

Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah

► **B**

SMĚRNICE RADY 96/48/ES

ze dne 23. července 1996

o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému

(Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6)

Ve znění:

		Úřední věstník	
	Č.	Strana	Datum
► M1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 ze dne 29. září 2003	L 284	1	31.10.2003
► M2 Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004	L 164	114	30.4.2004



SMĚRNICE RADY 96/48/ES

ze dne 23. července 1996

o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému

RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na třetí odstavec článku 129d této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise ⁽¹⁾,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru ⁽²⁾,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ⁽³⁾,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy ⁽⁴⁾,

vzhledem k tomu, že za účelem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a regionálním a místním orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních vysokorychlostních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím;

vzhledem k tomu, že pracovní skupina na vysoké úrovni, skládající se ze zástupců vlád členských států, evropských železnic a evropského železničního průmyslu a svolaná Komisí v zájmu vyhovět požadavku vyjádřenému Radou v jejím usnesení ze dnů 4. a 5. prosince 1989, vypracovala rámcový plán pro evropskou vysokorychlostní železniční síť;

vzhledem k tomu, že Komise v prosinci 1990 zaslala Radě sdělení týkající se vysokorychlostní železniční sítě a že Rada ve svém usnesení ze dne 17. prosince 1990 ⁽⁵⁾ toto sdělení příznivě přijala;

vzhledem k tomu, že článek 129c Smlouvy stanoví, že Společenství provede akce, které se případně ukáží nezbytné pro zajištění interoperability sítí, zejména v oblasti harmonizace technických norem;

vzhledem k tomu, že komerční provoz vysokorychlostních vlaků vyžaduje dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a kolejových vozidel; že na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a tím zejména interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému;

vzhledem k tomu, že v souladu se směrnicí Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství ⁽⁶⁾ musí mít železniční společnosti lepší přístup k železničním sítím členských států, což vyžaduje interoperabilitu infrastruktury, zařízení a kolejových vozidel;

vzhledem k tomu, že členské státy odpovídají za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele obecně platných pro železniční síť při jejich projektování, výstavbě, uvádění do provozu a provozování; že spolu s místními orgány nesou právní odpovědnost spojenou s vlastnickými právy k pozemkům, územním plánováním a ochranou životního prostředí; že se tato odpovědnost rovněž týká zejména vysokorychlostních železničních sítí;

vzhledem k tomu, že směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí ⁽⁷⁾ vyžaduje posouzení vlivu výstavby tratí dálkové železniční dopravy na životní prostředí;

⁽¹⁾ Úř. věst. C 134, 17.5.1994, s. 6.

⁽²⁾ Úř. věst. C 397, 31.12.1994, s. 8.

⁽³⁾ Úř. věst. C 210, 14.8.1995, s. 38.

⁽⁴⁾ Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 19. ledna 1995 (Úř. věst. C 43, 20.2.1995, s. 60), společný postoj Rady ze dne 8. prosince 1995 (Úř. věst. C 356, 30.12.1995, s. 43) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 16. dubna 1996 (Úř. věst. C 141, 13.5.1996, s. 48).

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 33, 8.2.1991, s. 1.

⁽⁶⁾ Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽⁷⁾ Úř. věst. L 175, 5.7.1985, s. 40.

▼B

vzhledem k tomu, že vnitrostátní předpisy a vnitřní řády železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly; že tyto vnitrostátní předpisy a vnitřní řády obsahují technické zvláštnosti příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích; že předepisují určité rozměry, zařízení a zvláštní vlastnosti; že tento stav brání zejména tomu, aby vysokorychlostní vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území Společenství;

vzhledem k tomu, že tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů; že v zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný;

vzhledem k tomu, že je tudíž účelné definovat základní požadavky pro celé Společenství, které budou platit pro transevropský vysokorychlostní železniční systém;

vzhledem k tomu, že z hlediska rozsahu a složitosti transevropského vysokorychlostního železničního systému se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do subsystémů; že v zájmu uspokojení základních požadavků musí být pro každý z těchto subsystémů přesně stanoveny základní požadavky, uvedeny parametry a určeny technické specifikace pro celé Společenství, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní; že určité subsystémy (životní prostředí, uživatelé a provoz) však budou podléhat technickým specifikacím pro interoperabilitu (TSI) jen do té míry, pokud to je nezbytné k zajištění interoperability v oblasti infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení provozu a kolejových vozidel;

vzhledem k tomu, že zavedení opatření vztahujících se k interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému nesmí z hlediska nákladů a výnosů nepřipustně ovlivňovat zachování soudržnosti existující železniční sítě v jednotlivých členských státech, ale musí přitom trvat na dosažení cíle umožnit provoz vysokorychlostních vlaků na celém území Společenství;

vzhledem k tomu, že jednotlivým členským státům má být ve zvláštních případech povoleno neuplatňovat určité technické specifikace pro interoperabilitu za předpokladu, že existují postupy zajišťující oprávněnost možných odchylek; že článek 129c Smlouvy vyžaduje, aby Společenství zohlednilo ve svých opatřeních v oblasti interoperability potenciální hospodářskou životnost projektů;

vzhledem k tomu, že v zájmu vyhovět odpovídajícím předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici 93/38/EHS⁽¹⁾, musí zadavatelé zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních dokumentů týkajících se každé zakázky; že je nezbytné vytvořit soubor evropských specifikací, na které budou tyto technické specifikace odkazovat;

vzhledem k tomu, že ve smyslu směrnice 93/38/EHS je evropská specifikace společnou technickou specifikací, evropským technickým schválením nebo vnitrostátní normou provádějící evropskou normu; že z příkazu Komise mají být harmonizované evropské normy vypracovány evropským normalizačním subjektem jako je Evropský výbor pro normalizaci (CEN), Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice (CENELEC) nebo Evropský institut pro normalizaci v telekomunikacích (ETSI) a odkazy na tyto normy mají být zveřejněny v *Úředním věstníku Evropských společností*;

vzhledem k tomu, že je v zájmu Společenství, aby existoval mezinárodní systém normalizace schopný vytvářet normy, které jsou skutečně používané mezinárodními obchodními partnery a které vyhovují požadavkům politiky Společenství; že evropské normalizační subjekty musí proto pokračovat ve své spolupráci s mezinárodními normalizačními subjekty;

(1) Směrnice Rady 93/38/EHS ze dne 14. června 1993 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací (Úř. věst. L 199, 9.8.1993, s. 84), ve znění aktu o přistoupení z roku 1994.

