

# **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001**

## **o interoperabilitě konvenčního železničního systému**

### **ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 156 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise<sup>1</sup>,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru<sup>2</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů<sup>3</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy<sup>4</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) aby bylo občanům Unie, ziskově orientovaným provozovatelům, regionálním a místním orgánům umožněno plně využívat výhod vyplývajících ze zřízení oblasti bez vnitřních hranic, je vhodné zejména zlepšovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, stejně jako přístup na ně, a provádět všechna opatření, která se podle článku 155 Smlouvy mohou ukázat jako nezbytná v oblasti technické standardizace;
- (2) podepsáním protokolu přijatého v Kyotu dne 12. prosince 1997 se Evropská unie zavázala snížit své plynné emise. Tyto cíle vyžadují upravit vyváženost mezi různými druhy dopravy a v důsledku toho zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy;
- (3) strategie Rady týkající se začlenění životního prostředí a udržitelného rozvoje do dopravní politiky Společenství zdůrazňuje potřebu jednat v zájmu snížení vlivu dopravy na životní prostředí;

---

<sup>1</sup> Úř. věst. č. C 89 E, 28. 3. 2000, s. 1.

<sup>2</sup> Úř. věst. č. C 204, 18. 7. 2000, s. 13.

<sup>3</sup> Úř. věst. č. C 317, 6. 11. 2000, s. 22.

<sup>4</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 17. května 2000 (Úř. věst. č. C 59, 23. 2. 2000, s. 106), společné stanovisko Rady ze dne 10. listopadu 2000 (Úř. věst. č. C 23, 24. 1. 2001, s. 15) a rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 13. února 2001.

- (4) obchodní provozování vlaků po celé transevropské železniční síti vyžaduje zejména dokonalou slučitelnost charakteristik infrastruktury s charakteristikami vozidlového parku, stejně jako účinné propojení informačních a sdělovacích systémů různých provozovatelů infrastruktury a dopravců. Na této slučitelnosti a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnosti, kvality služeb a nákladů a rovněž především interoperabilita systému transevropské konvenční železniční dopravy;
- (5) aby bylo dosaženo těchto cílů Rada přijala počáteční opatření přijetím směrnice 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě systému transevropské vysokorychlostní železniční dopravy<sup>5</sup>;
- (6) ve své Bílé knize z roku 1996 nazvané „Strategie obnovy železnic Společenství“ Komise oznámila druhé opatření v sektoru konvenční železnice a poté zadala studii o integraci vnitrostátní železniční dopravy, jejíž výsledky byly zveřejněny v květnu 1998 s doporučením přijmout směrnici založenou na pojetí přijatém ve vysokorychlostním sektoru. Studie rovněž doporučila, aby spíše než zabývat se všemi překážkami najednou byly problémy řešeny postupně podle pořadí priorit založených na míře ekonomické účinnosti každého navrhovaného opatření. V této studii se ukázalo, že harmonizace užívaných postupů a pravidel a propojení informačních a sdělovacích systémů je účinnější než například opatření týkající se průjezdného průřezu;
- (7) sdělení Komise o „Integraci konvenční železniční dopravy“ doporučuje přijetí této směrnice a odůvodňuje podobnosti a hlavní rozdíly oproti směrnici 96/48/ES. Hlavní rozdíly spočívají v přizpůsobení geografické oblasti působnosti a v rozšíření technické oblasti působnosti tak, aby byl brán ohled na výsledky výše uvedené studie, a v uplatnění postupného odstraňování překážek interoperability železniční dopravy, což zahrnuje stanovení pořadí priorit a časového plánu jejich vypracování;
- (8) z hlediska tohoto postupného řešení a času, kterého bude v důsledku toho třeba pro přijetí všech technických specifikací interoperability (dále jen TSI) by měly být učiněny kroky k zamezení situací, kdy členské státy přijímají nová vnitrostátní pravidla nebo uskutečňují projekty, které zvyšují heterogenitu současného systému;
- (9) přijetí postupného řešení uspokojuje zvláštní požadavky cíle interoperability systému konvenční železniční dopravy, která je charakterizovaná starou vnitrostátní infrastrukturou a vozidlovým parkem vyžadujícím značné investice na přizpůsobení nebo na obnovu, přičemž zvláštní ohled by měl být věnován na to, aby železnice nebyla ekonomicky znevýhodněna oproti ostatním druhům dopravy;
- (10) ve svém usnesení ze dne 10. března 1999 o bloku železničních otázek parlament požádal, aby postupné otevírání železničního sektoru šlo ruku v ruce s co možno nejrychlejšími a nejúčinnějšími technickými harmonizačními opatřeními;

---

<sup>5</sup> Úř. věst. č. L 235, 17. 9. 1996, s. 6.

- (11) na jednání Rady dne 6. října 1999 byla Komise požádána o navržení strategie k zlepšení systému interoperability železniční dopravy a snížení úzkých míst s cílem neprodleného odstranění technických, správních a ekonomických překážek interoperability sítí s tím, že bude zaručena vysoká úroveň bezpečnosti, stejně jako výcviku a kvalifikace personálu;
- (12) ve shodě se směrnicí 91/440/EHS ze dne 29. července o rozvoji železničních podniků Společenství<sup>6</sup> musely železniční podniky zvýšit přístup na železniční síť členských států, z čehož vyplývá požadavek na interoperabilitu infrastruktury, zařízení, vozidlového parku, systémů řízení a provozu, včetně takové kvalifikace pracovníků, hygienických a bezpečnostních podmínek při práci, které jsou vyžadované pro provoz a údržbu dotčených subsystémů a pro zavedení každé technické specifikace. Harmonizace pracovních podmínek v železničním sektoru však není ani přímým, ani nepřímým cílem této směrnice;
- (13) v průběhu projektování, výstavby, uvádění do provozu a provozování železnic členské státy odpovídají za zajišťování souladu těchto železnic s pravidly pro bezpečnost, zdraví a ochranu zákazníků, která jsou obecně platná pro železniční síť;
- (14) vnitrostátní nařízení a vnitřní pravidla a technické specifikace uplatňované na železnicích vykazují značné odlišnosti, protože ztělesňují techniku specifickou pro vnitrostátní průmysl a předepisují zvláštní rozměry a nástroje a zvláštní vlastnosti. Tato situace zabraňuje vlakům, aby po celé síti Společenství jezdily bez zábran;
- (15) tato situace vytvořila během doby velmi úzké vazby mezi vnitrostátním železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi na úkor skutečného otevírání trhů. Aby se konkurenceschopnost těchto trhů celosvětově posílila, vyžaduje tento průmysl otevřený, konkurenceschopný evropský trh;
- (16) je proto vhodné definovat pro celé Společenství základní podstatné požadavky, které budou platit pro systém transevropské konvenční železniční dopravy;
- (17) s ohledem na rozsah a komplexnost systému transevropské železniční dopravy se z praktických důvodů ukázalo jako potřebné jeho členění na subsystémy. Pro každý z těchto systémů musí být pro celé Společenství určeny podstatné požadavky a technické specifikace, zejména s ohledem na současti a vzájemné vazby v zájmu vyhovění těmto zásadním požadavkům;
- (18) provedení ustanovení o interoperabilitě systému transevropské konvenční železniční dopravy by nemělo vytvářet neodůvodněné překážky pro zachování stávající železniční sítě každého členského státu, pokud jde o poměr nákladů a výnosů, ale musí být zaměřeno na udržení cíle interoperability;

---

<sup>6</sup> Úř. věst. č. L 237, 24. 8. 1991, s. 25.

- (19) technické specifikace interoperability mají rovněž vliv na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné konzultovat tyto uživatele ohledně hledisek, které se jich týkají;
- (20) každému dotčenému členskému státu by mělo být umožněno v některých případech neuplatňovat určité technické specifikace interoperability, pokud existují postupy zajišťující, že tyto odchylky jsou odůvodněné. Článek 155 Smlouvy požaduje, aby činnosti Společenství v oblasti interoperability braly ohled na potenciální ekonomickou životnost projektů;
- (21) vypracování TSI a jejich uplatňování v systému konvenční železniční dopravy by nemělo brzdit technologické inovace, které by měly směřovat ke zlepšení ekonomické výkonnosti;
- (22) výhod interoperability systému konvenční železniční dopravy by mělo být využito zejména v případě nákladní dopravy, aby vznikly podmínky pro větší interoperabilitu mezi druhy dopravy;
- (23) v zájmu vyhovění příslušným ustanovením o postupech zadávání veřejných zakázek v železničním sektoru, a zejména v zájmu vyhovění směrnici 93/38/EHS<sup>7</sup>, by smluvní orgány měly do základních dokumentů nebo do náležitostí a podmínek každé smlouvy zahrnout technické specifikace. Za tímto účelem je nezbytné vybudovat soubor evropských specifikací, který by sloužil jako reference pro tyto technické specifikace;
- (24) Společenství má zájem na mezinárodním systému standardizace schopném vytvářet normy, které jsou skutečně používané těmi, kteří jsou zapojeni do mezinárodního obchodu a které vyhovují požadavkům politiky Společenství. Evropské standardizační orgány musí proto pokračovat ve spolupráci s mezinárodními standardizačními orgány;
- (25) smluvní strany mají definovat další požadavky potřebné pro doplnění evropských specifikací nebo ostatních norem. Tyto specifikace by měly vyhovovat podstatným požadavkům, které jsou harmonizovány na úrovni Společenství a které musí transevropská konvenční železniční doprava splňovat;
- (26) postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti užívání součástí by měly být založeny na užívání modulů obsažených v rozhodnutí 93/465/EHS<sup>8</sup>. Pokud to bude možné a bude to v zájmu podpory průmyslového rozvoje je vhodné vypracovat postupy zahrnující systém zabezpečování jakosti;

---

Směrnice Rady 93/38/EHS ze dne 14. června 1993 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek subjekty v oblasti vodního hospodářství, energetiky, dopravy a telekomunikací (Úř. věst. č. L 199, 9. 8. 1993, s. 84). Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 98/4/ES (Úř. věst. č. L 101, 1. 4. 1998, s. 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 ve směrnících technické harmonizace (Úř. věst. č. L 220, 30. 8. 1993, s. 23).

