. a 5. decembra 1989, vypracovala územný plán pre európsku vysokorýchlostnú vlakovú sieť;

keďže v decembri 1990 Komisia zaslala Rade oznámenie o vysokorýchlostnej vlakovej sieti a keďže Rada priaznivo prijala toto oznámenie vo svojej rezolúcii zo 17. decembra 1990 <sup>(5)</sup>;

keďže vnútroštátne právne predpisy, vnútorné predpisy železníc a technické špecifikácie, ktoré používajú železnice, sa podstatne líšia; keďže tieto vnútroštátne právne predpisy a vnútorné predpisy zahŕňajú postupy, ktoré sú špecifické pre vnútroštátny priemysel; keďže predpisujú špecifické rozmery, zariadenia a osobitné vlastnosti; keďže táto situácia sa nezlučuje s normálnym chodom vysokorýchlostných vlakov na celom území spoločenstva;

keďže podľa článku 129c zmluvy má spoločenstvo uplatňovať všetky opatrenia, ktoré sa môžu ukázať ako nevyhnutné na

keďže táto situácia vytvorila v uplynulých rokoch veľmi tesnú väzbu medzi národným železničným priemyslom a národnými železnicami na úkor skutočného uzatvárania zmlúv; keďže v záujme zvýšenia ich konkurencieschopnosti na svetovú úroveň je nutné mať otvorený súťaživý európsky trh;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 134, 17.5.1994, s. 6.<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 397, 31.12.1994, s. 8.<sup>(3)</sup> Ú. v. ES C 210, 14.8.1995, s. 38.<sup>(4)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 19. januára 1995 (Ú. v. ES C 43, 20.2.1995, s. 60), spoločná pozícia Rady z 8. decembra 1995 (Ú. v. ES C 356, 30.12.1995, s. 43) a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 16. apríla 1996 (Ú. v. ES C 141, 13.5.1996 s. 48).<sup>(5)</sup> Ú. v. ES C 33, 8.2.1991, s. 1.<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.<sup>(7)</sup> Ú. v. ES L 175, 5.7.1985, s. 40.

keďže z tohto dôvodu je vhodné definovať základné požiadavky pre celé spoločenstvo, ktoré sa budú uplatňovať na systém transeurópskej vysokorychlostnej vlakovej dopravy;

keďže vzhľadom na rozsah a zložitosť systému transeurópskych vysokorychlostných železníc sa z praktických dôvodov ukázalo ako nevyhnutné rozčleniť tento systém na subsystemy; keďže v záujme splnenia základných požiadaviek sa musia pre každý z týchto subsystemov špecifikovať základné požiadavky, stanoviť základné parametre a určiť technické špecifikácie v rámci celého spoločenstva, najmä s ohľadom na komponenty a rozhrania; keďže však niektoré subsystemy (životné prostredie, užívatelia a prevádzka) sú predmetom technických špecifikácií interoperability (TSI) len pokiaľ je to nevyhnutné na zabezpečenie interoperability v oblasti infraštruktúry, energetiky, kontroly a riadenia, signalizácie a dopravných prostriedkov;

keďže zavedenie opatrení o interoperabilite systému transeurópskych vysokorychlostných železníc nesmie vytvárať neoprávnené prekážky ekonomicky efektívneho zachovania existujúcej železničnej siete každého členského štátu, ale musí tieto opatrenia smerovať k zachovaniu obehu vysokorychlostných vlakov na celom území spoločenstva;

keďže jednotlivé členské štáty by mali mať možnosť neuplatňovať v špecifických prípadoch niektoré technické špecifikácie interoperability za predpokladu, že existujú postupy, ktoré zabezpečia oprávnenosť takej možnosti odchýlky; keďže článok 129c zmluvy vyžaduje, aby činnosti spoločenstva v oblasti interoperability zohľadňovali potenciálnu ekonomickú životaschopnosť projektov;

keďže v záujme splnenia príslušných ustanovení o postupe vládneho obstarávania v železničnom sektore a najmä smernice 93/38/EHS<sup>(1)</sup> musia zmluvné subjekty zahrnúť technické špecifikácie do všeobecných alebo zmluvných dokumentov ku každej zmluve; keďže je potrebné vytvoriť súbor európskych špecifikácií, na ktoré budú odkazovať uvedené technické špecifikácie;

keďže v zmysle smernice 93/38/EHS je európska špecifikácia spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo vnútroštátna norma uplatňujúca európsku normu; keďže zosúladené európske normy má na príkaz Komisie vypracovať európska normalizačná inštitúcia ako napr. Európsky výbor pre normalizáciu (CEN), Európsky výbor pre elektrotechnickú nor-

malizáciu (CENELEC) a Európsky inštitút pre normalizáciu v telekomunikáciách (ETSI); odkazy na tieto normy sa majú uverejniť v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*;

keďže je v záujme spoločenstva, aby existoval medzinárodný systém normalizácie schopný vytvárať normy, ktoré skutočne používajú subjekty činné v medzinárodnom obchode a ktoré spĺňajú požiadavky politiky spoločenstva; keďže európske normalizačné inštitúcie musia z tohto dôvodu naďalej spolupracovať s medzinárodnými normalizačnými inštitúciami;

keďže zmluvné subjekty stanovia dodatočné požiadavky, ktoré sú potrebné na dopracovanie európskych špecifikácií alebo iných noriem; keďže tieto špecifikácie nesmú ohrozovať splnenie základných požiadaviek, ktoré sa zosúladiť na úrovni spoločenstva a ktoré musí spĺňať systém transeurópskych vysokorychlostných železníc;

keďže postupy, ktorými sa riadi posudzovanie zhody alebo vhodnosti používania komponentov, musia vychádzať z modulov stanovených v rozhodnutí 93/465/EHS<sup>(2)</sup>; keďže v záujme podpory rozvoja príslušných priemyselných odvetví je vhodné čo možno najviac rozšíriť postupy zabezpečenia kvality; keďže pojem komponent zahŕňa rovnako hmotné aj nehmotné predmety ako napr. softvér;

keďže by sa mala posudzovať vhodnosť používania najrozhodujúcejších komponentov z hľadiska bezpečnosti, dostupnosti alebo efektívnosti systému;

keďže zmluvné subjekty s prihliadnutím na európske špecifikácie stanovujú najmä pre komponenty vo svojich zmluvných dokumentoch vlastnosti, ktoré musia podľa zmluvných podmienok splniť výrobcovia; keďže v tomto prípade je pre zhodu komponentov určujúca najmä oblasť použitia, aby sa zabezpečil a zaručil nielen ich voľný pohyb na trhu spoločenstva, ale aj interoperabilita systému;

keďže z tohto dôvodu nie je pre výrobcu nevyhnutné, aby umiestnil značku CE na komponenty, ktoré sa riadia ustanoveniami tejto smernice, pretože v prípade, že sa v súlade s postupmi stanovenými na tento účel v tejto smernici vykonalo posúdenie zhody a/alebo vhodnosti používania, stačí vyhlásenie výrobcu o zhode; keďže toto nemá vplyv na povinnosť výrobcu umiestniť značku CE na určité súčasti v záujme osvedčenia ich zhody s ustanoveniami spoločenstva, ktoré sa na ne vzťahujú;