▼B

vzhledem k tomu, že zadavatelé definují tyto dodatečné požadavky jako nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem; že tyto specifikace nesmějí bránit splnění základních požadavků harmonizovaných na úrovni Společenství, jimž musí transevropský vysokorychlostní železniční systém vyhovovat;

vzhledem k tomu, že postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků musí být založeny na použití modulů obsažených v rozhodnutí 93/465/EHS ⁽¹⁾; že pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné rozšířit postupy zahrnující systém zabezpečení jakosti; že pojem prvku zahrnuje jak hmotné, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení počítače;

vzhledem k tomu, že by měla být posouzena vhodnost pro použití u prvků rozhodujících z hlediska bezpečnosti, dostupnosti nebo hospodárnosti systému;

vzhledem k tomu, že zadavatelé ve svých smluvních dokumentech odkazem na evropské specifikace stanoví, zejména pro prvky, vlastnosti, které musí podle smluvních podmínek výrobci dodržet; že v tomto případě je shoda prvků především vázána na oblast jejich použití v zájmu zajistit a zaručit interoperabilitu systému, a nikoliv jen jejich volný pohyb na trhu Společenství;

vzhledem k tomu, že proto není nezbytné, aby výrobce opatřil označením CE prvky, na které se vztahuje tato směrnice, ale že na základě posouzení shody nebo vhodnosti pro použití provedeného podle postupů uvedených v této směrnici stačí prohlášení výrobce o shodě; že tím není dotčena povinnost výrobců opatřit označením CE určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s ostatními předpisy Společenství, která se na tyto konstrukční části vztahují;

vzhledem k tomu, že subsystémy tvořící transevropský vysokorychlostní železniční systém musí podléhat postupu ověřování; že toto ověřování musí umožnit orgánům, které jsou odpovědné za povolení uvedení těchto subsystémů do provozu, ujistit se, že ve fázích návrhu, výstavby a uvedení do provozu budou výsledky ve shodě s platnými právními, technickými a provozními předpisy; že toto ověřování musí výrobcům rovněž zajistit, že se mohou spoléhat na rovné zacházení ve všech zemích; že je proto nezbytné stanovit modul definující zásady a podmínky použitelné pro ES ověřování subsystémů;

vzhledem k tomu, že postup ES ověřování je založen na technických specifikacích pro interoperabilitu; že tyto specifikace z pověření Komise vypracovává společný orgán zastupující provozovatele infrastruktury, železniční podniky a průmysl; že v zájmu zajištění interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému je odkaz na tyto specifikace povinný a že tyto specifikace podléhají článku 18 směrnice 93/38/EHS;

vzhledem k tomu, že oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, musí co nejužěji koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud žádné evropské specifikace neexistují;

vzhledem k tomu, že směrnice Rady 91/440/EHS požaduje účetně oddělit poskytování dopravních služeb od správy železniční infrastruktury; že ve stejném duchu mají být specializované služby, které provozovatelé železniční infrastruktury jako oznámené subjekty poskytují, členěny takovým způsobem, aby splňovaly kritéria platná pro tento druh subjektu; že další specializované subjekty mohou být také oznámeny, pokud splňují stejná kritéria;

vzhledem k tomu, že interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému je záležitostí celého Společenství; že členské státy nejsou jednotlivě schopny učinit opatření potřebná k dosažení této interoperability; že je proto nezbytné, aby v souladu se zásadou subsidiarity byla tato opatření učiněna na úrovni Společenství,

(1) Rozhodnutí Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a používání označení shody CE, které jsou určeny k použití ve směrnících technické harmonizace (Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23).

▼ **B**

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

Obecná ustanovení▼ **M2***Článek 1*

1. Cílem této směrnice je stanovit podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému, jak je popsán v příloze I, na území Společenství.

Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému uvedených do provozu po 30. dubnu 2004 a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu tohoto systému.

2. Sledování tohoto cíle musí vést k definování optimální úrovně technické harmonizace a musí umožnit

- a) usnadnění, zlepšení a rozvoj mezinárodních služeb železniční dopravy na území Společenství a s třetími zeměmi;
- b) přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, provoz, obnovu a modernizaci transevropského vysokorychlostního železničního systému;
- c) přispět k interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému.

▼ **B***Článek 2*

Pro účely této směrnice se:

- a) „transevropským vysokorychlostním železničním systémem“ rozumí soustava popsaná v příloze I a sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení transevropské dopravní sítě a jsou vybudovány nebo modernizovány tak, aby umožňovaly jízdu vysokými rychlostmi, a z kolejových vozidel určených pro provoz na těchto infrastrukturách,
- b) „interoperabilitou“ rozumí schopnost transevropského vysokorychlostního železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vysokorychlostních vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti. Tato schopnost je založena na všech předpisových, technických a provozních podmínkách, které musí být dodrženy v zájmu splnění základních požadavků,
- c) „subsystémy“ rozumí, že transevropský vysokorychlostní železniční systém je rozčleněn, jak popisuje příloha II, na strukturální a funkční subsystémy, pro něž musí být stanoveny základní požadavky,
- d) „prvky interoperability“ rozumějí veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, pod sestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému,
- e) „základními požadavky“ rozumějí veškeré podmínky stanovené v příloze III, které transevropský vysokorychlostní železniční systém, subsystémy a jejich prvky interoperability musí splňovat,
- f) „evropskou specifikací“ rozumí společná technická specifikace, evropské technické schválení nebo vnitrostátní norma provádějící evropskou normu, jak je stanoveno v čl. 1 bodech 8 až 12 směrnice 93/38/EHS,
- g) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu“ (dále jen TSI) rozumějí specifikace, které se vztahují na každý subsystém tak, aby vyhověl základním požadavkům, které vytvářejí nutné vzájemné funkční vazby mezi subsystémy transevropského vysokorychlostního železničního systému a zajišťují jejich kompatibilitu,

▼ **M2**▼ **B**

- i) „oznámenými subjekty” rozumějí subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES ověřování subsystémů,

▼ **M2**

- j) „základním parametrem” rozumí regulační, technická nebo provozní podmínka, která je nezbytná pro interoperabilitu a která musí být před každým vypracováním úplného návrhu TSI předmětem rozhodnutí nebo doporučení přijatého postupem podle čl. 21 odst. 2,
- k) „zvláštním případem” rozumí část transevropského vysokorychlostního železničního systému, která vyžaduje v TSI zvláštní přechodná nebo trvalá ustanovení vzhledem k územním, topografickým nebo urbanistickým omezením nebo omezením, která mají vliv na kompatibilitu se stávajícím systémem. V tom mohou být zahrnuty zejména železniční tratě a sítě izolované od zbytku území Společenství, průjezdný průřez, rozchod koleje nebo osovou vzdálenost kolejí,
- l) „modernizací” rozumí závažnější úprava subsystému nebo části subsystému, která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému,
- m) „výměnou v rámci údržby” rozumí výměna dílů za díly s totožnou funkcí a výkonem v rámci pravidelné údržby nebo opravných prací,
- n) „obnovou” rozumí závažnější náhrada subsystému nebo části subsystému, která nemění celkovou výkonnost subsystému,
- o) „stávajícím železničním systémem” rozumí struktura složená z železniční infrastruktury, která zahrnuje tratě a pevná zařízení stávajícího železničního systému a stávající kolejová vozidla všech kategorií a původu provozovaná na této infrastruktuře,
- p) „uvedením do provozu” rozumějí všechny činnosti, jimiž se subsystém uvádí do referenčního provozního stavu.

▼ **B***Článek 3*

1. Tato směrnice se vztahuje na ustanovení týkající se parametrů, prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému, jakož i podmínek celkové kompatibility transevropského vysokorychlostního železničního systému požadovaných pro dosažení jeho interoperability.

2. Tato směrnice je použitelná, aniž jsou dotčeny jiné související předpisy Společenství. V případě prvků interoperability však může splnění základních požadavků této směrnice vyžadovat užití zvláštních evropských specifikací vypracovaných pro tento účel.