- (27) shoda součástí se hlavně váže k jejich oblasti užívání, aby byla zaručena interoperabilita systému, a nejen k jejich volnému pohybu na trhu Společenství. Měla by být hodnocena vhodnost užití nejdůležitějších součástí co se týká bezpečnosti, dostupnosti nebo systémové hospodárnosti. Není proto pro výrobce nezbytné umísťovat označení CE na součásti, které jsou nyní předmětem ustanovení této směrnice. Výrobce by měl prohlásit o shodě by mělo dostačovat, pokud je založeno na posuzování shody a/nebo vhodnosti užití;
- (28) to nepostihuje povinnost výrobců umísťovat označení CE na určité součástky, aby osvědčili jejich soulad s ostatními ustanoveními Společenství, které se těchto součástí týkají;
- (29) subsystémy tvořící transevropskou konvenční železniční dopravu by měly být podrobené ověřovacímu postupu. Toto ověřování umožní, aby se úřady odpovědné za souhlas s uvedením těchto subsystémů do provozu ujistily, že v etapách projektování, konstrukce a uvedení do provozu je výsledek v souladu s nařízeními a platnými technickými a provozními ustanoveními. Musí rovněž umožnit, aby se výrobci mohli spolehnout na rovnocennost postupů uplatňovaných v kterékoliv zemi. Je proto nezbytné stanovit modul definující zásady a podmínky vztahující se na „ES“ ověřování subsystémů;
- (30) postup ES ověřování by měl být založen na TSI. Tyto TSI jsou předmětem článku 18 směrnice 93/38/EHS. Notifikované orgány příslušné pro zkoumání postupů posuzování shody a vhodnosti užití součástí, spolu s postupem posuzování subsystémů, musí co nejužěji koordinovat svá rozhodnutí zejména nejsou-li žádné evropské specifikace;
- (31) tyto TSI jsou na objednávku Komise vypracovány společným orgánem reprezentujícím provozovatele infrastruktury, železniční podniky a průmysl. Zástupci třetích zemí, zejména kandidátských zemí, mohou být od začátku oprávněni účastnit se jednání společného zastupitelského orgánu jako pozorovatelé;
- (32) směrnice 91/440/EHS vyžaduje účetní oddělení provozování dopravních služeb od provozování železniční infrastruktury. V tomto případě by specializované služby, které poskytují provozovatelé železniční infrastruktury určené jako notifikované orgány, měly být členěné takovým způsobem, aby plnily kritéria platná pro tento typ orgánu. Ostatní specializované orgány mohou být notifikovanými orgány jestliže vyhovují stejným kritériím;
- (33) opatření nezbytná pro provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 99/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi<sup>9</sup>;
- (34) interoperabilita v rámci systému transevropské konvenční železniční dopravy má rozměr celého Společenství. Žádný jednotlivý členský stát není v postavení podnikat kroky potřebné k dosažení interoperability. V souladu se zásadou subsidiarity nemohou členské státy dosahovat cílů navržených kroků

---

<sup>9</sup> Úř. věst. č. L 184, 17. 7. 1999, s. 23.

v uspokojivé míře a proto z důvodů rozsahu nebo účinků navržených kroků mohou být lépe dosahovány Společenstvím,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

## KAPITOLA I

### Všeobecná ustanovení

#### *Článek 1*

1. Cílem této směrnice je stanovit podmínky, které je třeba plnit v zájmu dosažení interoperability transevropského konvenčního železničního systému na území Společenství tak, jak je popsáno v příloze I. Tyto podmínky se týkají projektů, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby částí tohoto systému uvedeného do provozu po dni vstupu této směrnice v platnost, a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se účastní provozování a údržby 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 uvnitř Evropské unie a s třetími zeměmi;
- b) přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, zdokonalování a provozování transevropské konvenční železniční dopravy;
- c) přispět k interoperabilitě systému transevropské konvenční železniční dopravy.

3. Oblast působnosti této směrnice bude postupně rozšiřována na celý konvenční železniční systém, aniž jsou dotčeny výjimky z uplatňování TSI podle článku 7, včetně přístupových tratí k terminálům a hlavním přístavům, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu uživateli, kromě infrastruktury a kolejových vozidel vyhrazených výlučně pro místní použití, historické nebo turistické účely nebo infrastruktury, která je funkčně oddělená od ostatního železničního systému.

Tato směrnice se použije na ty části sítě, na které se dosud nevztahuje odstavec 1, teprve ode dne, kdy vstoupí v platnost odpovídající TSI, které mají být přijaty v souladu s níže popsaným postupem, a na oblasti působnosti stanovené těmito TSI.

Komise v souladu s postupem v čl. 21 odst. 2 přijme do 1. ledna 2006 pracovní program zaměřený na vypracování nových TSI a/nebo revize již přijatých TSI tak, aby se vztahovaly na tratě a kolejová vozidla, která v nich doposud obsažena nebyla.

Pracovní program upřesní první skupinu nových TSI a/nebo jejich revize, které mají být vypracovány do ledna 2009, aniž je dotčen čl. 5 odst. 5, pokud jde o možnost zohlednění zvláštních případů, a článek 7 povolující za určitých okolností výjimky. Volba subjektů, na které se mají TSI vztahovat, bude založena na očekávané efektivnosti nákladů každého navrhovaného opatření a na zásadě proporcionality opatření přijatých na úrovni Společenství. Za tímto účelem bude věnována pozornost bodu 4 přílohy I a nezbytné rovnováze mezi cíli nepřerušovaného pohybu vlaků a technické harmonizace na jedné straně a mezi transevropskou, vnitrostátní, regionální a místní úrovni dotyčné dopravy.

Po vypracování této první skupiny TSI budou podle postupu stanoveného v čl. 21 odst. 2 přijaty priority pro vývoj nových TSI nebo revize stávajících TSI.

Členský stát nemusí ustanovení tohoto odstavce použít u projektů, které jsou v době, kdy se příslušná skupina TSI zveřejňuje, v pokročilé fázi rozpracovanosti nebo předmětem průběžně plněné smlouvy.

## Článek 2

Pro účely této směrnice se:

- a) „systémem transevropské konvenční železniční dopravy“ rozumí struktura popsaná v příloze I, složená z tratí a pevných zařízení transevropské dopravní sítě, vybudovaná nebo zdokonalená pro konvenční železniční dopravu a kombinovanou železniční dopravu navíc s vozidlovým parkem určeným pro jízdu na této infrastruktuře;
- b) „interoperabilitou“ rozumí schopnost systému transevropské konvenční železniční dopravy umožňovat bezpečný a nepřerušovaný pohyb vlaků dosahujících požadovaných úrovní výkonu na těchto tratích. Tato schopnost spočívá na všech řídicích, technických a provozních podmínkách, které musí být uspokojeny v zájmu splnění základních požadavků;
- c) „subsystémy“ rozumí výsledky rozdělení systému transevropské konvenční železniční dopravy podle popisu v příloze II. Tyto subsystémy, pro které musí být stanoveny základní požadavky, jsou strukturální a funkční;
- d) „součástmi interoperability“ rozumí veškeré základní složky, skupiny složek, dílčí montáž nebo úplná montáž zařízení zahrnutého nebo určeného k zahrnutí do subsystému, na kterém transevropská konvenční železniční doprava přímo nebo nepřímo závisí. Pojetí „součástí“ zahrnuje jak hmotné objekty, tak nehmotné objekty jako je programové vybavení;
- e) „základními požadavky“ rozumí všechny podmínky stanovené v příloze III, které musí splňovat systém transevropské konvenční železniční dopravy, subsystémy a jejich součásti interoperability včetně rozhraní;

- f) „evropskou specifikací“ rozumí společná technická specifikace, evropské technické osvědčení nebo vnitrostátní norma převádějící evropskou normu, podle definice v bodech 8 až 12 článku 1 směrnice 93/38/EHS;
- g) „technickými specifikacemi interoperability“, dále jen „TSI“, rozumí specifikace, kterými je vymezen každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhovoval základním požadavkům a zajistil interoperabilitu systému transevropské konvenční železniční dopravy;
- h) **zrušen**
- i) „notifikovanými orgány“ rozumí orgány odpovědné za posuzování shody nebo vhodnosti užívání součástí interoperability nebo za oceňování postupů „ES“ pro ověřování subsystémů;
- j) „základními parametry“ rozumí všechny řídicí, technické nebo provozní podmínky, které jsou pro interoperabilitu kritické a před každým vypracováním návrhu TSI vyžadují, aby smíšený zastupitelský orgán rozhodl v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2;
- k) „zvláštním případem“ rozumí jakákoliv část systému transevropské konvenční železniční dopravy, která potřebuje v TSI zvláštní, buď dočasné nebo definitivní ustanovení vzhledem k omezením geografickým, topografickým nebo týkajícím se městského životního prostředí nebo omezením, která postihují slučitelnost s existujícím systémem. To může zejména zahrnovat železniční tratě a sítě izolované od zbytku Společenství, průjezdný průřez, rozchod kolejí nebo prostor mezi kolejemi, a vozidlový park přesně určený pro místní nebo regionální užití nebo pro historické účely, stejně jako vozidlový park pocházející ze třetích zemí nebo určený pro třetí země, pokud tento park nepřekračuje hranice mezi dvěma členskými státy;
- l) **„modernizací“ se rozumí každá závažnější úprava subsystému nebo části subsystému, která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému;**
- m) **„obnovou“ se rozumí každá závažnější náhrada subsystému nebo části subsystému, která nemění celkovou výkonnost subsystému;**
- n) „existujícím železničním systémem“ rozumí struktura složená z tratí a pevných zařízení existující železniční infrastruktury navíc s vozidlovým parkem všech kategorií a původu jezdícím na této infrastruktuře;
- o) **„výměnou při údržbě“ se rozumí jakákoli výměna dílů za díly s identickou funkcí a výkonem v rámci pravidelné údržby nebo opravných prací;**
- p) **„uvedením do provozu“ se rozumí všechny činnosti, jimiž se subsystém uvádí do referenčního provozního stavu.**

### *Článek 3*

1. Tato směrnice je použitelná na ustanovení, která se pro každý subsystém týkají součástí interoperability, rozhraní a postupů, stejně jako podmínek celkové slučitelnosti transevropské železniční dopravy, požadovaných k dosažení její interoperability.