(<sup>1</sup>) Smernica Rady 93/38/EHS zo 14. júna 1993 o koordinácii postupov verejného obstarávania subjektov pôsobiach vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 199, 9.8.1993, s. 84), zmenená a doplnená aktom o prístupí z roku 1994.

(<sup>2</sup>) Rozhodnutie Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o moduloch používaných v technických zosúlaďovacích 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).

keďže subsystémy, ktoré tvoria systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, sa musia podrobiť overovaciemu postupu; keďže toto overovanie musí orgánom zodpovedným za overovanie ich uvedenia do prevádzky umožňovať, aby sa ubezpečili, že v etape projektovania, výroby a uvedenia do prevádzky sú výsledky v súlade s platnými predpismi a technickými prevádzkovými opatreniami; keďže toto overenie musí takisto umožňovať výrobcovi spoliehať sa na rovnaké zaobchádzanie vo všetkých štátoch; keďže je z toho dôvodu potrebné stanoviť modul, ktorý definuje zásady a podmienky uplatňované na overenie ES subsystémov;

keďže overovací postup ES je založený na TSI; keďže tieto TSI vypracuje na príkaz Komisie spoločný orgán reprezentujúci manažérov infraštruktúry, železničné spoločnosti a priemysel; keďže sa vyžadujú odkazy na tieto TSI s cieľom zabezpečiť interoperabilitu systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a keďže tieto TSI sa riadia ustanoveniami článku 18 smernice 93/38/EHS;

keďže notifikované orgány zodpovedné za kontrolu postupov posudzovania zhody alebo vhodnosti používania komponentov, ako aj postupu posudzovania subsystémov musia najmä v prípade, keď neexistujú žiadne európske špecifikácie, čo možno najužšie koordinovať svoje rozhodnutia;

keďže smernica Rady 91/440/EHS vyžaduje, aby sa z hľadiska účtovníctva oddelilo prevádzkovanie dopravných služieb od riadenia železničnej infraštruktúry; keďže v tomto prípade by sa mali špecializované služby, ktoré zabezpečujú manažéri železničnej infraštruktúry určení ako notifikované orgány, členiť tak, aby splnili kritériá platné pre tento typ orgánu; keďže iné špecializované orgány môžu byť notifikované, ak spĺňajú tie isté kritériá;

keďže interoperabilita v rámci systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc zasahuje svojím rozsahom celé spoločenstvo; keďže členské štáty nie sú schopné jednotlivito podniknúť opatrenia na dosiahnutie takejto interoperability; keďže je z tohto dôvodu potrebné na základe princípu subsidiarity prijať takéto opatrenia na úrovni spoločenstva,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I

### Všeobecné ustanovenia

#### Článok 1

1. V súlade s článkami 129b a 129c zmluvy je cieľom tejto smernice vytvoriť podmienky, ktoré sa musia splniť v záujme

dosiahnutia interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc na území spoločenstva, ako je opísané v prílohe I.

2. Tieto podmienky sa vzťahujú na projekty a výstavbu, rekonštrukciu a prevádzku infraštruktúr a dopravných prostriedkov, ktoré prispievajú k funkčnosti systému, ktorý sa uvedie do prevádzky po dátume nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

#### Článok 2

Na účely tejto smernice:

- a) *systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc* je štruktúra opísaná v prílohe I, ktorá sa skladá zo železničných infraštruktúr, ktorých súčasťou sú trate a pevné zariadenia transeurópskej dopravnej siete, vybudovanej alebo rekonštruovanej pre vysoké rýchlosti, a z dopravných prostriedkov, ktoré sú určené na jazdu na týchto infraštruktúrach;
- b) *interoperabilita* je schopnosť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc umožňovať bezpečný a nepretržitý pohyb vysokorýchlostných vlakov, ktoré dosahujú špecifikované úrovne výkonu. Táto schopnosť spočíva v riadiacich, technických a prevádzkových podmienkach, ktoré sa musia splniť, aby sa dodržali základné požiadavky;
- c) *subsystémy* sú rozčlenením systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc do konštrukčných alebo funkčných subsystémov, pre ktoré sa musia stanoviť základné požiadavky, ako je opísané v prílohe II;
- d) *komponenty interoperability* sú základné súčasti, skupina súčastí, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc;
- e) *základné požiadavky* sú všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, subsystémy alebo ich komponenty interoperability;
- f) *európska špecifikácia* je spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo vnútroštátna norma uplatňujúca európsku normu, ako je definované v bodoch 8 až 12 článku 1 smernice 93/38/EHS;
- g) *technické špecifikácie interoperability* (ďalej len TSI) sú špecifikácie, ktoré zabezpečujú každý systém tak, aby splňal základné požiadavky tým, že sa vytvorí nevyhnutné vzájomné funkčné vzťahy medzi subsystémami systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a zabezpečí sa jeho zlučiteľnosť;

- h) *spoločný reprezentatívny orgán* je orgán, ktorý združuje zástupcov manažérov infraštruktúry, železničných spoločností a železničného priemyslu, ktorý je zodpovedný za vypracovanie TSI. „Manažéri infraštruktúry“ sú definovaní v článkoch 3 a 7 smernice 91/440/EHS;
- i) *notifikované orgány* sú orgány zodpovedné za posudzovanie zhody, vhodnosti používania komponentov interoperability alebo za vykonávanie postupu na overovanie ES subsystémov.

### Článok 3

1. Táto smernica platí pri každom subsystéme pre opatrenia, ktoré sa vzťahujú na parametre, komponenty interoperability, rozhrania a postupy, ako aj podmienky celkovej zlučiteľnosti systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability.