Článek 4

1. Transevropský vysokorychlostní železniční systém, subsystémy a jejich prvky interoperability musí vyhovovat odpovídajícím základním požadavkům.

2. Další technické specifikace uvedené v čl. 18 odst. 4 směrnice 93/38/EHS, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných ve Společenství, nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

▼ **B**

KAPITOLA II

Technické specifikace pro interoperabilitu

Článek 5

▼ **M2**

1. Pro každý subsystém musí být vypracována TSI. V případě potřeby může být pro subsystém vypracováno několik TSI a jedna TSI se může vztahovat na několik subsystémů. Rozhodnutí vypracovat nebo revidovat TSI a volba jejího technického a geografického rozsahu vyžaduje pověření podle čl. 6 odst. 1.

▼ **B**

2. Subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.

▼ **M2**

3. V rozsahu nezbytném pro dosažení cílů uvedených v článku 1 musí být v každé TSI

- a) uveden zamýšlený rozsah působnosti (část sítě nebo kolejových vozidel uvedených v příloze I, subsystém nebo část subsystému uvedené v příloze II);
- b) stanoveny základní požadavky pro každý dotýčný subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy;
- c) stanoveny funkční a technické specifikace, které musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy splňovat. V případě potřeby se mohou tyto specifikace lišit podle způsobu používání subsystému, například podle kategorií tratí nebo kolejových vozidel stanovených v příloze I;
- d) určeny prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, které jsou nezbytné pro dosažení interoperability v rámci transevropského vysokorychlostního železničního systému;
- e) v každém zvažovaném případě stanoveno, které postupy mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability na jedné straně nebo při ES ověřování subsystémů na straně druhé. Tyto postupy musí být založeny na modulech definovaných rozhodnutím 93/465/EHS;
- f) uvedena strategie pro uplatnění TSI. Zejména je nezbytné určit etapy, které mají být dokončeny, tak aby byl zajištěn postupný přechod od stávajícího stavu ke stavu konečnému, ve kterém je soulad s TSI normou;
- g) uvedena odborná způsobilost, ochrana zdraví a bezpečnost práce u dotýčných zaměstnanců vyžadovaná při provozu a údržbě subsystému a pro uplatňování TSI.

▼ **B**

4. TSI nebudou překážkou rozhodování členských států o použití nových nebo modernizovaných infrastruktur pro provoz ostatních vlaků.

5. Dodržení všech TSI umožní vybudovat soudržný transevropský vysokorychlostní železniční systém, který si zachová kompatibilitu s existující železniční sítí každého členského státu.

▼ **M2**

6. TSI mohou výslovně a jasně odkazovat na evropské normy nebo specifikace, pokud je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V tom případě se tyto evropské normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) považují za přílohy dotýčné TSI a stávají se závaznými od okamžiku použitelnosti TSI. Pokud žádné evropské normy nebo specifikace neexistují, lze během jejich vytváření odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty; v takovém případě se musí jednat o veřejné a snadno dostupné dokumenty.

▼ **M2***Článek 6*

1. Návrh TSI a pozdější změny TSI musí být vypracovávány na základě pověření Komise vydaného postupem podle čl. 21 odst. 2. Za vypracování návrhů odpovídá agentura v souladu s články 3 a 12 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) ⁽¹⁾ ve spolupráci s pracovními skupinami uvedenými ve zmíněných člancích.

TSI jsou přijímány a revidovány postupem podle čl. 21 odst. 2. Komise je zveřejňuje v *Úředním věstníku Evropské unie*.

2. Agentura odpovídá za přípravu revize a aktualizace TSI a za vypracování doporučení pro výbor uvedený v článku 21 s cílem zohlednit technický pokrok nebo sociální požadavky.

3. Každý návrh TSI je vypracováván ve dvou etapách.

Nejprve agentura určí základní parametry pro TSI a pro rozhraní s ostatními subsystémy a jiné zvláštní případy, jejichž úprava může být nezbytná. Pro každý z těchto parametrů a rozhraní předloží nejvýhodnější alternativní řešení doprovázená technickým a ekonomickým zdůvodněním. Rozhodnutí se přijímá postupem podle čl. 21 odst. 2 a v případě potřeby se uvedou konkrétní případy.

Na základě těchto základních parametrů vypracuje agentura návrh TSI. Agentura případně zohlední technický rozvoj, dosud vykonanou práci v oblasti normalizace, ustavené pracovní skupiny a uznávanou výzkumnou práci. Ke každému návrhu TSI se připojí celkové posouzení odhadovaných nákladů a přínosů ze zavedení TSI; v tomto posouzení se uvedou pravděpodobné důsledky pro všechny dotčené provozovatele a hospodářské subjekty.

4. Při navrhování, přijímání a změně každé TSI (včetně základních parametrů) se berou v úvahu odhadované náklady a přínosy všech zvažovaných technických řešení spolu s jejich vzájemnými rozhraními tak, aby byla stanovena a uplatněna nejvýhodnější řešení. Členské státy se tohoto posuzování účastní tím, že poskytují nezbytné údaje.

5. Výbor uvedený v článku 21 musí být o přípravné práci na TSI pravidelně informován. Během této práce může výbor vydat jakékoli stanovisko nebo užitečná doporučení týkající se koncepce TSI a analýzy nákladů a přínosů. Výbor může zejména na žádost členského státu požadovat, aby byla posouzena alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu TSI.

6. Při přijetí každé TSI se stanoví okamžik vstupu uvedené TSI v platnost postupem podle čl. 21 odst. 2. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, musí být okamžik vstupu odpovídajících TSI v platnost totožný.

7. Při navrhování, přijímání a revizi TSI se přihlíží ke stanovisku uživatelů k vlastnostem, které mají přímý dopad na podmínky, za nichž se subsystémy používají. Za tím účelem vede agentura během etap navrhování a revize TSI konzultace se sdruženími a subjekty zastupujícími uživatele. K návrhu TSI se připojí zpráva o výsledcích těchto konzultací.

Seznam sdružení a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace, vypracuje výbor uvedený v článku 21 předtím, než přijme pověření k revizi TSI, a tento seznam může být na žádost členského státu nebo Komise přezkoumán a aktualizován.

8. Při navrhování, přijímání a revizi TSI se bere v úvahu stanovisko sociálních partnerů k podmínkám uvedeným v čl. 5 odst. 3 písm. g).

K tomuto účelu je návrh TSI konzultován se sociálními partnery dříve, než je předložen k přijetí nebo revizi výboru uvedenému v článku 21.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

▼ **M2**

Se sociálními partnery se vedou konzultace v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES⁽¹⁾. Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců.

Článek 7

Členský stát nemusí uplatňovat jednu nebo více TSI, včetně těch, které se týkají kolejových vozidel, v těchto případech a za těchto okolností:

- a) při návrhu nové tratě, obnově nebo modernizaci stávající tratě nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je v době, kdy jsou tyto TSI zveřejněny, v pokročilé fázi rozpracovanosti nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;
- b) v případě každého projektu obnovy nebo modernizace stávající tratě, pokud není průjezdný průřez, rozchod koleje, osová vzdálenost kolejí nebo trakční napájecí soustava v těchto TSI kompatibilní s parametry stávající tratě;
- c) při návrhu nové tratě nebo při návrhu obnovy anebo modernizace stávající tratě na území daného členského státu, jehož železniční síť je uzavřená nebo od železniční sítě zbytku území Společenství oddělena mořem;
- d) jestliže by uplatnění těchto TSI při návrhu obnovy, rozšíření nebo modernizace existující tratě ohrozilo ekonomickou životaschopnost projektu nebo jednotnost se zbytkem železniční sítě v členském státě;
- e) v případě, že následkem nehody nebo živelné pohromy podmínky pro rychlé obnovení sítě neumožňují ekonomicky nebo technicky částečné nebo úplné uplatnění odpovídajících TSI.