2. Ustanovení této směrnice se použijí aniž jsou dotčena ostatní příslušná ustanovení Společenství. Nicméně v případě součástí interoperability, včetně rozhraní, může shoda s podstatnými požadavky této směrnice vyžadovat užívání jednotlivých evropských specifikací vypracovaných pro tento účel.

### *Článek 4*

1. Systém transevropské konvenční železniční dopravy, subsystémy a součásti interoperability včetně rozhraní musí vyhovovat příslušným základním požadavkům.

2. Další technické specifikace uvedené v čl. 18 odst. 4 směrnice 93/38/EHS, které jsou zapotřebí k doplnění evropských specifikací nebo ostatních norem užívaných uvnitř Společenství, nesmějí být v protikladu k základním požadavkům.

## KAPITOLA II

### **Technické specifikace interoperability (TSI)**

### *Článek 5*

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 a/nebo revidovat TSI a volba jejího technického a geografického rozsahu působnosti vyžaduje pověření podle čl. 6 odst. 1.**

2. Subsystémy musí být v souladu s TSI; tento soulad musí být udržován trvale po dobu používání každého subsystému.

3. V zájmu dosažení cílů uvedených v článku 1 musí každá TSI v míře nezbytné:

- a) uvést svou určenou oblast působnosti (část sítě nebo vozidlového parku podle přílohy I: subsystém nebo část subsystému podle přílohy II),
- b) pro každý dotčený subsystém a jeho rozhraní oproti ostatním subsystémům stanovit podstatné požadavky,
- c) stanovit funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní oproti ostatním subsystémům vyhovět. V případě potřeby se mohou

tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, například podle kategorií tratí, železničních uzlů a/nebo vozidlového parku podle přílohy I,

- d) určit součásti interoperability a rozhraní, které musí vyhovovat evropským specifikacím a evropským normám, a které jsou potřebné v zájmu dosažení interoperability v rámci systému transevropské konvenční železniční dopravy,
- e) **v každém zvažovaném případě stanovit, které postupy mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti použití prvků interoperability nebo při ES ověřování subsystémů. Tyto postupy jsou založeny na modulech definovaných rozhodnutím 93/465/EHS,**
- f) uvést strategii pro splnění TSI. Zejména je nezbytné určit etapy, které mají být provedeny s cílem uskutečnit postupný přechod od existujícího stavu do konečného stavu, ve kterém soulad s TSI bude normou,
- g) pro dotčené pracovníky uvést odbornou způsobilost a zdravotní a bezpečnostní pracovní podmínky vyžadované pro provozování a údržbu výše uvedeného subsystému, stejně jako pro splnění TSI.

4. Každá TSI musí být vypracovaná na základě přezkoušení existujícího systému a musí uvést cílový subsystém, kterého může být dosaženo postupně během přiměřeného časového rámce. Tudiž postupné přijímání TSI a dosahování souladu s nimi pomůže dosáhnout interoperability transevropské železniční dopravy.

5. V každém členském státě musí TSI vhodným způsobem udržovat slučitelnost existujícího systému železniční dopravy. Za tímto účelem lze ve zvláštních případech pro každý soubor TSI vypracovat ustanovení s ohledem jak na infrastrukturu, tak na vozidlový park; zvláštní pozornost je třeba dávat na průjezdný průřez, rozchod kolejí nebo prostor mezi kolejemi a na vagóny ze třetích zemí nebo jedoucí do třetích zemí. Pro každý zvláštní případ TSI vymezují prováděcí pravidla prvků TSI, které jsou uvedeny v odst. 3 písm. c) až g).

6. TSI nesmí být překážkou rozhodování členských států o použití infrastruktur pro přesuny vozidlového parku, pro který nejsou vypracovány TSI.

7. **TSI mohou výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace v případě, že je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V takovém případě jsou tyto evropské normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) považovány za přílohy dotčené TSI a stávají se závaznými okamžikem použitelnosti TSI. Pokud žádné evropské normy nebo specifikace neexistují, lze po dobu jejich vytváření odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty; v takovém případě se musí jednat o veřejné a snadno dostupné dokumenty.**

## Článek 6

1. Návrhy TSI a pozdější změny TSI musí být vypracovávány na základě pověření Komise ve shodě s 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/ES ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské železniční agentury (nařízení o Agentuře)\* ve spolupráci s pracovními skupinami uvedenými v těchto člancích.

TSI se přijímají a revidují ve shodě s postupem podle čl. 21 odst. 2. Komise je zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.

2. Agentura odpovídá za přípravu, revizi a aktualizaci 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.

Zprv určí Agentura základní parametry pro TSI, a rovněž pro rozhraní s ostatními subsystémy a pro jakékoli jiné zvláštní případy, které mohou být nezbytné. Pro každý z těchto parametrů a rozhraní předloží nejvýhodnější alternativní řešení doprovázená technickým a ekonomickým zdůvodněním. Rozhodnutí se přijme v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 a v případě potřeby se uvedou zvláštní případy.

Na základě těchto základních parametrů poté Agentura vypracuje návrh TSI. V případě potřeby Agentura zohlední technický rozvoj, dosud vykonanou práci v oblasti normalizace, dosud ustavené pracovní skupiny a uznanou 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 provozovatele a hospodářské subjekty.

4. Při navrhování, přijímání a revizi každé TSI (včetně základních parametrů) se vezmou 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 požadované údaje.

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

6. Při přijetí každé TSI se den vstupu uvedené TSI v platnost stanoví v souladu s postupem uvedeným v čl. 21 odst. 2. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, jsou data vstupu odpovídajících TSI v platnost totožná.

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 této konzultace.

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

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

Za tímto účelem je návrh konzultován se sociálními partnery dříve, než je předán k přijetí nebo revizi výboru uvedenému v článku 21.

Se sociálními partnery se vedou konzultace v rámci výboru pro odvětvové kolektivní vyjednávání ustanoveného v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES\*\*. Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců.

\* Úř. věst. L 164, 30.4. 2004, s.1.

\*\* Úř. věst. L 225, 12. 8. 1998, s. 27.

### Článek 7

V těchto případech a za těchto okolností nemusí členský stát uplatňovat jeden nebo více TSI včetně těch, které se týkají vozidlového parku,

- a) při návrhu nové tratě, obnově nebo modernizaci existující tratě nebo u jakékoli součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je v době, kdy jsou tyto TSI zveřejněny, v pokročilé fázi rozpracovanosti nebo předmětem průběžně plněné smlouvy;
- b) v případě každého projektu obnovy nebo zdokonalení existující tratě, kdy jsou průjezdný průřez, rozchod kolejí, prostor mezi kolejemi nebo elektrické napětí v těchto TSI neslučitelné s parametry existující tratě;
- c) v případě navrhované nové tratě nebo navrhované obnovy nebo zdokonalení existující tratě na území dotčeného členského státu, jehož železniční síť je oddělena nebo izolována mořem od železniční sítě zbytku Společenství;
- d) v případě jakéhokoliv návrhu obnovy, rozšíření nebo zdokonalení existující tratě, jestliže uplatnění těchto TSI by ohrozilo ekonomickou životnost projektu a/nebo slučitelnost železniční dopravy v členském státě;
- e) jestliže na základě nehody nebo přírodní katastrofy podmínky pro rychlé obnovení sítě ekonomicky nebo technicky neumožňují částečné nebo úplné uplatnění příslušných TSI;

- f) v případě drážních vozidel jedoucích ze třetích zemí nebo do třetích zemí jejichž rozchod kolejí se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě Společenství.

Ve všech případech dotčený členský stát předem oznámí Komisi svou zamýšlenou odchylku a předá jí soubor dokladů vymezující TSI nebo jejich části, které si nepřeje uplatňovat, stejně jako odpovídající specifikace, které chce uplatňovat. Výbor stanovený v čl. 21 provede analýzu opatření předpokládaných členským státem. V případech podle písmen b), d) a f) Komise učiní rozhodnutí v souladu s postupem v čl. 21 odst. 2. V případě potřeby je vypracováno doporučení k specifikacím, které mají být uplatněny. Nicméně v případě podle písm. b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průjezdný průřez a rozchod kolejí.

### KAPITOLA III

#### **Součásti interoperability**

##### *Článek 8*

Členský stát učiní veškeré kroky nezbytné k zajištění, aby součásti interoperability:

- a) byly umístěny na trh pouze v případě, jestliže umožňují dosažení interoperability v rámci transevropské konvenční železniční dopravy, přičemž zároveň vyhovují základním požadavkům,
- b) byly využívány ve svých určených oblastech a byly vhodně instalovány a udržovány.