2. Ustanovenia tejto smernice platia bez toho, aby boli dotknuté iné ustanovenia spoločenstva. V prípade komponentov interoperability však môže súlad so základnými požiadavkami tejto smernice vyžadovať použitie jednotlivých európskych špecifikácií vypracovaných na tento účel.

### Článok 4

1. Systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, subsystémy a komponenty interoperability musia spĺňať príslušné základné požiadavky.

2. Ďalšie technické špecifikácie uvedené v článku 18 ods. 4 smernice 93/38/EHS, ktoré sú potrebné na doplnenie európskych špecifikácií alebo iných noriem používaných v rámci spoločenstva, nesmú byť v rozpore so základnými požiadavkami.

## KAPITOLA II

### Technické špecifikácie interoperability

#### Článok 5

1. Pre každý subsystém sa vyhotoví jedna TSI. V prípade subsystémov týkajúcich sa životného prostredia, prevádzky alebo užívateľov sa TSI vypracujú len v rozsahu, ktorý je nevyhnutný na zabezpečenie interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc v oblastiach infraštruktúry, energetiky, kontroly a riadenia, signalizácie a dopravných prostriedkov.

2. Subsystémy sa musia zhodovať s TSI; táto zhoda sa musí trvalo udržiavať počas používania každého subsystému.

3. V rozsahu potrebnom na dosiahnutie interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc TSI:

a) špecifikujú základné požiadavky pre subsystémy a ich rozhrania;

b) stanovujú základné parametre opísané v prílohe II ods. 3, ktoré sú potrebné na splnenie základných požiadaviek;

c) stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahli špecifikované výkony každej z týchto kategórií tratí:

— trate špeciálne vybudované pre vysoké rýchlosti;

— trate špeciálne rekonštruované pre vysoké rýchlosti;

— trate špeciálne rekonštruované pre vysoké rýchlosti, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok;

d) stanovujú možné realizačné opatrenia v určitých špecifických prípadoch;

e) určujú komponenty interoperability a rozhrania, ktoré musia pokrývať európske špecifikácie vrátane európskych noriem a ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, pričom spĺňajú základné požiadavky;

f) v uvažovaných prípadoch stanovujú, ktorý z modulov definovaných v smernici 93/465/EHS alebo prípadne ktorý špecifický postup sa má použiť v záujme posudzovania zhody alebo vhodnosti používania komponentov interoperability, ako aj v záujme overenia ES pokiaľ ide o subsystémy.

4. TSI nesmú byť prekážkou rozhodnutí členských štátov o používaní nových alebo rekonštruovaných infraštruktúr na chod ostatných vlakov.

5. Súlad so všetkými TSI umožňuje vytvorenie zlučiteľného systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktorý bude prípadne zabezpečovať zlučiteľnosť existujúcej železničnej siete každého členského štátu.

#### Článok 6

1. Na príkaz Komisie vypracuje spoločný reprezentatívny orgán návrh TSI v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2. Rovnaký postup sa použije pri prijímaní a revidovaní TSI. Komisia ich uverejní v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

2. Spoločný reprezentatívny orgán je zodpovedný za prípravu revízie TSI, aktualizáciu TSI a za vypracovanie odporúčaní pre výbor uvedený v článku 21 s cieľom zohľadňovať technický vývoj alebo spoločenské požiadavky.

3. Príprava, prijatie a revízia TSI zohľadňuje odhadované náklady technických riešení, ktoré umožnia splnenie týchto TSI, ako aj definíciu a realizáciu najvýnosnejších riešení. Na tento účel pripojí spoločný reprezentatívny orgán ku každému návrhu TSI posúdenie odhadovaných nákladov a výnosov týchto technických riešení pre všetky príslušné hospodárske subjekty a ostatných hospodárskych činiteľov.

4. Spoločný reprezentatívny orgán pravidelne informuje výbor uvedený v článku 21 o prípravných prácach na TSI. Výbor môže predložiť spoločnému reprezentatívne orgánu odporúčania alebo inštrukcie, ktoré sú užitočné z hľadiska tvorby TSI, základných požiadaviek alebo posúdenia nákladov.

5. Po prijatí každej TSI sa v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2 stanoví jej dátum nadobudnutia účinnosti.

6. Spoločný reprezentatívny orgán musí pracovať otvoreným a prehľadným spôsobom v súlade so všeobecnými normalizačnými postupmi spoločenstva.

#### Článok 7

Členské štáty nemusia uplatňovať určité TSI vrátane tých, ktoré platia pre dopravné prostriedky, a to v týchto prípadoch a za týchto okolností:

a) v prípade projektov budovania novej trate alebo rekonštrukcie existujúcej vysokorýchlostnej trate, ktoré sú v pokročilej etape vývoja v čase uverejnenia príslušnej TSI.

Príslušný členský štát vopred oznámi Komisii plánovanú odchýlku, informuje Komisiu o dosiahnutej etape projektu a zašle Komisii zložku, v ktorej uvedie TSI alebo ich časti, ktoré si neželá uplatňovať, opatrenia, ktoré zamýšľa uplatňovať pri realizácii projektu s cieľom podporiť jeho výslednú interoperabilitu, ako aj technické, správne alebo hospodárske dôvody, ktoré oprávňujú prijatie odchýlky;

b) v prípade projektov rekonštrukcie existujúcej vysokorýchlostnej trate, kde sa prejazdný prierez, rozchod koláží alebo vzdialenosť medzi osami dvoch koláží líšia od param-

etrov väčšiny európskych železničných sietí a kde trať netvorí priame spojenie s vysokorýchlostnou sieťou iného členského štátu, ktorá je súčasťou transeurópskej vysokorýchlostnej siete.

Príslušné členské štáty vopred oznámia Komisii plánovanú odchýlku a zašlú Komisii zložku, v ktorej uvedú TSI alebo ich časti týkajúce sa fyzických parametrov uvedených v prvom pododseku, ktoré si neželá uplatňovať, opatrenia, ktoré zamýšľajú uplatňovať pri realizácii projektu s cieľom podporiť jeho výslednú interoperabilitu, zamýšľané prechodné opatrenia na zaručenie zlučiteľnosti prevádzky a technické, správne alebo hospodárske dôvody, ktoré oprávňujú prijatie odchýlky;

c) v prípade projektov budovania nových tratí alebo rekonštrukcie existujúcich vysokorýchlostných tratí, ktoré sa realizujú na území príslušného členského štátu, kde železničná sieť nie je napojená na vysokorýchlostnú železničnú sieť ostatnej časti spoločenstva, alebo je od tejto siete izolovaná morom.