Ve všech případech dotyčný členský stát předem uvědomí Komisi o zamýšlené výjimce a zašle jí soubor podkladů vymezujících TSI nebo její části, u kterých si nepřeje, aby byly uplatněny, jakož i odpovídající specifikace, u kterých si přeje, aby byly uplatněny. Komise vyhodnotí opatření navrhovaná členským státem. V případech podle písmen b) a d) přijme Komise rozhodnutí postupem podle čl. 21 odst. 2. V případě potřeby se vypracuje doporučení k specifikacím, které mají být uplatněny. Nicméně v případě podle písmene b) se rozhodnutí Komise nevztahuje na průjezdný průřez a rozchod koleje.

▼ **B**

KAPITOLA III

Prvky interoperability*Článek 8*

Členský stát přijme veškerá nezbytná opatření, aby prvky interoperability

- byly uvedeny na trh pouze v případě, že umožňují dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému, a přitom vyhovují základním požadavkům,
- byly určeným způsobem využívány v oblastech jejich použití a byly řádně instalovány a udržovány.

Tato ustanovení nevylučují uvedení těchto prvků na trh za jiným účelem, ani jejich užití pro konvenční železniční tratě.

Článek 9

Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat ani bránit uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v transevropském vysokorychlostním železničním systému, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici.

▼ **M2**

Zejména nemohou požadovat zkoušky, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití.

(¹) Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

▼ **B***Článek 10*

1. Členské státy považují prvky interoperability, k nimž existuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití podle přílohy IV, za vyhovující základním požadavkům uvedeným v této směrnici, které se vůči nim uplatňují.

▼ **M2**

2. Všechny prvky interoperability podléhají posouzení shody a vhodnosti pro použití uvedenému v dotyčné TSI a musí mít odpovídající osvědčení.

3. Členské státy považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídajícími TSI nebo evropskými specifikacemi, které byly vypracovány k dodržení těchto podmínek.

Článek 11

Pokud se členský stát nebo Komise domnívají, že evropské specifikace použité přímo nebo nepřímo pro účely této směrnice nevyhovují základním požadavkům, může být rozhodnuto o částečném nebo úplném stažení takových specifikací z publikací, ve kterých jsou uvedeny, nebo o jejich změně postupem podle čl. 21 odst. 2 a po konzultaci s výborem zřízeným směrnicí Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti ⁽¹⁾

▼ **B***Článek 12*

1. Jestliže členský stát zjistí, že prvek interoperability, k němuž existuje ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, uvedený na trh a používaný v souladu se svým určením, pravděpodobně nevyhoví základním požadavkům, pak dotyčný členský stát učiní veškeré kroky nezbytné k omezení oblasti použití tohoto prvku, k zákazu jeho používání nebo k jeho stažení z trhu. Dotyčný členský stát neprodleně uvědomí Komisi o učiněných opatřeních a uvede důvody svého rozhodnutí, přičemž zejména uvede, zda je nemožnost dosáhnout shody způsobena

- nesplněním základních požadavků,
- nesprávným uplatněním evropských specifikací v případě, že jsou tyto specifikace uplatňovány,
- neúplností evropských specifikací.

2. Komise konzultuje dotyčné strany co nejdříve. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření jsou oprávněná, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a ostatní členské státy. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je neodůvodněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství. Jestliže je rozhodnutí uvedené v odstavci 1 odůvodnitelné nedostatkem v evropských specifikacích, použije se postup definovaný v článku 11.

3. Jestliže prvek interoperability, k němuž bylo vypracováno ES prohlášení o shodě, nevykazuje shodu, přijme příslušný členský stát vhodná opatření vůči tomu, kdo prohlášení vypracoval, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.

4. Komise zajistí, aby členské státy byly trvale informovány o průběhu a výsledcích tohoto postupu.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice ve znění směrnice 98/48/ES (Úř. věst. L 217, 5.8.1998, s. 18).

▼ **B***Článek 13*

1. Pro vypracování ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvku interoperability musí výrobce tohoto prvku nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství použít ustanovení obsažená v TSI a vztahující se k tomuto prvku.
2. Jestliže to TSI vyžadují, musí být shoda nebo vhodnost pro použití prvku interoperability posouzena oznámeným subjektem, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podal žádost.
3. Jestliže prvky interoperability podléhají jiným směrnici Společenství, které zahrnují jiná hlediska, musí v těchto případech ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití uvádět, že prvky interoperability rovněž splňují požadavky těchto jiných směrnic.
4. Pokud výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství neplní povinnosti uvedené v odstavcích 1, 2 a 3, přecházejí tyto povinnosti na každou osobu, která uvádí prvek interoperability na trh. Pro toho, kdo sestavuje prvky interoperability nebo jejich části různého původu, nebo kdo vyrábí prvky interoperability pro své vlastní použití, platí pro účely této směrnice stejné povinnosti.
5. Aniž je dotčen článek 12,
 - a) pokaždé, když členský stát zjistí, že ES prohlášení o shodě nebylo řádně vypracováno, je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství povinen znovu obnovit shodu prvku interoperability a za podmínek stanovených tímto členským státem ukončit porušování shody,
 - b) jestliže porušování shody přetrvává, učiní členský stát veškerá vhodná opatření vedoucí k omezení nebo zákazu uvádění daného prvku interoperability na trh, nebo musí zajistit, aby byl stažen z trhu v souladu s postupy podle článku 12.

KAPITOLA IV

Subsystémy▼ **M2***Článek 14*

1. Povolení, aby byly do provozu uvedeny ty strukturální subsystémy tvořící transevropský vysokorychlostní železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území, vydává každý členský stát.

K tomuto účelu přijme každý členský stát veškerá vhodná opatření, aby tyto subsystémy mohly být uvedeny do provozu pouze tehdy, jsou-li navrženy, zkonstruovány a instalovány tak, aby po začlenění do transevropského vysokorychlostního železničního systému neohrožovaly dodržování základních požadavků, které se jich týkají.

Každý členský stát musí zejména kontrolovat kompatibilitu těchto subsystémů se systémem, do něhož jsou začleňovány.

2. Při uvedení subsystémů do provozu a poté v pravidelných odstupech každý členský stát kontroluje, zda jsou provozovány a udržovány v souladu se základními požadavky, které se na ně vztahují. K tomuto účelu se při posuzování a ověřování dodržují postupy stanovené v daných strukturálních a provozních TSI.
3. V případě obnovy nebo modernizace zašle provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik dotyčnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu. Členský stát tento soubor podkladů posoudí a s ohledem na implementační strategii uvedenou v použitelné TSI rozhodne, zda rozsah prací vyžaduje nové schválení uvedení do provozu ve smyslu této směrnice.