Tato opatření nebrání umístění těchto součástí na trh pro jiná uplatnění.

##### *Článek 9*

Na svém území, a ani na základě této směrnice, členské státy nesmí zakazovat, omezovat či bránit umístění součástí interoperability na trh, určené k užití v systému transevropské konvenční železniční dopravy, jestliže vyhovují této směrnici. Zejména nesmí vyžadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu prohlášení „ES“ o shodě nebo vhodnosti užití, jejichž složky jsou stanoveny v příloze IV.

##### *Článek 10*

1. Členský stát zváží, zda součásti interoperability nesoucí prohlášení „ES“ o shodě nebo vhodnosti užití vyhovují podstatným požadavkům této směrnice platným pro tyto součásti.

2. Všechny prvky interoperability podléhají posouzení shody a vhodnosti pro použití uvedenému v příslušné TSI a musí mít odpovídající certifikát.
3. Členské státy považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídající TSI nebo odpovídajícími evropskými specifikacemi vypracovanými s cílem tyto podmínky splnit.
4. zrušen
5. zrušen
6. Pokud v době přijetí TSI nejsou evropské specifikace dostupné a shoda s touto specifikací je zásadním předpokladem zaručení interoperability, mohou se TSI odvolat na nejpokročilejší dostupnou verzi návrhu evropské specifikace, se kterou má být shoda, nebo která zahrnuje celý tento návrh nebo jeho část.

#### *Článek 11*

Pokud se členský stát nebo Komise domnívají, že evropské specifikace přímo nebo nepřímo použité pro účely této směrnice nevyhovují základním požadavkům, může být rozhodnuto o částečném nebo úplném stažení takových specifikací z publikací, v nichž jsou obsaženy, nebo o jejich změně, a to v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 a po poradě s výborem zřízeným podle směrnice 98/34/ES.

#### *Článek 12*

1. Jestliže členský stát zjistí, že součást interoperability, obsažená v prohlášení „ES“ o shodě nebo o vhodnosti užití a umístění na trh, při svém určeném použití pravděpodobně nevyhoví základním požadavkům, pak musí učinit veškeré kroky nezbytné k omezení oblasti uplatnění této součásti, k zákazu jejího užívání nebo ji musí stáhnout z trhu. O učiněných opatřeních členské státy neprodleně uvědomí Komisi a uvedou důvody pro své rozhodnutí, přičemž zejména uvedou, zda nemožnost dosáhnout shody je způsobena:
  - a) neschopností vyhovět základním požadavkům;
  - b) nesprávným uplatňováním evropských specifikací v případech, kdy se s uplatněním této specifikace počítá;
  - c) nedostatečností evropských specifikací.
2. Komise konzultuje dotčené strany co nejdříve. Jestliže na základě této konzultace Komise určí, že opatření je oprávněné, musí o tom neprodleně informovat oznamující členský stát, stejně jako ostatní členské státy. Jestliže na základě této konzultace Komise určí, že opatření je neodůvodněné, musí o tom neprodleně informovat oznamující členský stát a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce ve Společenství. Jestliže je rozhodnutí podle odstavce 1 odůvodnitelné existencí mezery v evropských specifikacích, pak se musí uplatnit postup definovaný v článku 11.

3. Jestliže součást interoperability nesoucí prohlášení „ES“ o shodě není v souladu, učiní příslušný členský stát vhodná opatření proti tomu, kdo vypracoval prohlášení, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.
4. Komise zajistí, aby členské státy byly trvale informovány o průběhu a výsledcích tohoto postupu.

### *Článek 13*

1. Pro vypracování prohlášení „ES“ o shodě nebo vhodnosti užití součásti interoperability musí výrobce této součásti nebo jeho pověřený zástupce ve Společenství uplatňovat ustanovení stanovená příslušnými TSI.
2. Hodnocení shody nebo vhodnosti užití součásti interoperability musí být prováděno notifikovaným orgánem, u kterého výrobce nebo jeho pověřený zástupce ve Společenství podal žádost.
3. Jestliže součásti interoperability jsou předmětem ostatních směrnic Společenství, které obsahují jiná hlediska, potom v těchto případech musí prohlášení „ES“ shodě nebo vhodnosti užití uvádět, že součásti interoperability rovněž vyhovují požadavkům těchto ostatních směrnic.
4. Jestliže ani výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce ve Společenství nevyhovují povinnostem stanoveným v odstavcích 1, 2 a 3, potom tyto povinnosti přejdou na kteroukoliv osobu, která uvádí součásti interoperability na trh. Pro účely této směrnice platí stejné povinnosti pro jakoukoliv osobu, která sestavuje součásti interoperability nebo díly součásti interoperability, mající různý původ, nebo která vyrábí součásti interoperability pro své vlastní použití.
5. Aniž je dotčen článek 12:
  - a) kdykoli členský stát zjistí, že prohlášení „ES“ o shodě nebylo řádně vypracováno, musí být požádán výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce ve Společenství, aby součásti interoperability opět uvedli do stavu shody, a aby porušování této shody bylo ukončeno za podmínek stanovených členským státem;
  - b) jestliže přetrvává porušování shody, podnikne členský stát veškeré příslušné kroky k omezení nebo zákazu uvádění dotčené součásti interoperability na trh nebo musí zajistit, aby byla stažena z trhu v souladu s postupy podle článku 12.

## KAPITOLA IV

### **Subsystémy**

## Článek 14

1. Každý členský stát povoluje, aby do provozu byly uvedeny ty strukturální subsystémy, které tvoří systém transevropské konvenční železniční dopravy na jeho území, a které jsou umístěné nebo provozované na jeho území.

Za tímto účelem podniknou členské státy veškeré kroky nezbytné k zajištění, že tyto subsystémy mohou být uvedeny do provozu jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že plní podstatné požadavky, které se jich týkají, jakmile jsou začleněny do systému transevropské konvenční železniční dopravy. Zejména musí kontrolovat slučitelnost těchto subsystémů se systémem, do kterého jsou začleňovány.

2. Po uvedení těchto subsystémů do provozu každý členský stát zkontroluje, zda jsou provozovány a udržovány v souladu s podstatnými podmínkami k nim se vztahujícími, a poté tuto kontrolu provádí v pravidelných intervalech.

Za tímto účelem se při posuzování a ověřování dodržují postupy stanovené v příslušných 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 přezkoumá a s ohledem na implementační strategii uvedenou v příslušné TSI rozhodne, zda rozsah prací předpokládá nutnost nového schválení uvedení do provozu ve smyslu této směrnice.

Nové schválení uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když předpokládané práce mohou ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému. Je-li nové schválení nezbytné, rozhodne členský stát, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny. Členský stát sdělí své rozhodnutí Komisi a ostatním členským státům.

4. Jestliže členské státy schválí uvedení kolejových vozidel do provozu, odpovídají za přidělení alfanumerického identifikačního kódu každému vozidlu. Tento kód musí být vyznačen na každém vozidle a vložen do vnitrostátního registru vozidel, který splňuje tato kritéria:

a) registr vyhovuje společným specifikacím vymezeným v odstavci 5;

b) registr je veden a aktualizován orgánem nezávislým na železničních podnicích;

c) registr musí být 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)\*; musí být také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním orgánům 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\*\*, Agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury.

V případě, kdy kolejová vozidla byla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi, mohou členské státy akceptovat vozidla jasně označená podle jiného systému

kódování. Jakmile členský stát schválí uvedení takového vozidla do provozu na svém území, musí být prostřednictvím registru možné získat odpovídající údaje uvedené níže v odst. 5 písm. c), d) a e).

5. Společné specifikace pro registr se přijímají v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 na základě návrhů specifikací vypracovaných Agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla vkládání a získávání údajů. Registr musí obsahovat alespoň tyto informace:

- a) odkazy na ES prohlášení o ověření a vydávající orgán;
- b) odkazy na registr kolejových vozidel podle článku 24;
- c) údaje o vlastníku vozidla nebo nájemci;
- d) omezení týkající se používání vozidla;
- e) nezbytné bezpečnostní údaje týkající se plánu údržby vozidla.

\* Úř. věst. L 164, 30.4. 2004, s. 44.

\*\* 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)

#### *Článek 15*

Aniž je dotčen článek 19, členské státy nemohou na základě této směrnice na svém území zakazovat, omezovat nebo bránit výstavbě, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů, tvořících systém transevropské konvenční železniční dopravy, které vyhovují podstatným požadavkům. Zejména nemohou vyžadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k prohlášení „ES“ o ověření, jehož složky jsou stanoveny v příloze V.

#### *Článek 16*

1. Členské státy musí považovat za interoperabilní a základním požadavkům vyhovující takové strukturální subsystémy, které tvoří systém transevropské konvenční železniční dopravy obsažený v prohlášení „ES“ o ověření.

2. Ověření interoperability strukturálního subsystému, který v souladu se základními požadavky tvoří systém transevropské konvenční železniční dopravy, musí být provedeno na základě odkazu na TSI, pokud existují.

3. Pokud neexistují TSI anebo byla notifikována výjimka podle článku 7, zašlou členské státy ostatním členským státům a Komisi pro každý subsystém seznam technických předpisů používaných při uplatňování základních požadavků. Toto bude notifikováno před 30. dubnem 2005 a poté při každé změně seznamu technických předpisů. Členské státy rovněž při této příležitosti určí subjekty odpovědné

v souvislosti s těmito technickými pravidly za provádění postupu ověřování uvedeného v článku 18.