Príslušné členské štáty vopred oznámia Komisii plánovanú odchýlku a zašlú Komisii zložku obsahujúcu dokumenty uvedené v druhom pododseku odseku b);

d) v prípade projektu rekonštrukcie existujúcej vysokorýchlostnej trate, kde uplatnenie týchto TSI ohrozuje ekonomickú životaschopnosť projektu.

Príslušné členské štáty vopred oznámia Komisii plánovanú odchýlku a zašlú Komisii zložku, v ktorej uvedú TSI alebo ich časti, ktoré si neželajú uplatňovať. Komisia preskúma oprávnenosť opatrení plánovaných členským štátom a prijme rozhodnutie v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2.

#### KAPITOLA III

### Komponenty interoperability

#### Článok 8

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

- uvedú na trh iba vtedy, ak umožňujú dosiahnutie interoperability v rámci systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, pričom zároveň spĺňajú základné požiadavky,
- používajú v určenej oblasti používania a primerane sa inštalujú a udržiavajú.

Tieto opatrenia nevyklúčujú možnosť uviesť na trh tieto komponenty na iné účely, ani ich používanie pre konvenčné železničné trate.

#### Článok 9

Členské štáty nesmú na svojom území z dôvodov uvedených v tejto smernici zakázať, obmedziť alebo brániť uvedeniu na trh komponentov interoperability, ktoré sú určené na používanie v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ak sú v súlade s touto smernicou.

#### Článok 10

1. Členské štáty vychádzajú z toho, že komponenty interoperability, ktorých súčasťou sú uvedené v prílohe IV a pre ktoré je vystavené vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania, spĺňajú príslušné základné požiadavky tejto smernice.

2. Súlad komponentov interoperability s príslušnými základnými požiadavkami sa stanoví vo vzťahu k príslušným európskym špecifikáciám, ktoré môžu existovať.

3. Odkazy na európske špecifikácie sa uverejnia v *Úradnom vestníku Európskych spoločností*.

4. Členské štáty uverejnia odkazy na vnútroštátne normy, ktoré transponujú európske normy.

5. Ak neexistujú žiadne európske špecifikácie, členské štáty informujú ostatné členské štáty a Komisiu o normách a technických špecifikáciách používaných v záujme uplatňovania základných požiadaviek bez toho, aby bol dotknutý článok 20 čl. 5.

#### Článok 11

Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že európske špecifikácie nespĺňajú základné požiadavky, môžu rozhodnúť o čiastočnom

alebo úplnom stiahnutí príslušných špecifikácií alebo ich zmien a doplnení z príslušných publikácií, s súladom s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2 a v prípade, že ide o európske normy, po porade s výborom ustanoveným podľa smernice Rady 83/189/EHS z 28. marca 1983, ktorou sa stanovuje postup zabezpečenia informácií v oblasti technických noriem a predpisov<sup>(1)</sup>.

#### Článok 12

1. Ak členský štát potvrdí, že komponent interoperability, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania a ktorý bol uvedený na trh, pravdepodobne pri určenom použití nespĺní základné požiadavky, podnikne všetky opatrenia potrebné na obmedzenie oblasti jeho používania, zákaz jeho používania alebo jeho stiahnutie z trhu. Tento členský štát ihneď informuje Komisiu o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä, či nemožnosť dosiahnuť zhodu spôsobuje:

— nesplnenie základnej požiadavky,

— nesprávne uplatňovanie európskych špecifikácií v prípade, keď sa odvoláva na uplatňovanie týchto špecifikácií,

— neadekvátnosť európskych špecifikácií.

2. Komisia musí čo najskôr konzultovať príslušné strany. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je oprávnené, 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, ihneď o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ako aj výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve. Ak je rozhodnutie uvedené v odseku 1 oprávnené z dôvodu existencie medzery v európskych špecifikáciách, uplatní sa postup uvedený v článku 11.

3. Ak komponent interoperability, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o zhode, nedosiahne súlad, príslušný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia voči komukoľvek, kto vyhlásenie vypracoval, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

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

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 109, 26.4.1983, s. 8. Smernica naposledy zmenená a doplnená aktom o prístúpení z roku 1994.

### Článok 13

1. Výrobca komponentu interoperability alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve musí pri vypracovaní vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti používania komponentu interoperability uplatňovať ustanovenia príslušnej TSI.

2. V prípade, že si to vyžaduje TSI, zhodnotí posúdenie zhody alebo vhodnosti používania komponentu interoperability notifikovaný orgán, ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom predložil žiadosť.

3. Ak sú komponenty interoperability predmetom iných smerníc spoločenstva, ktoré upravujú iné aspekty, vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania má 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 nespĺnili povinnosti uvedené v odsekoch 1, 2 a 3, musí tieto povinnosti splniť osoba, ktorá uvedie komponent interoperability na trh. Na účely tejto smernice platia tie isté povinnosti pre každú osobu, ktorá zostavuje komponenty interoperability alebo ich časti s rôznym pôvodom, alebo osobu, ktorá vyrába komponenty interoperability pre vlastné použitie.

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12:

a) zakaždým, keď členský štát zistí, že vyhlásenie ES o zhode bolo vypracované nesprávne, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve sú povinní zabezpečiť, aby sa zhoda komponentov interoperability obnovila a aby porušovanie tejto zhody prestalo za podmienok ustanovených v tomto členskom štáte;

b) v prípadoch, keď nezhoda pretrváva, podnikne členský štát všetky potrebné opatrenia, aby obmedzil alebo zakázal uvedenie na trh príslušného komponentu interoperability, alebo aby zabezpečil, že sa stiahne z trhu v súlade s postupmi uvedenými v článku 12.

## KAPITOLA IV

### Subsystémy

#### Článok 14

Každý členský štát povolí uviesť do prevádzky konštrukčné subsystémy tvoriace systém transeurópskych vysokorýchlost-

ných železníc, ktoré sú umiestnené na jeho území alebo ktoré prevádzkujú železničné podniky so sídlom na jeho území.

Na tento účel podniknú členské štáty všetky potrebné opatrenia, aby sa zabezpečilo, že tieto subsystémy sa môžu uviesť do prevádzky len vtedy, keď sa skonštruujú, vyrobia, nainštalujú a/alebo prevádzkujú tak, že to nebráni plneniu základných požiadaviek týkajúcich sa ich integrácie do systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

#### Článok 15

Bez toho, aby bol dotknutý článok 19, nesmú členské štáty na svojom území ani na základe tejto smernice zakázať, obmedziť alebo brániť vo výrobe, pri uvádzaní do prevádzky a v prevádzke konštrukčných subsystémov, ktoré tvoria systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, pokiaľ tieto subsystémy spĺňajú požiadavky tejto smernice.