Nové schválení uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného systému.

▼ M2

4. Jestliže členské státy schválí uvedení kolejových vozidel do provozu, musí zajistit, aby byl každému vozidlu přidělen alfanumerický identifikační kód. Tento kód musí být vyznačen na každém vozidle a zapsán do celostátního registru kolejových vozidel, který splňuje tato kritéria:

- a) vyhovuje společným specifikacím vymezeným v odstavci 5;
- b) vede a aktualizuje jej orgán nezávislý na železničních podnicích;
- c) je přístupný bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic) ⁽¹⁾; musí být také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článku 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti ⁽²⁾, agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury.

Byla-li kolejová vozidla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi, mohou členské státy přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování. Jakmile však členský stát schválí uvedení takového vozidla do provozu na svém území, musí být prostřednictvím registru možné získat odpovídající údaje uvedené v odst. 5 písm. c), d) a e).

5. Společné specifikace pro registr se přijímají postupem podle čl. 21 odst. 2 na základě návrhů specifikací připravených agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla pro vkládání údajů a konzultaci. Registr musí obsahovat alespoň tyto informace:

- a) odkazy na ES prohlášení o ověření a vydávající subjekt,
- b) odkazy na registr kolejových vozidel podle článku 22a,
- c) označení vlastníka vozidla nebo nájemce,
- d) veškerá omezení způsobu užívání vozidla,
- e) nezbytné bezpečnostní údaje týkající se plánu údržby vozidla.

▼ B*Článek 15*

Aniž je dotčen článek 19, nesmějí členské státy na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat či bránit výstavbě, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících transevropský vysokorychlostní železniční systém, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům.

▼ M2

Zejména nesmí požadovat zkoušky, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k ES prohlášení o ověření.

▼ B*Článek 16*

1. Členské státy považují za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které tvoří transevropský vysokorychlostní železniční systém, k němuž existuje ES prohlášení o ověření.

2. Interoperabilita strukturálního subsystému tvořícího část transevropského vysokorychlostního železničního systému se ověřuje v souladu se základními požadavky pomocí odkazu na TSI, pokud existují.

▼ M2

3. Pokud neexistují TSI anebo byla oznámena výjimka podle článku 7, sdělí členské státy ostatním členským státům a Komisi pro každý subsystém seznam technických předpisů používaných při uplatňování základních požadavků. To bude oznámeno do 30. dubna 2005

⁽¹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30).

▼ M2

a poté při každé změně seznamu technických předpisů. Členské státy rovněž při této příležitosti určí v souvislosti s těmito technickými pravidly subjekty pověřené prováděním postupu ověřování uvedeného v článku 18.

▼ B*Článek 17*

Jestliže se ukáže, že TSI plně nevyhovují základním požadavkům, může být na žádost členského státu nebo z podnětu Komise konzultován výbor uvedený v článku 21.

▼ M2

V tom případě jsou TSI revidovány podle čl. 6 odst. 2. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny v příloze k dané TSI. Na tyto aspekty se vztahuje čl. 16 odst. 3.

▼ B*Článek 18*

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření, zařídí zadavatel nebo jeho zplnomocněný zástupce, aby oznámený subjekt zvolený jím pro tento účel posoudil ES postup ověření.

2. Činnost oznámeného subjektu odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi projektu a zahrnuje celou dobu výstavby až do fáze schvalování typu, a to před uvedením subsystému do provozu.

▼ M2

Rovněž zahrnuje ověření rozhraní dotyčného subsystému vůči systému, do něž je subsystém začleněn, na základě informací dostupných v dané TSI a registrech stanovených v článku 22a.

▼ B

3. Oznámený subjekt odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který má být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability. Musí rovněž obsahovat veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu.

Článek 19

1. Jestliže členský stát zjistí, že strukturální subsystém, na který se vztahuje ES prohlášení o ověření s přiloženým souborem technické dokumentace, není plně v souladu s touto směrnicí, a že zejména nevyhovuje základním požadavkům, může požádat o provedení dodatečných kontrol.

2. Členský stát, který podává žádost, uvědomí neprodleně Komisi o všech požadovaných dodatečných kontrolách a o důvodech, které je opravňují. Komise neprodleně zahájí postup podle čl. 21 odst. 2.

KAPITOLA V

Oznámené subjekty*Článek 20*

1. Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty odpovědné za provádění postupu posuzování shody nebo vhodnosti pro použití podle článku 13 a postupu ověřování podle článku 18, přičemž uvedou oblast příslušnosti každého subjektu.

Komise těmto subjektům přidělí identifikační čísla. Zveřejní v *Úředním věstníku Evropských společenství* seznam subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti působnosti a zajistí, aby byl tento seznam aktualizován.

▼B

2. Členské státy musí při posuzování subjektů, které mají být oznámeny, uplatnit kritéria stanovená v příloze VII. Za subjekty splňující tato kritéria jsou považovány subjekty vyhovující kritériím posuzování stanoveným v příslušných evropských normách.
3. Členský stát odejme schválení subjektu, který již nesplňuje kritéria uvedená v příloze VII. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.
4. Pokud členský stát nebo Komise dospějí k názoru, že subjekt oznámený jiným členským státem již nevyhovuje příslušným kritériím, zabývá se touto záležitostí výbor uvedený v článku 21, který zaujme stanovisko do tří měsíců; Komise informuje se zřetelem na stanovisko výboru dotyčný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si oznámený subjekt zachoval udělený statut.

▼M2

5. Komise zřídí pracovní skupinu pro koordinaci oznámených subjektů (dále jen „koordinační skupina“), která bude projednávat záležitosti týkající se uplatňování postupů při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití uvedených v článku 13 a postupu ověřování uvedeného v článku 18 nebo uplatňování TSI v této oblasti. Na práci koordinační skupiny se jako pozorovatelé mohou podílet zástupci členských států.

O práci vykonané v rámci koordinační skupiny informují Komise a pozorovatelé výbor uvedený v článku 21. Komise případně navrhne opatření nezbytná k řešení obtíží.

V případě potřeby se koordinace činnosti oznámených subjektů provádí v souladu s článkem 21.

▼B

KAPITOLA VI

Výbor

▼M2*Článek 21*

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi ⁽¹⁾ s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.
3. Výbor přijme svůj jednací řád.
4. V případě potřeby může výbor ustavit pracovní skupiny, které mu mají být nápomocny při plnění jeho úkolů, zejména při koordinaci činnosti oznámených subjektů.

Článek 21a

1. Výbor může projednávat každou záležitost týkající se interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému, včetně otázek vztahujících se k interoperabilitě mezi tímto systémem a železničním systémem třetích zemí.
2. Výbor může projednávat každou záležitost týkající se provádění této směrnice. V případě potřeby Komise přijme prováděcí doporučení postupem podle čl. 21 odst. 2.

Článek 21b

1. Komise může z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu rozhodnout postupem podle čl. 21 odst. 2 o udělení pověření k vypracování TSI pro doplňující oblast, pokud se týká subsystému zmíněného v příloze II.

(1) Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

▼ **M2**

2. Postupem podle čl. 21 odst. 2 přijme výbor na návrh Komise pracovní program odpovídající cílům této směrnice a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému ⁽¹⁾.