### *Článek 17*

Jestliže se ukáže, že TSI ne zcela vyhovují základním požadavkům, může být na požádání členského státu nebo z iniciativy Komise konzultován výbor uvedený v článku 21.

V takovém případě se TSI revidují 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.

### *Článek 18*

1. Aby mohlo být vypracováno prohlášení „ES“ o ověření, vyzve zadávající orgán nebo jeho úřední zástupce notifikovaný orgán pro tento účel vybraný, aby uplatnil postup „ES“ ověření podle přílohy VI.

2. Úkol notifikovaného orgánu odpovědného za „ES“ ověření subsystému začíná projektovou etapou a zahrnuje celou dobu výroby až do etapy přejímky, a to před uvedením subsystému do provozu. Rovněž obsahuje ověření rozhraní dotčeného subsystému se systémem, do kterého je začleňován, přičemž se vychází z informací dostupných v příslušné TSI a v rejstřících podle článku 24.

3. Notifikovaný orgán odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který má doprovázet prohlášení „ES“ o ověření. Tento soubor technické dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k charakteristikám subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu součástí interoperability. Musí rovněž obsahovat veškeré prvky vztahující se k podmínkám a omezením užívání a k pokynům týkajícím se obsluhy, stálého nebo běžného sledování, úprav a údržby.

### *Článek 19*

1. Jestliže členský stát zjistí, že strukturální subsystém obsažený v prohlášení „ES“ o ověření doprovázeném souborem technické dokumentace není plně v souladu s touto směrnicí, a zejména nevyhovuje základním požadavkům, může požádat o provedení dodatečné kontroly.

2. Členský stát podávající žádost neprodleně uvědomí Komisi o veškerých požadovaných dodatečných kontrolách a vysvětlí důvody, které k tomu opravňují. Komise neprodleně zahájí postup stanovený v čl. 21 odst. 2.

## KAPITOLA V

### **Notifikované orgány**

## Článek 20

1. Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům orgány příslušné pro provádění postupu hodnocení shody nebo vhodnosti užití podle článku 13 a postupu ověřování podle článku 18, přičemž uvedou oblast příslušnosti každého orgánu a identifikační čísla, která předem získají od Komise. Seznam orgánů, jejich identifikační čísla a oblasti příslušnosti Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropských společenství* a zajistí, aby byl tento seznam trvale aktualizován.
2. Členské státy uplatní kritéria stanovená v příloze VII a určená pro hodnocení orgánů, které mají být notifikovány. Orgány vyhovující hodnotícím kritériím stanoveným v příslušných evropských normách jsou považovány za orgány vyhovující těmto kritériím.
3. Členský stát odejme osvědčení orgánu, který nadále nevyhovuje kritériím uvedeným v příloze VII. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.
4. Pokud by členský stát nebo Komise dospěly k názoru, že orgán notifikovaný jiným členským státem nadále nevyhovuje příslušným kritériím, musí být tato záležitost sdělena výboru uvedenému v článku 21, který zaujme stanovisko do tří měsíců. S ohledem na názor výboru Komise uvědomí dotčené členské státy o všech změnách nezbytných k tomu, aby notifikovanému orgánu byl zachován udělený status.
5. Komise zřídí pracovní skupinu pro koordinaci notifikovaných subjektů (dále jen „koordinační skupina“), která se bude zabývat záležitostmi týkajícími se uplatňování postupů při posuzování shody nebo vhodnosti použití uvedených v článku 13 a postupu ověřování uvedeného v článku 18 nebo uplatňováním příslušných TSI. Na práci koordinační skupiny se jako pozorovatelé mohou podílet zástupci členských států.

O práci vykonané v rámci této koordinační skupiny informují Komisi a pozorovatelé výbor uvedený v článku 21. Komise případně navrhne opatření nezbytná k nápravě problémů.

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

## KAPITOLA VI

### Výbor a pracovní program

## Článek 21

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený podle článku 21 směrnice 96/48/ES (dále jen „výbor“).
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES 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 notifikovaných subjektů.

#### *Článek 21a*

Komise může předložit výboru jakoukoli záležitost týkající se provádění této směrnice. V případě potřeby Komise přijme prováděcí doporučení v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2.

#### *Článek 21b*

Přílohy II až VI mohou být změněny v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2.

#### *Článek 22*

Jakmile tato směrnice vstoupí v platnost, výbor může projednat jakoukoliv věc týkající se interoperability systému transevropské konvenční železniční dopravy včetně otázek vztahujících se interoperabilitě mezi transevropskou železniční dopravou a železniční dopravou třetích zemí.

#### *Článek 23*

1. Aniž je dotčen postup schvalování pověření podle čl. 6 odst. 1, je pořadí priorit pro schvalování TSI toto:

a) první skupina TSI se týká řízení a zabezpečení; využití telematiky v nákladní dopravě; provozu a řízení dopravy (včetně kvalifikace zaměstnanců přeshraniční dopravy s ohledem na kritéria definovaná v přílohách II a III); nákladních vozů; hluku způsobeného kolejovými vozidly a infrastrukturou. Pokud jde o kolejová vozidla, nejdříve budou rozpracovány TSI vozidel pro mezinárodní provoz;

b) dále budou podle možností Komise a Agentury rovněž projednávány tyto návrhy TSI: využití telematiky v osobní dopravě, údržba se zřetelem k bezpečnosti, osobní vozy, hnací vozidla a lokomotivy, infrastruktura, energie a znečištění ovzduší. Pokud jde o kolejová vozidla, nejdříve budou rozpracována vozidla pro mezinárodní provoz;

c) na požádání Komise, členského státu nebo Agentury může výbor v souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 rozhodnout o vypracování TSI pro další oblast, pokud se týká subsystému zmíněného v příloze II.

2. V souladu s postupem stanoveným v čl. 21 odst. 2 vypracuje Komise pracovní program dodržující pořadí priorit uvedených v odstavci 1 a pořadí ostatních úkolů, které jsou jí svěřeny touto směrnicí.

TSI uvedené v prvním pracovním programu podle odst. 1 písm. a) musí být vypracovány nejpozději do 20. dubna 2004.

3. Pracovní program sestává z těchto etap:

a) vypracování odpovídající architektury konvenčního železničního systému na základě návrhu vytvořeného Agenturou, založené na seznamu subsystémů (příloha II), aby byl zaručen soulad mezi TSI. Tato architektura musí zejména zahrnovat různé prvky systému a jejich rozhraní a působit jako referenční rámec pro definování oblastí užívání každé TSI;

b) přijetí modelové struktury pro vypracování TSI;

c) přijetí metody analýzy nákladů a přínosů řešení předložených v TSI;

d) přijetí pověření potřebných k vypracování TSI;

e) přijetí základních parametrů pro každou TSI;

f) schválení návrhu normalizačních programů;

g) příprava přechodného období mezi dnem, kdy vstoupí v platnost směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004\*, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, a zveřejněním TSI, včetně přijetí referenčního systému uvedeného v článku 25.

\* Úř. věst. L 164, 30.4. 2004, s.114.

## KAPITOLA VII

### **Registry infrastruktury a vozidlového parku**

#### *Článek 24*

1. Členské státy zajistí zveřejňování a každoroční aktualizaci registrů infrastruktury a registrů vozidlového parku. Tyto registry musí uvádět hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí souvisejících 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 do registrů infrastruktury a registrů vozidlového parku zařazovány.

2. Kopie uvedených registrů se zašle Agentuře a příslušným členským státům a zpřístupní se k nahlédnutí zainteresovaným stranám, včetně významných subjektů daného sektoru.

## KAPITOLA VIII

### **Přechodná ustanovení**

#### *Článek 25*

1. V souladu s články 3 a 12 nařízení (ES) č. 881/2004/ vypracuje Agentura na základě informací poskytnutých členskými státy podle čl. 16 odst. 3, technických dokumentů z dané profesní oblasti a textů příslušných mezinárodních dohod návrh referenčního systému technických pravidel zajišťujících současný stupeň interoperability tratí a kolejových vozidel, které budou podle čl. 1 odst. 3 zahrnuty do rozsahu působnosti této směrnice. Komise podle postupu stanoveného v čl. 21 odst. 2 tento návrh přezkoumá a rozhodne, zda návrh může tvořit referenční systém až do přijetí TSI..
2. Na základě přijetí výše uvedeného referenčního systému členské státy uvědomí Komisi o svém úmyslu přijmout jakékoliv vnitrostátní opatření nebo o vypracování jakéhokoliv projektu na svém území, které se od referenčního systému liší.

## KAPITOLA IX

### **Závěrečná ustanovení**

#### *Článek 26*

Každé rozhodnutí přijaté ve shodě s touto směrnicí a týkající se hodnocení shody nebo vhodnosti užití součástí interoperability a kontroly subsystémů tvořících systém transevropské konvenční železniční dopravy, a každé rozhodnutí přijaté ve shodě s články 11, 12, 17 a 19, musí podrobně uvádět důvody, na kterém je založeno. Musí být co nejdříve oznámeno dotčené straně spolu s uvedením opravných prostředků dostupných podle platných právních předpisů v dotčených členských státech a časové lhůtě povolené k provedení těchto opravných prostředků.

#### *Článek 27*

1. Členské státy uvedou v platnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 20. dubna 2003, s výjimkou

ustanovení konkrétních pro každou TSI, která jsou prováděna v souladu s opatřeními konkrétními pro každou TSI. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

#### *Článek 28*

Každé dva roky, a poprvé 20. dubna 2005, Komise podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku učiněném při prosazování interoperability systému transevropské konvenční železniční dopravy. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 7.

Smišený zastupitelský orgán vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroje schopné na požádání členského státu nebo Komise vytvořit přehled úrovně interoperability systému transevropské konvenční železniční dopravy. Tento nástroj musí využívat informace dostupné v registrech uvedených v článku 24.