#### Článok 16

1. Členské štáty považujú konštrukčné subsystémy tvoriace systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktoré vyhovujú vyhláseniu o ES overení, za interoperabilné a spĺňajúce príslušné základné požiadavky.

2. Overenie interoperability konštrukčného subsystému tvoriaceho systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa v súlade so základnými požiadavkami vykoná odkazom na TSI v prípade ich existencie.

3. Ak neexistujú žiadne TSI, zašlú členské štáty ostatným členským štátom a Komisii zoznam technických pravidiel, ktoré používajú v záujme uplatňovania základných požiadaviek.

#### Článok 17

Ak sa zistí, že TSI nespĺňajú základné požiadavky v plnom rozsahu, je možné na žiadosť členského štátu alebo na podnet Komisie konzultovať výbor uvedený v článku 21.

#### Článok 18

1. Zadávajúci orgán alebo jeho splnomocnený zástupca vyberie pri vypracovaní vyhlásenia ES o overení notifikovaný orgán a zabezpečí, že tento orgán zhodnotí kontrolný postup ES.

2. Notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES subsystému začne svoju činnosť v etape projektovania. Táto činnosť zahŕňa všetky etapy výroby po etapu typového osvedčenia až do uvedenia subsystému na trh.

3. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie technických podkladov, ktoré tvoria prílohu vyhlásenia ES o zhode. Technické podklady musia obsahovať všetky nevyhnutné dokumenty o vlastnostiach subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty potvrdzujúce zhodu komponentov interoperability. Musia takisto obsahovať všetky prvky, ktoré sa vzťahujú na podmienky a obmedzenia používania, ako aj na inštrukcie vzťahujúce sa na servis, stály alebo bežný dohľad, úpravy a údržbu.

#### Článok 19

1. Keď členský štát zistí, že konštrukčný subsystém, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o overení a ku ktorému sú priložené technické podklady, sa úplne nezhoduje s touto smernicou a najmä nespĺňa základné požiadavky, môže požiadať o vykonanie doplnkových kontrol.

2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, ihneď informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie dôvody, ktoré ich oprávňujú. Komisia bezodkladne začne postup uvedený v článku 21 ods. 2.

### KAPITOLA V

#### Notifikované orgány

#### Článok 20

1. Členské štáty informujú Komisiu a ostatné členské štáty o orgánoch zodpovedných za vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti používania uvedeného v článku 13 a kontrolného postupu uvedeného v článku 18, pričom uvedú oblasť, za ktorú je každý orgán zodpovedný.

Komisia prideli každému orgánu identifikačné číslo. V Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev uverejní zoznam orgánov, ich identifikačné čísla a pridelené úlohy, a zabezpečí pravidelnú aktualizáciu zoznamu.

2. Pri posudzovaní orgánov, ktoré sa majú stať notifikovanými orgánmi, uplatnia členské štáty kritériá stanovené v prílohe VII. Tieto kritériá sa považujú za splnené, ak orgány

spĺňajú kritériá posudzovania stanovené v príslušných európskych normách.

3. Členský štát odoberie osvedčenie orgánu, ktorý už nespĺňa kritériá stanovené v prílohe VII. 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 príslušné kritériá, oznámi záležitosť výboru ustanovenému v článku 21, ktorý do troch mesiacov doručí svoje stanovisko. Na základe stanoviska výboru informuje Komisia príslušný členský štát o všetkých zmenách, ktoré sú potrebné na to, aby si notifikovaný orgán zachoval pridelený štatút.

5. V prípade potreby sa koordinuje činnosť notifikovaných orgánov v súlade s článkom 21 ods. 4.

### KAPITOLA VI

#### Výbor

#### Článok 21

1. Komisii pomáha výbor zložený z predstaviteľov členských štátov. Jeho predsedom je zástupca Komisie.

2. Zástupca Komisie predloží výboru návrh opatrení, ktoré sa majú prijať. Výbor doručí svoje stanovisko k návrhu v časovom limite, ktorý môže predseda stanoviť podľa naliehavosti záležitosti. V prípade rozhodnutí, ktoré má Rada prijať na návrh Komisie, sa stanovisko prijme väčšinou stanovenou v článku 148 ods. 2 zmluvy. Hlasy predstaviteľov členských štátov vo výbore sa vážia spôsobom stanoveným v uvedenom článku. Predseda nehlasuje.

Komisia prijme zamýšľané opatrenia, ak sú v súlade so stanoviskom výboru.

Ak zamýšľané opatrenia nie sú v súlade so stanoviskom výboru, alebo ak výbor neprijme žiadne stanovisko, Komisia bezodkladne predloží Rade návrh opatrení, ktoré sa majú prijať. Rada rozhodne kvalifikovanou väčšinou.

Ak Rada nedospeje k rozhodnutiu do troch mesiacov od predloženia návrhu, prijme zamýšľané opatrenia Komisia, pokiaľ Rada nerozhodne proti uvedeným opatreniam jednoduchou väčšinou.

3. Výbor môže diskutovať o každej záležitosti týkajúcej sa interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.
4. V prípade potreby môže výbor zriadiť pracovné skupiny, ktoré mu budú pomáhať pri plnení jeho úloh, najmä s ohľadom na koordináciu notifikovaných orgánov.
5. Výbor sa zriadi čo možno najsôr po dni nadobudnutia účinnosti tejto smernice.

## KAPITOLA VII

**Záverečné ustanovenia**

## Článok 22

Ku každému rozhodnutiu, ktoré sa prijme podľa tejto smernice a ktoré sa týka posudzovania zhody alebo vhodnosti používania komponentov interoperability, kontroly subsystémov tvoriacich systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc a v každom rozhodnutí, ktoré sa prijme podľa článkov 11, 12, 17 a 19, sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k tomuto rozhodnutiu. Každé rozhodnutie sa oznámi sa čo najsôr príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov dostupných podľa právnych predpisov platných v príslušných členských štátoch a časových limitov povolených na vykonanie takýchto opravných prostriedkov.