Článek 21c

Přílohy II až VI mohou být změněny postupem podle čl. 21 odst. 2.

▼ **B**

KAPITOLA VII

Závěrečná ustanovení*Článek 22*

Každé rozhodnutí učiněné na základě této směrnice a týkající se posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, ověření subsystémů tvořících transevropský vysokorychlostní železniční systém, a každé rozhodnutí učiněné na základě článků 11, 12, 17 a 19 musí podrobně uvést důvody, na nichž je založeno. Musí být co nejdříve oznámeno dotyčné straně spolu s uvedením opravných prostředků, které jsou k dispozici podle právních předpisů platných v dotyčných členských státech, a s uvedením lhůt stanovených k podání těchto opravných prostředků.

▼ **M2***Článek 22a*

1. Členské státy zajistí zveřejnění a každoroční aktualizaci registru infrastruktury a registru kolejových vozidel. Tyto registry musí určit hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí dotyčných subsystémů, například základní parametry, a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí každá TSI přesně uvádět, jaké informace musí být v registru infrastruktury a v registru kolejových vozidel uvedeny.

2. Kopie uvedených registrů se předává dotčeným členským státům a agentuře a zpřístupní se zúčastněným osobám, včetně odborníků pracujících v daném odvětví.

▼ **B***Článek 23*

1. Členské státy změni a přijmou své právní a správní předpisy, aby schvalovaly použití prvků interoperability, uvádění subsystémů vyhovujících této směrnici do provozu a jejich provoz, nejpozději do třiceti měsíců po vstupu této směrnice v platnost. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

2. Tyto předpisy přijaté členskými státy a uvedené v odstavci 1 musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

Článek 24

Každé dva roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Článek 25

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1.

▼**B**

Článek 26

Tato směrnice je určena členskými státy.

*PŘÍLOHA I***TRANSEVROPSKÝ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM****1. INFRASTRUKTURA**

Transevropským vysokorychlostním železničním systémem je infrastruktura tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě ⁽¹⁾ nebo uvedená ve všech změnách tohoto rozhodnutí, které byly provedeny jako výsledek revize rozhodnutí podle jeho článku 21.

Vysokorychlostní tratě zahrnují:

- zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,
- tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,
- tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena.

Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a telekomunikaci určené pro osobní dopravu na těchto tratích s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

2. KOLEJOVÁ VOZIDLA

Kolejová vozidla uvedená v této směrnici zahrnují vlaky určené pro provoz:

- buď rychlostí alespoň 250 km/h na zvláště vybudovaných vysokorychlostních tratích a za vhodných okolností umožňující provoz rychlostí vyšší než 300 km/h,
- nebo rychlostí přibližně 200 km/h na tratích uvedených v oddílu 1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích.

3. KOMPATIBILITA TRANSEVROPSKÉHO VYSOKORYCHLOSTNÍHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

Kvalita železniční dopravy v Evropě závisí mimo jiné na dokonalé kompatibilitě vlastností infrastruktury (v nejširším slova smyslu, tj. pevných částí všech dotčených subsystémů) s vlastnostmi kolejových vozidel (včetně palubních součástí všech dotčených subsystémů). Na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita dopravy a její náklady.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí č. 1346/2001/ES (Úř. věst. L 185, 6.7.2001, s. 1).

▼ **M2***PŘÍLOHA II***SUBSYSTÉMY****1. SEZNAM SUBSYSTÉMŮ**

Pro účely této směrnice může být transevropský vysokorychlostní železniční systém rozčleněn na tyto subsystémy:

- a) strukturální oblasti:
 - infrastruktura;
 - energie;
 - řízení a zabezpečení;
 - provoz a řízení dopravy;
 - kolejová vozidla;
- b) provozní oblasti:
 - údržba;
 - využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

2. OBLASTI ÚPRAVY

Pro každý subsystém je seznam hledisek týkajících se interoperability uveden v pověřeních agentury k vypracování TSI.

Podle čl. 6 odst. 1 musí být tato pověření vyhotovena postupem podle čl. 21 odst. 2.

V případě potřeby upřesní agentura seznam hledisek týkajících se interoperability uvedených v pověřeních v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. c).



PŘÍLOHA III

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

1. **Obecné požadavky**1.1 *Bezpečnost*

- 1.1.1 Návrh, konstrukce nebo montáž, údržba a kontrola konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost, a zejména konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku, musí zaručovat bezpečnost na úrovni odpovídající cílovým záměrům stanoveným pro síť, včetně cílových záměrů pro řešení situací za zhoršených podmínek.
- 1.1.2 Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší dovolené rychlosti.
- 1.1.3 Použité konstrukční části musí odolat každému stanovenému běžnému nebo výjimečnému namáhání po celou dobu provozu. Důsledky veškerých náhodných poruch pro bezpečnost musí být omezeny vhodnými prostředky.
- 1.1.4 Konstrukce pevných zařízení a kolejových vozidel a volba použitých materiálů musí směřovat k omezení vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.
- 1.1.5 Veškerá zařízení určená k tomu, aby jimi manipulovali uživatelé, musí být navržena tak, aby neohrozila jejich bezpečnost, jsou-li používána předvídatelným způsobem, který není v souladu s vyznačenými pokyny.

1.2 *Spolehlivost a dostupnost*

Kontrola a údržba pevných nebo pohyblivých konstrukčních částí souvisejících s jízdou vlaku musí být organizována, prováděna a kvantifikována takovým způsobem, aby byl zajištěn jejich provoz za určených podmínek.

1.3 *Ochrana zdraví*

- 1.3.1 Materiály, které mohou na základě způsobu jejich používání představovat ohrožení pro zdraví osob, které k nim mají přístup, nesmějí být ve vlacích a v železniční infrastruktuře používány.
- 1.3.2 Všechny materiály musí být vybírány, rozmísťovány a používány takovým způsobem, aby byla omezena emise škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru.

1.4 *Ochrana životního prostředí*

- 1.4.1 Ve fázi návrhu systému musí být posouzen a zohledněn vliv stavby a provozu transevropského vysokorychlostního železničního systému na životní prostředí v souladu s platnými předpisy Společenství.
- 1.4.2 Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisí kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.
- 1.4.3 Kolejová vozidla a napájecí systémy musí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky kompatibilní s instalacemi, zařízeními a veřejnými nebo soukromými sítěmi, s nimiž by se mohly vzájemně rušit.

1.5 *Technická kompatibilita*

Technické vlastnosti infrastruktury a pevných zařízení musí být kompatibilní jak navzájem, tak s vlastnostmi vlaků, které mají být používány v transevropském vysokorychlostním železničním systému.

Jestliže se dodržování těchto vlastností ukáže být na určitých úsecích sítě obtížné, mohou být zavedena dočasná řešení, která zajistí kompatibilitu v budoucnu.

2. **Požadavky specifické pro každý subsystém**2.1 *Infrastruktura*2.1.1 *Bezpečnost*

Je třeba přijmout přiměřená opatření k zabránění přístupu nebo nežádoucího vniknutí do zařízení vysokorychlostních tratí.

Je třeba přijmout opatření k omezení nebezpečí, kterému jsou vystaveny osoby zejména ve stanicích, jimiž projíždějí vysokorychlostní vlaky.