#### *Článek 29*

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem svého vyhlášení v *Úředním věstníku Evropských společenství*.

#### *Článek 30*

Tato směrnice je určena členskými státem.

V Bruselu dne 19. března 2001.

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
N. FONTAINE

*Za Radu*  
*předseda*  
A. LINDH

## PŘÍLOHA I

### **TRANSEVROPSKÝ KONVENČNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM**

#### **1. INFRASTRUKTURA**

*Transevropský konvenční železniční systém 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\* nebo uvedená ve všech změnách tohoto rozhodnutí, které byly provedeny jako výsledek revize tohoto rozhodnutí podle jeho článku 21.*

*Pro účely této směrnice může být tato síť dále dělena do následujících kategorií:*

- tratě určené pro osobní dopravu;*
- tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní);*
- tratě zvláště projektované nebo modernizované pro nákladní dopravu;*
- terminály osobní dopravy;*
- terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť;*
- spojovací tratě mezi výše uvedenými kategoriemi.*

*Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a pro telekomunikace určené pro dálkovou osobní a nákladní dopravu v síti s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.*

#### **2. KOLEJOVÁ VOZIDLA**

*Kolejová vozidla zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti transevropské konvenční železniční dopravy nebo na jejich částech, včetně:*

- motorových nebo elektrických jednotek,*
- motorových nebo elektrických hnacích vozidel,*
- osobních vozů,*
- nákladních vozů, včetně kolejových vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů.*

*Součástí je také mobilní vybavení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury, které však nepředstavuje nejvyšší prioritu.*

*Každá z výše uvedených kategorií se dále dělí na*

- kolejová vozidla pro mezinárodní provoz,*

– kolejová vozidla pro vnitrostátní provoz.

### 3. KOMPATIBILITA TRANSEUROPSKÉHO KONVENČNÍHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

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

### 4. ROZŠÍŘENÍ OBLASTI PŮSOBNOSTI

#### 1. SKUPINY TRATÍ A KOLEJOVÝCH VOZIDEL

*V zájmu efektivního vynaložení nákladů při zajišťování interoperability budou v případě potřeby vypracovány další skupiny kategorií tratí a kolejových vozidel uvedených v této příloze. Bude-li to nezbytné, mohou se funkční a technické specifikace uvedené v čl. 5 odst. 3 lišit podle skupin.*

#### 2. ÚČELNOST VYNALOŽENÝCH NÁKLADŮ

*Při analýze nákladů a přínosů navrhovaných opatření se zohlední mimo jiné toto:*

- náklady na navrhované opatření;
- snížení kapitálových nákladů a výdajů z důvodu úspor vyplývajících z rozsahu průmyslové produkce a lepšího využívání kolejových vozidel;
- snížení investičních nákladů a nákladů na údržbu a provoz v důsledku větší konkurence mezi výrobci a společnostmi provádějícími údržbu;
- ekologické přínosy v důsledku technického zlepšování železničního systému;
- zvýšení bezpečnosti provozu.

*Kromě toho se v tomto hodnocení uvedou očekávané důsledky pro všechny zúčastněné provozovatele a hospodářské subjekty.*

\* 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)

## PŘÍLOHA II

### SUBSYSTÉMY

#### 1. SEZNAM SUBSYSTÉMŮ

Pro účely této směrnice může být systém tvořící transevropskou konvenční železniční dopravu členěn na tyto subsystémy, buď:

- a) ve strukturální oblasti:
  - infrastruktura;
  - energetika;
  - řízení, ovládání a signalizace;
  - vozidlový park, nebo
- b) v provozní oblasti:
  - údržba;
  - využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

#### 2. POPIS SUBSYSTÉMŮ

Pro každý subsystém nebo část subsystému navrhuje smíšený zastupitelský orgán v době vypracovávání příslušného návrhu TSI seznam hledisek týkajících se interoperability.

Aniž je dotčena volba hledisek a součástí vztahujících se k interoperabilitě nebo dotčeno pořadí, v jakém budou předkládány jako předmět TSI, zahrnují tyto subsystémy zejména:

##### 2.1 **Infrastrukturu:**

Trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely, atd.), související staniční infrastrukturu (nástupiště, přístupové cesty včetně zařízení pro osoby se sníženou pohyblivostí, atd.), bezpečnostní a ochranná zařízení.

##### 2.2 **Energetiku:**

Elektrizační systém, trolejová vedení a sběrače proudu.

##### 2.3 **Řízení, ovládání a signalizaci:**

Veškeré zařízení nezbytné k zajištění bezpečnosti a k ovládání a řízení pohybu vlaků oprávněných k jízdě po síti.

#### 2.4 **Dopravní provoz a řízení dopravy:**

Postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů jak během normálního, tak zhoršeného provozu, zejména řízení vlaků, plánování a řízení dopravy.

Odborná způsobilost, která může být vyžadovaná pro provádění mezinárodní dopravy.

#### 2.5 **Využití telematiky:**

V souladu s přílohou I se tento subsystém skládá ze dvou prvků:

- a) využití v osobní dopravě, včetně systémů poskytujících cestujícím informace před a po cestě, rezervačních a platebních systémů, hospodářství přepravy zavazadel, zabezpečování spojení mezi vlaky a ostatními druhy dopravy;
- b) využití v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů a vlaků), systémů seřadování a přidělování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s ostatními druhy dopravy a výroby elektronických doprovodných dokumentů.

#### 2.6 **Vozidlový park:**

Struktura, systém ovládání a řízení veškerých vlakových zařízení, trakční jednotky a agregáty na přeměnu energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové mechanismy (lokomotivní podvozky, nápravy, atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk-stroj (řidič, vlakový doprovod a cestující včetně zařízení pro osoby se sníženou pohyblivostí), pasivní nebo aktivní bezpečnostní zařízení a ochrana zdraví cestujících a doprovodu vlaku.

#### 2.7 **Údržbu:**

Postupy, související zařízení, logistická střediska pro údržbu a rezervy umožňující povinnou nápravnou a preventivní údržbu k zajištění interoperability systému železniční dopravy a k zaručení požadovaného výkonu.

## PŘÍLOHA III

### ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

#### 1. OBECNÉ POŽADAVKY

##### 1.1. **Bezpečnost**

- 1.1.1 Návrh, konstrukce nebo montáž, údržba a sledování složek kritických pro bezpečnost, a především složek vztahujících se k pohybu vlaku, musí zaručovat bezpečnost na úrovni odpovídající cílům stanoveným pro síť, včetně cílů stanovených pro mimořádné situace.
- 1.1.2 Parametry související se stykem kolo / kolejnice musí vyhovovat požadavkům stability potřebným k zaručení bezpečného pohybu při nejvyšší povolené rychlosti.
- 1.1.3 Užívané složky musí odolat každému normálnímu nebo výjimečnému namáhání, které bylo přesně stanoveno v průběhu doby provozu. Vlivy veškerých náhodných poruch musí být vhodnými prostředky omezovány.
- 1.1.4 Konstrukce pevných zařízení a vozidlového parku a volba užitých materiálů musí být zaměřeny na omezování vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.
- 1.1.5 Veškerá zařízení určená k manipulaci uživateli musí být konstruována tak, aby nenarušovala bezpečnost při svém předpokládaném používání způsobem, který není v souladu se zveřejněnými pokyny.

##### 1.2 **Spolehlivost a dostupnost**

Kontrola a údržba pevných nebo pohyblivých složek souvisejících s jízdou vlaku musí být organizována, prováděna a kvantifikována takovým způsobem, aby provoz těchto součástí stále probíhal za určených podmínek.

##### 1.3 **Zdraví**

- 1.3.1 Materiály, které způsobem svého používání mohou představovat ohrožení zdraví osob, které k nim mají přístup, se nesmí ve vlacích a na železniční infrastruktuře používat.
- 1.3.2 Tyto materiály musí být vybírány, rozmístovány a užívány takovým způsobem, aby omezily emisi škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru.

## 1.4 **Ochrana životního prostředí**

- 1.4.1 V etapě projektování systému je třeba v souladu s platnými ustanoveními Společenství hodnotit a brát v úvahu, jaký vliv má na životní prostředí zavádění a provozování systému transevropské konvenční železniční dopravy.
- 1.4.2 Materiály užívané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.
- 1.4.3 Vozidlový park a systémy dodávky energie musí být konstruovány a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky slučitelné s instalacemi, zařízeními a veřejnými či soukromými sítěmi, se kterými mohou přijít do styku.
- 1.4.4 Provozování transevropské konvenční železniční dopravy musí respektovat existující předpisy o emisích hluku.
- 1.4.5 Provozování systému transevropské konvenční železniční dopravy nesmí za normálního stavu údržby umožňovat vznik nepřijatelné úrovně pozemních vibračních činností a oblastí v blízkosti infrastruktury.

## 1.5 **Technická slučitelnost**

Technické charakteristiky infrastruktury a pevných zařízení musí být slučitelné navzájem a s technickými charakteristikami vlaků, které mají být používány v systému transevropské konvenční železniční dopravy.

Jestliže se slučitelnost s těmito charakteristikami ukáže být na určitých úsecích sítě obtížná, mohou být provedena dočasná řešení zajišťující slučitelnost v budoucnosti.

## 2. **KONKRÉTNÍ POŽADAVKY PRO KAŽDÝ SUBSYSTÉM**

### 2.1 **Infrastruktura**

#### 2.1.1 **Bezpečnost**

Je třeba učinit vhodné kroky k zabránění přístupu nebo nežádoucího vniknutí do zařízení.