## Článok 23

1. Členské štáty zmenia, doplnia a prijímajú právne predpisy, nariadenia a správne opatrenia tak, aby oprávničili používanie

komponentov interoperability a uvedenie do prevádzky a prevádzku subsystémov, ktoré spĺňajú ustanovenia tejto smernice, a to do 30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice. Ihneď o tom budú informovať Komisiu.

2. Keď členské štáty prijímajú opatrenia uvedené v odseku 1, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu, alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať pri príležitosti ich úradného uverejnenia. Metodiku týchto odkazov ustanovia členské štáty.

## Článok 24

Každé dva roky má Komisia informovať Európsky parlament a Radu o pokroku v dosahovaní interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

## Článok 25

Táto smernica nadobúda účinnosť v 21. deň odo dňa jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

## Článok 26

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Bruseli 23. júla 1996

Za Radu  
predseda  
I. YATES

## PRÍLOHA I

## SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC

**1. Infraštruktúra**

a) Infraštruktúra systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc je infraštruktúra na tratiach transeurópskej dopravnej siete stanovenej v rámci usmernení uvedených v článku 129c zmluvy, a to na tratiach, ktoré:

- sú špeciálne vybudované na vysokorýchlostnú jazdu,
- sú špeciálne rekonštruované na vysokorýchlostnú jazdu.

Tieto trate môžu zahŕňať spojovacie trate, najmä železničné uzly nových tratí alebo tratí rekonštruovaných na vysoké rýchlosti so stanicami v mestských centrách, kde rýchlosť musí zohľadňovať miestne podmienky.

b) Vysokorýchlostné trate zahŕňajú:

- špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené na rýchlosť, ktorá sa rovná alebo je vyššia ako 250 km/hod.,
- trate špeciálne rekonštruované na vysoké rýchlosti vybavené na priemernú rýchlosť 200 km/hod.,
- špeciálne rekonštruované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôbovať.

**2. Dopravné prostriedky**

Technicky vyspelé vysokorýchlostné vlaky sa musia konštruovať tak, aby zaručovali bezpečnú a neprerušovanú jazdu pri týchto rýchlostiach:

- pri rýchlosti aspoň 250 km/hod. na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, pričom za vhodných okolností môžu dosahovať rýchlosť nad 300 km/hod.,
- pri rýchlosti 200 km/hod. na existujúcich tratiach, ktoré sú alebo majú byť špeciálne rekonštruované
- a pri najvyššej možnej rýchlosti na ostatných tratiach.

**3. Zlučiteľnosť infraštruktúry a dopravných prostriedkov**

Vysokorýchlostná vlaková preprava predpokladá vynikajúcu zlučiteľnosť vlastností infraštruktúry a dopravných prostriedkov. Od tejto zlučiteľnosti závisí úroveň výkonu, bezpečnosti, kvality služieb a výška nákladov.

---

## PRÍLOHA II

## SUBSYSTÉMY

1. Na účely tejto smernice sa systém tvoriaci systém transeurópskych vysokorychlostných železníc môže rozčleniť na tieto subsystémy:
  - 1.1. základné štrukturálne oblasti:
    - infraštruktúra
    - energetika
    - kontrola, riadenie a signalizácia,
    - dopravné prostriedky;
  - 1.2. základné prevádzkové oblasti:
    - údržba
    - životné prostredie
    - prevádzka
    - užívatelia.
2. Pre každý subsystém sa v príkaze, ktorý sa odovzdá spoločnému reprezentatívnemu orgánu, uvedie zoznam aspektov interoperability s cieľom vypracovať návrh TSI.

Podľa ustanovení článku 6 ods. 1 sa uvedený príkaz vypracuje v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2.

V prípade potreby zoznam aspektov interoperability uvedený v príkaze upresní spoločný reprezentatívny orgán v súlade s ustanoveniami článku 5 ods. 3 písm. e).
3. Podľa ustanovení článku 5 ods. 3 písm. b) sa za základné parametre na dosiahnutie interoperability považujú tieto parametre:

## ZÁKLADNÉ PARAMETRE

- Minimálny prechodový prierez infraštruktúry
- Minimálny polomer oblúka
- Rozchod koľají
- Maximálne namáhanie koľají
- Minimálna dĺžka nástupišťa
- Výška nástupišťa
- Napájacie napätie
- Geometria trolejového vedenia
- Vlastnosti ERTMS (\*)
- Zaťaženie nápravy
- Maximálna dĺžka vlaku
- Obrys dopravných prostriedkov
- Minimálna brzdná charakteristika
- Záväzná elektrická charakteristika dopravných prostriedkov
- Záväzná mechanická charakteristika dopravných prostriedkov
- Prevádzková charakteristika bezpečnosti vlaku
- Záväzná charakteristika vonkajšieho hluku
- Záväzná charakteristika vonkajších vibrácií
- Záväzná charakteristika vonkajšieho elektromagnetického rušenia
- Záväzná charakteristika vnútorného hluku
- Záväzná charakteristika klimatizácie
- Charakteristika prepravy invalidných osôb.

---

(\*) European Rail Traffic Management System (Európsky systém riadenia železničnej dopravy).

## PRÍLOHA III

## ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. **Všeobecné požiadavky**1.1. *Bezpečnosť*

- 1.1.1. Projektovanie, konštrukcia alebo montáž, údržba a monitorovanie dôležitých bezpečnostných súčastí a najmä súčastí, ktoré sa podieľajú na chode vlaku, musí zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre poruchové situácie.
- 1.1.2. Parametre styku kolesa a kolajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktorá je potrebná na zaručenie bezpečného pohybu pri maximálnej povolenej rýchlosti.
- 1.1.3. Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému či výnimočnému namáhaniu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.
- 1.1.4. Projektovanie stabilných zariadení a dopravných prostriedkov a výber použitých materiálov musí obmedzovať tvorbu, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.
- 1.1.5. Zariadenia, s ktorými môžu manipulovať užívatelia, sa musia navrhnuť tak, aby sa neznížila ich bezpečnosť v prípade, že sa použijú spôsobom, ktorý síce nie je v súlade so zverejnenými pokynmi, ale je predvídateľný.

1.2. *Spôľahlivosť a dostupnosť*

Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých súčastí, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok prevádzkyschopné.