▼B

Zařízení infrastruktury, k nimž má veřejnost přístup, musí být navržena a postavena tak, aby se omezilo veškeré ohrožení bezpečnosti osob (stabilita, požár, přístup, evakuace, nástupiště atd.).

Je třeba stanovit vhodná opatření k zohlednění konkrétních bezpečnostních podmínek ve velmi dlouhých tunelech.

2.2 *Energie*2.2.1 *Bezpečnost*

Činností systémů dodávky energie nesmí být narušena bezpečnost vysokorychlostních vlaků ani osob (uživatelů, provozních zaměstnanců, obyvatel v blízkosti dráhy ani dalších osob).

2.2.2 *Ochrana životního prostředí*

Činností systémů dodávky energie nesmí být narušeno životní prostředí mimo stanovené hranice.

2.2.3 *Technická kompatibilita*

Systémy dodávky energie používané v celém transevropském vysokorychlostním železničním systému musí:

- umožnit vlakům dosahovat určené úrovně výkonnosti,
- být kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlacích.

2.3 *Řízení a zabezpečení*2.3.1 *Bezpečnost*

Řídicí a zabezpečovací zařízení a postupy používané transevropským vysokorychlostním železničním systémem musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro tuto síť.

2.3.2 *Technická kompatibilita*

Veškerá nová vysokorychlostní infrastruktura a veškerá nová vysokorychlostní kolejová vozidla vyrobená nebo vyvinutá po přijetí kompatibilního systému řízení a zabezpečení musí být upraveny pro využití v tomto systému.

Řídicí a zabezpečovací zařízení instalovaná v kabinách strojvedoucích vlaků musí za stanovených podmínek umožnit běžný provoz v celém transevropském vysokorychlostním železničním systému.

2.4 *Kolejová vozidla*2.4.1 *Bezpečnost*

Konstrukce kolejových vozidel a spojení mezi vozidly musí být řešeny takovým způsobem, aby chránily prostory pro cestující a prostory pro řízení v případě kolize nebo vykolejení.

Elektrická zařízení nesmějí ohrožovat bezpečnost a fungování řídicích a zabezpečovacích zařízení.

Způsob brzdění a vzniklé silové působení musí být kompatibilní s konstrukcí kolejí, inženýrskými sítěmi a návěstěním.

Je třeba přijmout opatření k zabránění přístupu k součástem pod napětím, aby nebyla ohrožena bezpečnost osob.

V případě nebezpečí musí instalovaná zařízení umožnit cestujícím informovat strojvedoucího a umožnit obsluze vlaku navázat se strojvedoucím spojení.

Vstupní dveře musí mít zabudovaný systém otevírání a zavírání zaručující bezpečnost cestujících.

Musí být k dispozici nouzové východy a musí být označeny.

Musí být stanovena příslušná opatření zohledňující zvláštní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech.

Vlaky musí být povinně vybaveny nouzovým osvětlovacím systémem s dostatečnou intenzitou a dobou trvání osvětlení.

Vlaky musí být vybaveny vlakovým dorozumívacím systémem zajišťujícím komunikaci doprovodu vlaku a pracovníků řízení tratě s cestujícími.

▼B

2.4.2 Spolehlivost a dostupnost

Konstrukce životně důležitých zařízení – jízdního, trakčního a brzdového – a rovněž systému řízení a zabezpečení musí být řešena tak, aby v situaci specifické poruchy umožňovala vlaku pokračovat v jízdě, aniž by byla nepříznivě ovlivněna zařízení, která zůstávají v provozu.

2.4.3 Technická kompatibilita

Elektrické zařízení musí být kompatibilní s činností řídicích a zabezpečovacích zařízení.

Vlastnosti sběračů proudu musí umožnit vlakům jízdu při využívání napájecích systémů transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Vlastnosti kolejových vozidel musí umožnit jízdu na každé trati, na které se předpokládá jejich provoz.

▼M2

2.4.4 Kontrola

Vlaky musí být vybaveny záznamovým zařízením. Údaje získané pomocí tohoto zařízení a zpracování informací musí být harmonizovány.

▼B

2.5 Údržba

2.5.1 Ochrana zdraví

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby nesmějí způsobit ohrožení lidského zdraví.

2.5.2 Ochrana životního prostředí

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby nesmějí nepřipustným způsobem zasahovat do okolního prostředí.

2.5.3 Technická kompatibilita

Zařízeními pro údržbu vysokorychlostních vlaků musí být zajištěny činnosti související s bezpečností, ochranou zdraví a s pohodlím ve všech vlacích, pro něž byla zkonstruována.

2.6 Životní prostředí

2.6.1 Ochrana zdraví

Při provozu transevropského vysokorychlostního železničního systému musí být dodržovány stanovené meze hluku.

2.6.2 Ochrana životního prostředí

Provoz transevropského vysokorychlostního železničního systému nesmí za běžného stavu údržby vyvolávat nepřipustné úrovně zemních vibrací působících na činnosti a prostředí v blízkosti infrastruktury.

2.7 Provoz

2.7.1 Bezpečnost

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích a obsluhy vlaků musí zaručovat bezpečný mezinárodní provoz.

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců údržby a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň bezpečnosti.

2.7.2 Spolehlivost a dostupnost

Provoz a intervaly údržby, vzdělávání a kvalifikace zaměstnanců údržby a systém zabezpečování jakosti zavedený dotyčnými provozovateli ve střediscích údržby musí zaručovat vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti systému.

2.7.3 Technická kompatibilita

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích a obsluhy vlaků a zaměstnanců řízení provozu musí zaručovat provozní efektivnost transevropského vysokorychlostního železničního systému.



PŘÍLOHA IV

PRVKY INTEROPERABILITY

ES prohlášení

— **o shodě,**

— **o vhodnosti pro použití**

1. *Prvky interoperability*

ES prohlášení se vztahuje na prvky interoperability související s interoperabilitou transevropského vysokorychlostního železničního systému, jak je uvedeno v článku 3. Může se jednat o tyto prvky interoperability:

1.1 obecně použitelné prvky

Jsou to prvky, které nejsou zvlášť určené pro železniční systém a jako takové se mohou používat i v jiných odvětvích;

1.2 obecně použitelné prvky se zvláštními vlastnostmi

Jsou to prvky, které jako takové nejsou zvlášť určené pro železniční systém, ale jsou-li používány pro železniční účely, musí vykazovat zvláštní úroveň výkonnosti;

1.3 zvláštní prvky

Jsou to prvky, které jsou zvlášť určené pro uplatnění na železnici.

2. *Oblast působnosti*

ES prohlášení zahrnuje:

- buď posouzení skutečné shody jednotlivého samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se musí dodržet, provedené jedním nebo více oznámenými subjekty,
- nebo posouzení/hodnocení vhodnosti pro použití jednotlivého prvku interoperability provedené jedním nebo více oznámenými subjekty, přičemž se prvek posuzuje v rámci železničního prostředí, a zejména v případech, kdy jde o rozhraní, vzhledem k technickým specifikacím funkční povahy určeným ke kontrole.

Postupy posuzování uplatňované oznámenými subjekty ve fázi návrhu a výroby vycházejí z modulů definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v souladu s podmínkami uvedenými v TSI.