Je třeba učinit kroky k omezení nebezpečí, kterému jsou vystaveny osoby zejména ve stanicích, přes které jezdí vlaky.

Infrastruktura, na kterou má veřejnost přístup, musí být konstruována a provedena tak, aby omezovala veškeré ohrožení lidí (stabilita, požár, přístup, evakuace, nástupiště, atd.).

V zájmu respektování konkrétních bezpečnostních podmínek ve velmi dlouhých tunelech je třeba přijmout vhodná opatření.

## 2.2 Energetika

### 2.2.1 Bezpečnost

Provoz systémů dodávky energie nesmí narušovat bezpečnost jak vlaků, tak osob (uživatelů, provozních pracovníků, obyvatel v blízkosti dráhy a třetích stran).

### 2.2.2 Ochrana životního prostředí

Činnost systémů dodávky elektrické nebo tepelné energie nesmí překračovat určené meze narušování životní prostředí.

### 2.2.3 Technická slučitelnost

Užívané systémy dodávky elektrické a tepelné energie musí:

- umožnit vlakům dosahovat určené úrovně výkonu,
- být slučitelné se sběrači umístěnými na vlcích, jde-li o elektrické trakční systémy.

## 2.3 Řízení, ovládání a signalizace

### 2.3.1 Bezpečnost

Řídicí, ovládací a signalizační zařízení a užívané postupy musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro tuto síť. Systémy řízení, ovládání a signalizace by měly nadále zajišťovat bezpečný průjezd vlaků, kterým je povolena jízda za mimořádných podmínek.

### 2.3.2 Technická slučitelnost

Veškerá nová infrastruktura a veškerý nový vozidlový park, vyrobený nebo sestavený po schválení slučitelných systémů řízení, ovládání a signalizace, musí být přizpůsobeny pro využití těchto systémů.

Řídicí, ovládací a signalizační zařízení instalované uvnitř kabin osob řídicích drážní vozidlo musí za určených podmínek umožnit normální provoz v celém systému transevropské konvenční železnice.

## 2.4 Vozidlový park

### 2.4.1 Bezpečnost

Struktura vozidlového parku a spojení mezi vozidly musí být řešeny takovým způsobem, aby prostory pro cestující a prostory pro řízení byly chráněny v případě srážky nebo vykolejení.

Elektrické zařízení nesmí narušovat bezpečnost a činnost řídicích, ovládacích a signalizačních zařízení.

Způsoby brždění a vzniklé namáhání musí být slučitelné s konstrukcí kolejí, inženýrskými stavbami a signalizačním systémem.

Je třeba učinit kroky k zabránění přístupu k prvkům pod elektrickým proudem, v zájmu neohrožit bezpečnost osob.

V případě nebezpečí musí instalovaná zařízení umožnit cestujícím uvědomit osobu řídící drážní vozidlo, a členům doprovodu vlaku musí tato zařízení umožnit navázat s ním spojení.

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

Musí být k dispozici nouzové východy a tyto musí být označeny.

Musí být stanovena vhodná opatření beroucí ohled na konkrétní bezpečnostní podmínky ve velmi dlouhých tunelech.

Nouzový osvětlovací systém s dostatečnou intenzitou a trváním je ve vlacích povinný.

Vlaky musí být vybaveny veřejným sdělovacím systémem zajišťujícím komunikaci doprovodu vlaku a pozemního řízení s veřejností.

#### 2.4.2 Spolehlivost a dostupnost

Konstrukce životně důležitého zařízení a jízdního, trakčního a brzdového zařízení a systému řízení a ovládání musí být řešena tak, aby ve specifických poruchových situacích umožňovala vlaku pokračovat, aniž by nepříznivě ovlivňovala zařízení, které zůstává v provozu.

#### 2.4.3 Technická slučitelnost

Elektrické zařízení musí být slučitelné s činnostmi řídicích, ovládacích a signalizačních zařízení.

V případě elektrické trakce musí být charakteristiky sběračů elektrického proudu takové, aby vlakům umožňovaly jízdu při využívání dodávky energie v systému transevropské konvenční železniční dopravy.

Charakteristiky vozidlového parku musí být takové, aby umožňovaly jízdu na každé trati, na které se provoz tohoto vozidlového parku předpokládá.

#### 2.4.4 **Kontrola**

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

### 2.5 **Údržba**

#### 2.5.1 Zdraví a bezpečnost

Technické vybavení a postupy používané ve údržbářských střediscích musí zajistit bezpečnou činnost subsystémů a nesmí způsobit ohrožení lidského zdraví.

#### 2.5.2 Ochrana životního prostředí

Technické vybavení a postupy používané v údržbářských střediscích nesmí překračovat povolené úrovně narušování okolního životního prostředí.

#### 2.5.3 Technická slučitelnost

Údržbářské vybavení pro konvenční vozidlový park musí být takové, aby umožňovalo provádění činností, které se týkají bezpečnosti, zdraví a pohodlí, na veškerém vozidlovém parku, při jehož konstrukci se s těmito činnostmi počítalo.

### 2.6 Provoz a řízení dopravy

#### 2.6.1 Bezpečnost

Přizpůsobení pravidel provozování sítě a přizpůsobení kvalifikace pracovníků obsluhy drážního vozidla a pracovníků řídicích drážní dopravu musí být takové, aby byl zajištěn bezpečný provoz, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky mezinárodní a vnitrostátní dopravy.

Činnosti a intervaly údržby, školení a kvalifikace pracovníků údržby a pracovníků řídicích drážní dopravu a systém zabezpečování jakosti stanovený dotčenými provozovateli v řídicích a údržbářských střediscích musí být takové, aby zajišťovaly vysokou úroveň bezpečnosti systému.

#### 2.6.2 Spolehlivost a použitelnost

Fáze a činnosti údržby, školení a kvalifikace pracovníků údržby a pracovníků řídicích drážní dopravu a systém zabezpečování jakosti zřízený příslušnými provozovateli v řídicích a údržbářských střediscích musí být takové, aby zajišťovaly vysokou úroveň spolehlivosti a použitelnosti systému.

#### 2.6.3 Technická slučitelnost

Přizpůsobení pravidel provozování sítě a přizpůsobení kvalifikace pracovníků řídicích drážní vozidlo, pracovníků údržby a kontroly drážního vozidla a pracovníků řídicích drážní dopravu musí být takové, aby zajišťovalo provozní účinnost transevropské konvenční železniční dopravy, přičemž je třeba dbát na odlišné požadavky mezinárodní a vnitrostátní dopravy.

### 2.7 Použití telematiky v nákladní a osobní dopravě

#### 2.7.1 Technická slučitelnost

Podstatnými požadavky na použití telematiky je zaručení minimální kvality dopravy pro cestující a nákladní dopravce a přepravce, zejména s ohledem na technickou slučitelnost.

Je třeba učinit kroky k zajištění:

- aby databáze, programy a postupy řídicí sdělování dat byla vypracovány způsobem umožňujícím co největší výměnu dat mezi různými způsoby použití a provozovateli, vyjímaje důvěrná a obchodní data;
- aby přístup uživatelů k informacím byl snadný.

### 2.7.2 Spolehlivost a použitelnost

Metody používání, řízení, aktualizování a údržby těchto databází, programů a postupů řídicí sdělování musí zaručovat účinnost těchto systémů a kvalitu dopravy.

### 2.7.3 Zdraví

Rozhraní mezi těmito systémy a uživateli musí vyhovovat minimálním pravidlům ergonomiky a ochrany zdraví.

### 2.7.4 Bezpečnost

Pro uchovávání a přenášení informací vztahujících se k bezpečnosti musí být zajištěny vhodné úrovně integrity a spolehlivosti.

## PŘÍLOHA IV

### SHODA A VHODNOST UŽITÍ SOUČÁSTÍ INTEROPERABILITY

1. Prohlášení „ES“ se vztahuje na součásti interoperability související s interoperabilitou systému transevropské konvenční železniční dopravy tak, jak je uvedeno v článku 3. Tyto součásti interoperability mohou být:

- 1.1 **Součásti vícenásobného užití**

Jedná se o součásti, které nejsou zvláštní pro železniční dopravu a mohou být jako takové užívány v jiných oblastech.

- 1.2 **Součásti vícenásobného užití mající zvláštní charakteristiky**

Jedná se o součásti vícenásobného užití, které nejsou jako takové zvláštní pro železniční dopravu, ale musí vykazovat určitou úroveň výkonu, jsou-li používány pro železniční účely;

- 1.3 **Zvláštní součásti**

Jedná se o součásti, které jsou zvláštní pro uplatnění na železnici.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI

Prohlášení „ES“ zahrnuje:

- buď zhodnocení shody provedené notifikovaným orgánem nebo notifikovanými orgány a týkající se původní shody součástí interoperability, uvažované samostatně, s technickými specifikacemi, kterým je třeba vyhovět;
- nebo hodnocení či posudek provedený notifikovaným orgánem nebo notifikovanými orgány a týkající se vhodnosti užití součástí interoperability uvažované, zejména jde-li o styčné body v rámci jejího železničního prostředí, ve vztahu k technickým specifikacím určeným ke kontrole a zejména k těm, které mají funkční povahu.

Postup hodnocení prováděný notifikovanými orgány v projekčních a výrobních etapách vychází z modulů definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v souladu s podmínkami uvedenými v TSI.