1.3. *Zdravie*

- 1.3.1. Vo vlakoch a železničných infraštruktúrach sa nesmú používať materiály, ktoré by na základe spôsobu použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.
- 1.3.2. Takéto materiály sa musia vybrať, 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. Pri projektovaní systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa musí v súlade s platnými ustanoveniami spoločenstva posudzovať a zohľadňovať vplyv zariadenia a prevádzky tohto systému na životné prostredie.
- 1.4.2. Vo vlakoch a infraštruktúrach sa musia používať materiály, ktoré zabráňujú emisiám výparov alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.
- 1.4.3. Dopravné prostriedky a napájacie systémy sa musia projektovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli zlučiteľné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

1.5. *Technická zlučiteľnosť*

Technické parametre infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné navzájom, ako aj s tými zariadeniami vo vlakoch, ktoré sa majú použiť v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

Ak sa dodržiavanie týchto parametrov na určitých častiach siete ukáže byť problematickým, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.

## 2. Požiadavky špecifické pre každý subsystém

### 2.1. *Infraštruktúry*

#### 2.1.1. Bezpečnosť

Je nutné podniknúť opatrenia potrebné na zabránenie prístupu alebo nežiaduceho vniknutia na zariadenia vysokorýchlostných tratí.

Je nutné podniknúť opatrenia na obmedzenie nebezpečenstva, ktorému sú osoby vystavené najmä na staniach, cez ktoré vlaky prechádzajú vysokou rýchlosťou.

Infraštruktúry, ku ktorým má verejnosť prístup, sa musia naprojektovať a vybudovať tak, aby sa obmedzilo každé riziko pre ľudské zdravie (stabilita, požiar, evakuácia, nástupištia atď.)

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

### 2.2. *Energetika*

#### 2.2.1. Bezpečnosť

Prevádzka systémov dodávky elektrickej energie nesmie narušovať bezpečnosť vysokorýchlostných vlakov alebo osôb (užívateľia, prevádzkový personál, majiteľia nehnuteľností pri trati a tretie strany).

#### 2.2.2. Ochrana životného prostredia

Činnosť systémov dodávky elektrickej energie nesmie poškodzovať životné prostredie nad špecifikované hraničné hodnoty.

#### 2.2.3. Technická zlučiteľnosť

Systémy dodávky elektrickej energie, ktoré sa používajú v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc musia:

- umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,
- byť zlučiteľné so zberovými zariadeniami inštalovanými na vlaku.

### 2.3. *Kontrola, riadenie a signalizácia*

#### 2.3.1. Bezpečnosť

Kontrolné, riadiace a signalizačné zariadenia a postupy používané v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc, musia umožňovať vlakom vysoko bezpečnú jazdu, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť.

#### 2.3.2. Technická zlučiteľnosť

Všetky nové vysokorýchlostné infraštruktúry a nové vysokorýchlostné dopravné prostriedky vyrobené alebo vyvinuté po prijatí zlučiteľných kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení sa musia upraviť na používanie v týchto systémoch.

Kontrolné, riadiace a signalizačné zariadenia nainštalované v kabínach strojvodcov musia za špecifických podmienok umožňovať bežnú činnosť v celom systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

### 2.4. *Dopravné prostriedky*

#### 2.4.1. Bezpečnosť

Štruktúra dopravných prostriedkov a prechodov medzi vozidlami sa musí naprojektovať tak, aby chránila priestory pre cestujúcich a strojvodcu v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

Elektrické zariadenie nesmie narušovať bezpečnosť a činnosť kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté namáhanie musia byť zlučiteľné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a signalizačnými systémami.

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 informovali strojvodcu a umožniť sprievodnému personálu kontakt so strojvodcom.

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 rozhlas, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany personálu vlaku a kontrolných dispečerských stanovišť.

#### 2.4.2. Spôľahlivosť a dostupnosť

Životne dôležité zariadenia, pohybové, trakčné a brzdové zariadenia, ako aj kontrolný a riadiaci systém sa musia naprojektovať tak, aby v špecifických zhoršených podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

#### 2.4.3. Technická zlučiteľnosť

Elektrické zariadenie musí byť zlučiteľné s prevádzkou kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení.

Charakteristika zariadení na zber prúdu musí umožňovať, aby vlak pri jazde využíval systém dodávky elektrickej energie systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

Charakteristika dopravných prostriedkov musí umožňovať jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá prevádzka týchto dopravných prostriedkov.

### 2.5. Údržba

#### 2.5.1. Zdravie

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú ohrozovať ľudské zdravie.

#### 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 zlučiteľnosť

Zariadenia na údržbu vysokorýchlostných vlakov musia umožňovať bezpečnú, zdravotne nezávadnú a pohodlnú prevádzku vo všetkých vlakoch, pre ktoré boli navrhnuté.

### 2.6. Životné prostredie

#### 2.6.1. Zdravie

Prevádzka systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc nesmie prekročiť povolenú hranicu hluku.

#### 2.6.2. Ochrana životného prostredia

Prevádzka systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc nesmie vyvolať pozemné vibrácie neprijateľné pre činnosti a bezprostredné okolie v susedstve infraštruktúry a za normálneho stavu údržby.

### 2.7. Prevádzka

#### 2.7.1. Bezpečnosť

Zjednotenie prevádzkových pravidiel siete a kvalifikácia strojvodcov a vlakového personálu musia zaručovať bezpečnú medzinárodnú prevádzku.

Intervaly prevádzky a údržby, školenie a kvalifikácia pracovníkov údržby a systém zabezpečovania kvality stanovený príslušnými prevádzkovateľmi v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň bezpečnosti.

#### 2.7.2. Spôľahlivosť a použiteľnosť

Intervaly prevádzky a údržby, školenie a kvalifikácia pracovníkov údržby a systém zabezpečovania kvality stanovený príslušnými prevádzkovateľmi v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň spoľahlivosti a použiteľnosti systému.

#### 2.7.3. Technická zlučiteľnosť

Zjednotenie pravidiel prevádzkovania siete a kvalifikácia strojvodcov, vlakového personálu a prevádzkových manažérov musia zaručovať prevádzkovú výkonnosť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

## PRÍLOHA IV

## KOMPONENTY INTEROPERABILITY

## Vyhlásenie ES

## — o zhode

## — o vhodnosti používania

## 1. Komponenty interoperability

Vyhlásenie ES platí pre komponenty interoperability súvisiacich s interoperabilitou systémov transeurópskych vysokorychlostných železníc 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 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 uplatnenia

Prehlásenie 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 používania 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

Prehlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania 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 a v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (značka, typ atď.),
- opis postupu, ktorý sa použil pri vyhlásení zhody a vhodnosti používania (článok 13),
- všetky príslušné vlastnosti komponentu interoperability, najmä jeho podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (notifikovaných orgánov), ktorý (ktoré) sa zúčastnil(-i) postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti používania, ako aj dátum vystavenia osvedčenia, prípade čas trvania a podmienky platnosti osvedčenia,
- v prípade potreby odkaz na európsku špecifikáciu,
- identifikáciu signatára, ktorý môže konať v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve.