3. *Obsah ES prohlášení*

ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako pokyny a musí obsahovat:

- odkazy na směrnici,
- jméno a adresu výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma výrobce nebo montážního závodu),
- popis prvku interoperability (značka, typ, atd.),
- popis postupu uplatněného za účelem prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití (článek 13),
- veškeré příslušné popisy, kterým prvek interoperability odpovídá, a zejména podmínky jeho použití,
- jméno a adresu oznámeného subjektu (subjektů), který (které) se účastní postupu, pokud jde o shodu nebo vhodnost pro použití, a datum certifikátu přezkoušení, případně spolu s uvedením doby trvání a podmínkami jeho platnosti,
- případně odkaz na evropskou specifikaci,
- identifikaci podepisující osoby zplnomocněné k přijímání závazků jménem výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství.

*PŘÍLOHA V***SUBSYSTÉMY****ES PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ**

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

Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:

- odkazy na směrnici,
- jméno a adresu zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma zadavatele),
- stručný popis subsystému,
- jméno a adresu oznámeného subjektu, který provedl ES ověření podle článku 18,
- odkazy na dokumenty obsažené v souboru technické dokumentace,
- veškerá příslušná dočasná nebo konečná ustanovení, kterým má subsystém vyhovovat, a zejména případná provozní omezení nebo podmínky,
- v případě, že jde o dočasné prohlášení: doba trvání platnosti ES prohlášení,
- identifikaci podepisující osoby.



PŘÍLOHA VI

SUBSYSTÉMY

ES OVĚŘOVÁNÍ

1. ES ověřování je postup, kterým oznámený subjekt na žádost zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a osvědčuje, že subsystém:
 - je v souladu se směrnicí,
 - je v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy, a může být uveden do provozu.
2. Ověření subsystému probíhá v každé z těchto fází:
 - celkový návrh,
 - konstrukce subsystému, a zejména pak inženýrské práce, montáž prvků a celkové nastavení,
 - závěrečné zkoušení subsystému.
3. Oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování vydá certifikát shody, který je určen pro zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém nainstalován nebo provozován.
4. Soubor technické dokumentace přiložený k prohlášení o ověření musí obsahovat:
 - pro infrastrukturu: stavební plány, zápisy o schválení zemních prací a výztuží, protokoly o zkouškách a o kontrole betonu,
 - pro ostatní subsystémy: celkové a podrobné výkresy ve shodě s realizací, schémata elektrických obvodů a hydraulických okruhů, schémata ovládacích okruhů, popis systémů zpracování dat a automatických systémů, provozní a údržbářské příručky atd.,
 - seznam prvků interoperability podle článku 3, které jsou zahrnuty do subsystému,
 - kopie ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny v souladu s článkem 13 směrnice, k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušení provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,
 - certifikát vydaný oznámeným subjektem odpovědným za ES ověřování a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu s touto směrnicí, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním, jak je uvedeno v bodech 5.3 a 5.4.
5. **Dozor**
 - 5.1 Účelem ES dozoru je zajistit, aby při výrobě subsystému byly plněny povinnosti vyplývající ze souboru technické dokumentace.
 - 5.2 Oznámený subjekt odpovědný za ověření výroby musí mít stálý přístup na místo staveniště, do prostor určených pro výrobu, skladování a v případě potřeby do míst, kde probíhá prefabrikace, nebo do prostor určených pro zkoušení a obecně do veškerých prostor, jejichž návštěvu považuje za nezbytnou ke splnění svých úkolů. Zadavatel nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství zašle nebo dá zaslat oznámenému subjektu všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak konstrukční plány a technické podklady týkající se subsystému.
 - 5.3 Oznámený subjekt odpovědný za ověření realizace pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že jsou dodržována ustanovení směrnice. Osobám odpovědným za realizaci poskytne zprávu o auditu. Může požadovat, aby mu byla umožněna přítomnost při určitých fázích stavebních činností.
 - 5.4 Kromě toho může oznámený subjekt uskutečnit neočekávané návštěvy na staveništi nebo v prostorách určených pro výrobu. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt provést úplné nebo částečné „audity“. Osobám odpovědným za realizaci poskytne zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.

▼B

6. Úplný soubor technické dokumentace podle bodu 4 je uložen u zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství společně s certifikátem shody vydaným oznámeným subjektem odpovědným za kontrolu provozuschopného subsystému. Soubor technické dokumentace je přiložen k ES prohlášení o ověření, které zadavatel zašle orgánu dozoru v dotyčném členském státu.

Kopii souboru technické dokumentace uchovává zadavatel po celou dobu životnosti subsystému. Bude zaslána každému členskému státu, který o to požádá.

7. Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:
 - přijatých žádostí o ES ověření,
 - vydaných certifikátů shody,
 - odmítnutých certifikátů shody.
8. Soubor technické dokumentace a korespondence týkající se postupů ES ověřování se vypracují v úředním jazyce členského státu, v němž je ve Společenství zadavatel nebo jeho zplnomocněný zástupce usazen, nebo v jazyce jím akceptovaném.

▼ **B**

PŘÍLOHA VII

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA, KTERÁ musí členské státy BRÁT V ÚVAHU při oznamování SUBJEKTŮ

1. Subjekt, jeho ředitel a pracovníci odpovědní za provádění činností ověřování se nesmějí přímo podílet na návrhu, výrobě, výstavbě, uvádění na trh nebo údržbě prvků interoperability nebo subsystémů nebo na jejich používání, ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Tím není vyloučena možnost výměny technických informací mezi výrobcem nebo konstruktérem a tímto subjektem.
2. Subjekt a pracovníci odpovědní za inspekci provádějí činnosti ověřování na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a technické způsobilosti a nesmějí být vystaveni žádnému tlaku a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich rozhodování nebo výsledky inspekci, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které jsou na výsledcích ověření zainteresovány.

▼ **M2**

Zejména musí být subjekt a zaměstnanci pověřeni prováděním zkoušek nezávislí na orgánech pověřených vydáváním schválení uvedení vozidel do provozu podle této směrnice, licencí podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům ⁽¹⁾, osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES a na subjektech pověřených vyšetřováním v případě nehod.

▼ **B**

3. Subjekt musí mít k dispozici pracovníky a vlastnit potřebné vybavení, aby mohl řádně vykonávat technické a správní úkony spojené s prováděním ověření na odpovídající úrovni. Měl by mít rovněž přístup k vybavení potřebnému pro mimořádná ověření.
4. Pracovníci odpovědní za inspekce musí mít:
 - řádné technické a odborné vzdělání,
 - dostatečnou znalost požadavků na provádění inspekci a odpovídající zkušenosti v inspekci v této oblasti,
 - schopnost vypracovat certifikáty, protokoly a zprávy, nutné k doložení provedených inspekci.
5. Musí být zaručena nezávislost pracovníků odpovědných za inspekce. Jejich odměňování nesmí záviset na počtu provedených inspekci ani na výsledcích těchto inspekci.
6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti osob, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud tyto inspekce neprovádí přímo členský stát.
7. Pracovníci tohoto subjektu musejí zachovávat profesní tajemství, pokud jde o všechny skutečnosti, které se dozví při plnění svých povinností (s výjimkou styku s příslušnými správními orgány státu, v němž vykonávají svou činnost) na základě této směrnice nebo jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se tato směrnice provádí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 143, 27.6.1995, s. 70. Směrnice ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26).