3. OBSAH PROHLÁŠENÍ „ES“

Prohlášení ES o shodě nebo vhodnosti užití a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno stejným jazykem jako pokyny a musí obsahovat:

- odkazy na směrnici;
- jméno a adresu výrobce nebo jeho pověřeného zástupce ve Společenství (uveďte obchodní jméno a plnou adresu a v případě pověřeného zástupce rovněž obchodní jméno výrobce či konstruktéra);
- popis součásti interoperability (model, typ, atd.);
- popis postupu užívaného při prohlášení o shodě a zejména vhodnosti užití (článek 13);
- veškeré relevantní popisy, kterým součást interoperability vyhovuje, a zejména podmínky jejího užití;
- jméno a adresu notifikovaného orgánu nebo notifikovaných orgánů účastnících se postupu užívaného s ohledem na shodu či vhodnost užití, datum osvědčení o zkoušce, případně spolu s dobou trvání a podmínkami platnosti osvědčení;
- případný odkaz na evropské specifikace;
- identifikaci podepsané osoby zmocněné k uzavírání závazků v zastoupení výrobce nebo pověřeného zástupce výrobce ve Společenství.

## PŘÍLOHA V

### PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ

Prohlášení „ES“ o ověření a průvodní dokumenty musí být datovány a podepsány.

Prohlášení musí být napsáno stejným jazykem jako technický doklad a musí obsahovat:

- odkazy na směrnici;
- jméno a adresu smluvního subjektu nebo jeho zplnomocněného zástupce ve Společenství (uved'te obchodní jméno a plnou adresu, a v případě zplnomocněného zástupce uveďte rovněž obchodní jméno smluvního subjektu);
- stručný popis subsystému;
- jméno a adresu notifikovaného orgánu, který vedl „ES“ ověření podle článku 18;
- odkazy na dokumenty obsažené v souboru technických dokladů;
- veškerá relevantní dočasná nebo závěrečná ustanovení, kterým mají subsystémy vyhovovat, a zejména případná veškerá provozní omezení nebo podmínky;
- v případě dočasnosti: doba trvání platnosti prohlášení „ES“;
- totožnost podepsané osoby.

## PŘÍLOHA VI

### POSTUP OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

#### 1. ÚVOD

Ověřování ES je postup, kterým notifikovaný orgán na požádání smluvního orgánu nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství kontroluje a potvrzuje, že subsystém:

- vyhovuje směrnicí;
- vyhovuje ostatním předpisům odvozeným ze Smlouvy a může být uveden do provozu.

#### 2. ETAPY

Subsystém je zkontrolován v každé z těchto etap:

- celkový projekt;
- provedení subsystému a především stavebních činností, montážních dělů a celkové úpravy;
- závěrečné přezkoušení subsystému.

#### 3. OSVĚDČENÍ

Notifikovaný orgán odpovědný za ověřování „ES“ vyhotoví osvědčení o shodě určené smluvnímu orgánu nebo jeho zplnomocněnému zástupci usazeném ve Společenství, který následně na to vyhotoví prohlášení „ES“ o ověření určené dozorčímu orgánu členského státu, ve kterém je subsystém umístěn nebo provozován.

#### 4. SOUBOR TECHNICKÝCH DOKLADŮ

Soubor technických dokladů doprovázející prohlášení o ověření musí obsahovat:

- pro infrastrukturu: plány stavebních objektů, zápis o schválení výkopů a výztuží, zápisy o zkouškách a kontrole betonu;
- pro ostatní subsystémy: obecné a podrobné výkresy v souladu s realizací, elektrické a hydraulické diagramy, diagramy kontrolních okruhů, popis zpracování dat a automatických systémů, provozní a údržbářské příručky apod.;
- seznam součástí interoperability podle článku 3, které jsou zahrnuty do subsystémů;

- kopie prohlášení „ES“ o shodě nebo vhodnosti užití, kterými musí být uvedené součásti vybaveny v souladu s článkem 13 směrnice a případně doprovázeny odpovídajícími výpočetními poznámkami, a kopie zápisu o zkouškách a testech provedených notifikovanými orgány na základě společných technických specifikací;
- osvědčení od notifikovaného orgánu odpovědného za ověřování „ES“ doprovázené odpovídajícími výpočetními poznámkami, tímto orgánem ratifikované a konstatující, že projekt je v souladu s touto směrnicí, a uvádějící všechny neodvolané výhrady zapsané během provádění činností; osvědčení má být doprovázeno zprávami o prohlídce a o auditu vyhotovenými stejným orgánem v souvislosti s jeho úkoly, jak specifikováno oddílech 5.3 a 5.4.

## 5. KONTROLA

- 5.1 Cílem kontroly „ES“ je zajistit, aby v průběhu výroby subsystému byly plněny povinnosti odvozované z technického dokladu.
- 5.2 Notifikovaný orgán odpovědný za kontrolu výroby musí mít stálý přístup na stavenišť, do výrobních dílen, skladových prostor a případně i k zařízením na výrobu montovaných dílů a ke zkoušecím zařízením, a obecně ke všem objektům, které uzná za potřebné navštívit při plnění svých úkolů. Smluvní subjekt, nebo jeho zmocněný zástupce uvnitř Společenství musí notifikovanému orgánu zaslat nebo nechat zaslat všechny dokumenty potřebné pro tento účel a zejména prováděcí plány a technickou dokumentaci týkající se subsystému.
- 5.3 Notifikovaný orgán odpovídající za kontrolu provádění musí pravidelně provádět audity s cílem potvrdit soulad se směrnicí. Musí poskytnout auditorské zprávy těm, kteří odpovídají za provádění. Smí požadovat, aby mu byla při určitých etapách stavebních činností umožněna přítomnost.
- 5.4 Navíc smí notifikovaný orgán vykonat neočekávané návštěvy pracoviště nebo výrobních dílen. Po dobu těchto návštěv smí notifikovaný orgán vést úplné nebo částečné audity. Těm, kteří odpovídají za realizaci, musí poskytnout zprávu o prohlídce a případně i auditorskou zprávu.

## 6. PŘEDÁNÍ

Úplný doklad podle odstavce 4 musí být uložen u smluvního subjektu nebo jeho zmocněného zástupce ve Společenství, a to jako doklad k osvědčení o shodě, které je vydané notifikovaným orgánem odpovídajícím za ověření dobrého fungování subsystému. Doklad musí být připojen k prohlášení „ES“ o ověření, které smluvní subjekt zašle dozorčímu orgánu dotčeného členského státu.

Kopie dokladu musí být uchovávána smluvním subjektem po dobu provozní životnosti subsystému. Musí být zaslána každému členskému státu, jestliže o to požádá.

## 7. ZVEŘEJNĚNÍ

Každý notifikovaný orgán musí pravidelně zveřejňovat příslušné informace o:

- obdržených požadavcích na „ES“ ověřování;
- vydaných osvědčení o shodě;
- odmítnutých osvědčení o shodě.

## 8. JAZYK

Doklady a korespondence týkající se postupů „ES“ ověřování musí být vyhotoveny v úředním jazyce členského státu, ve kterém je smluvní subjekt nebo jeho zmocněný zástupce ve Společenství usazen nebo v jazyce tímto subjektem přijatém.

## PŘÍLOHA VII

### MINIMÁLNÍ KRITÉRIA, KTERÁ JE TŘEBA BRÁT V ÚVAHU ČLENSKÝMI STÁTYPŘI NOTIFIKACI ORGÁNŮ

1. Orgán, jeho ředitel a pracovníci odpovídající za provádění kontrol se nesmí, ať již přímo, nebo jako zmocnění zástupci, účastnit projektování, výroby, konstrukce, marketingu či údržby součástí interoperability nebo subsystémů nebo jejich užívání. To nevylučuje možnost výměny technických informací mezi výrobcem nebo konstruktérem a tímto orgánem.
2. Orgán a pracovníci odpovídající za prohlídku musí provádět kontrolní činnosti s co největší odbornou systematičností a s co největší technickou způsobilostí a musí být osvobození od jakéhokoliv tlaku a podnětů, zejména finančního druhu, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky prohlídky, a zejména těch tlaků a podnětů, vyvolávaných osobami, nebo skupinami osob dotčenými výsledky kontrol.

Zejména musí být subjekt a zaměstnanci odpovědní za provádění zkoušek funkčně nezávislí na orgánech pověřených vydáváním schválení k uvedení vozidel do provozu podle této směrnice, licencí podle směrnice Rady 95/18/ES ze dne 19. června 1995 o vydávání licencí železničním podnikům\* a osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES a na inspekčních orgánech.

\* 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).

3. Orgán musí zaměstnávat pracovníky a vlastnit prostředky vyžadované k uspokojivému provádění technických a správních úkolů spojených s kontrolami; má mít rovněž přístup k zařízení potřebnému pro výjimečné kontroly.
4. Pracovníci odpovídající za kontroly musí mít:
  - řádný technický a odborný výcvik;
  - uspokojivé znalosti požadavků týkajících se kontrol, které provádějí, a dostatečnou praxi v těchto kontrolách;
  - schopnost vyhotovovat osvědčení, zápisy a zprávy tvořící formální zápis o vedených prohlídkách.
5. Musí být zaručena nezávislost pracovníků odpovídajících za kontrolu. Žádný činitel nesmí být odměněn na základě počtu provedených kontrol nebo výsledků těchto kontrol.

6. Orgán musí uzavřít pojistku občanskoprávní odpovědnosti, pokud tato pojistka není zajišťována státem podle vnitrostátních právních předpisů nebo pokud kontrola není prováděna přímo členským státem.
7. Pracovníci tohoto orgánu jsou povinni zachovávat služební tajemství týkající se všeho, co zjistí při vykonávání svých povinností (s výjimkou příslušných správních úřadů ve státě, kde provádějí tyto činnosti), a to ve shodě s touto směrnicí nebo jakýmkoliv ustanovením vnitrostátních právních předpisů provádějících směrnici.

*PŘÍLOHA VIII*

zrušeno