## PRÍLOHA V

## SUBSYSTÉMY

## VYHLÁSENIE ES O OVERENÍ

Prehlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Toto vyhlásenie musí byť napísané v tom istom jazyku ako technické podklady a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu,
  - názov a adresu zmluvného subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve (uvedte obchodné meno a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno zmluvného subjektu),
  - stručný opis komponentu subsystému,
  - názov a adresu notifikovaného orgánu, ktorý vykonal kontrolu ES uvedenú v článku 18,
  - odkazy na dokumenty, ktoré obsahujú technické podklady,
  - 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.
-

## PRÍLOHA VI

## SUBSYSTÉMY

## OVERENIE ES

1. Overenie ES je postup, pri ktorom notifikovaný orgán na žiadosť zmluvného subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve kontroluje a potvrdzuje, že subsystém:
  - spĺňa ustanovenia tejto smernice,
  - spĺňa ustanovenia iných predpisov vyplývajúcich zo zmluvy a môže sa uviesť do prevádzky.
2. Subsystém sa kontroluje v každej z týchto etáp:
  - celkový projekt,
  - štruktúra subsystému vrátane najmä stavebných činností, montáže komponentov, konečného nastavenia,
  - záverečné testovanie subsystému.
3. Notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES vypracuje osvedčenie o zhode určené pre zmluvný subjekt alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve, ktorý potom vypracuje vyhlásenie o overení ES určené pre dozorný úrad v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.
4. Technický protokol, ktorý tvorí prílohu k vyhláseniu o overení, musí obsahovať:
  - pre infraštruktúry: stavebné plány, záznam o schválení výkopu a výstuží, záznamy o testovaní a kontrole betónu,
  - pre ostatné subsystémy: celkové a podrobné výkresy v súlade s realizáciou, elektrickými a hydraulickými schémami, schémy kontrolných okruhov, popis systémov spracovávania dát a automatických systémov, prevádzkové a údržbárske príručky atď.,
  - zoznam komponentov interoperability podľa článku 3, ktoré sú začlenené do subsystému,
  - kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti používania predpísané pre uvedené komponenty v súlade s článkom 13 tejto smernice, ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópia záznamov o testoch a skúškach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií,
  - osvedčenie notifikovaného orgánu zodpovedného za overenie ES sprevádzané príslušnými výpočtami, ktoré podpíše. V osvedčení sa uvedie, že projekt sa zhoduje s touto smernicou; v prípade potreby sa uvedú výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a neboli odvolané. Osvedčenie by tiež malo sprevádzať správy o kontrole a audite, ktoré sa vypracovali v súvislosti s overením podľa bodov 5.3 a 5.4.
5. **Monitorovanie**
  - 5.1. Cieľom monitorovania ES je zabezpečiť, aby sa počas výroby subsystému splnili povinnosti vyplývajúce z technického záznamu.
  - 5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby, musí mať stály prístup na staveniská, výrobné dielne, skladové priestory a v prípade potreby na prefabrikačné alebo testovacie zariadenia, a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Zmluvný subjekt alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve musí poslať notifikovanému orgánu všetky dokumenty potrebné na tento účel a najmä realizačné plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému.
  - 5.3. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s ustanoveniami smernice. Záznamy o audite musí poskytnúť subjektom zodpovedným za realizáciu. Môže požadovať svoju účasť pri určitých niektorých etapách stavebných činností.

- 5.4. Navyiac môže notifikovaný orgán vykonať neočakávanú 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.
6. Úplný záznam uvedený v odseku 4 sa musí odovzdať zmluvnému subjektu alebo jeho splnomocnenému zástupcovi so sídlom v spoločenstve ako príloha k osvedčeniu o zhode, ktoré vydal notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu subsystému v prevádzkovom stave. Záznam sa musí pripojiť k vyhláseniu ES o overení, ktoré zmluvný subjekt zašle dozornému úradu v príslušnom členskom štáte.
- Zmluvný subjekt musí uchovávať kópiu záznamu počas prevádzkovej životnosti subsystému; ktorá sa musí zaslať každému inému členskému štátu, ktorý o to požiada.
7. Každý orgán musí pravidelne podávať príslušné informácie o:
- prijatých žiadostiach o overenie ES,
  - vydaných osvedčeniach o zhode,
  - zamietnutých osvedčeniach o zhode.
8. Záznamy a korešpondencia o postupoch overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu, v ktorom má zmluvný subjekt alebo jeho splnomocnený zástupca sídlo v rámci spoločenstva, alebo v jazyku prijatom spoločenstvom.
-

## PRÍLOHA VII

**MINIMÁLNE KRITÉRIÁ, KTORÉ MUSIA ZOHLADŇOVAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY PRI NOTIFIKÁCIÍ ORGÁNOV**

1. Orgán, jeho riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrolných činností nesmú byť zapojení priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia do projektovania, výroby, konštrukcie, údržby alebo prevádzky komponentov interoperability alebo subsystémov či obchodovania s nimi. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcou alebo konštruktérom a takýmto orgánom.
  2. Orgán a personál zodpovedný za kontroly musia vykonávať kontrolnú činnosť čo najsvedomitejšie a s čo najväčšou možnou technickou 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.
  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 osvedčenia, záznamy a správy, z ktorých pozostáva formálny záznam vykonanej kontroly.
  5. Je nevyhnutné zaručiť nezávislosť personálu zodpovedného za kontroly. Žiadny úradník sa nesmie odmeňovať na základe počtu vykonaných kontrol ani výsledkov týchto kontrol.
  6. Orgán musí uzavrieť poistenie občianskej zodpovednosti, pokiaľ podľa vnútroštátnych predpisov nemá zodpovednosť štát, alebo pokiaľ kontroly nevykonáva priamo členský štát.
  7. Personál tohto orgánu je povinný zachovávať profesionálne tajomstvo v súvislosti so všetkým, čo sa dozvie pri výkone svojich povinností (s výnimkou príslušných správnych orgánov v štáte, v ktorom vykonávajú svoju činnosť) v rámci tejto smernice alebo ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré uplatňujú túto smernicu.
-