

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 Komise¹,

s ohledem na stanovisko Hospodářského a sociálního výboru²,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů³,

v souladu s postupem stanoveným v článku 189c Smlouvy⁴,

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 1990⁵ toto sdělení příznivě přijala;

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.

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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 Společenství⁶ 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 sítě 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 prostředí⁷ vyžaduje posouzení vlivu výstavby tratí dálkové železniční dopravy na životní prostředí;

vzhledem k tomu, že vnitrostátní předpisy a vnitřní řady železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly; že tyto vnitrostátní předpisy a vnitřní řady 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

⁶ Úř. věst. L 237, 24. 8. 1991, s. 25.

⁷ Úř. věst. L 175, 5. 7. 1985, s. 40.

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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 nepřijatelně 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/EHS⁸, 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 společenství*;

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;

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

⁸ 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.

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

93/465/EHS⁹; 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 nejúžeji 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

⁹ 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).

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,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

Obecná ustanovení

Článek 1

1. V souladu s články 129b a 129c Smlouvy je cílem této směrnice stanovit podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému na území Společenství tak, jak je popsáno v příloze I.
2. Tyto podmínky se týkají projektů, výstavby, modernizace a provozování infrastruktury a kolejových vozidel přispívajících k funkčnosti systému a určených k uvedení do provozu po dni vstupu této směrnice v platnost.

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

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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,
- h) „společným zastupitelským orgánem“ rozumí subjekt sdružující zástupce provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a průmyslu, pověřený vypracováním technických specifikací pro interoperabilitu. „Provozovateli infrastruktury“ se rozumí ti, kteří jsou uvedeni v člancích 3 a 7 směrnice 91/440/EHS,
- i) „oznámenými subjekty“ rozumějí subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES ověřování subsystémů.

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.

KAPITOLA II

Technické specifikace pro interoperabilitu

Článek 5

1. Pro každý subsystém bude vypracována TSI. V případě subsystémů týkajících se životního prostředí, provozu nebo uživatelů budou TSI vypracovány pouze v rozsahu nezbytném k zajištění interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému v oblasti infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení provozu a kolejových vozidel.
2. Subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.
3. V rozsahu nezbytném k dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému musí být v TSI
 - a) specifikovány základní požadavky kladené na subsystémy a na jejich rozhraní;
 - b) stanoveny základní parametry uvedené v příloze II bodě 3, které jsou nezbytné pro splnění základních požadavků;
 - c) stanoveny podmínky, kterým je třeba vyhovět, aby bylo dosaženo stanovených výkonností pro každou z těchto kategorií tratí:
 - zvláště vybudované vysokorychlostní tratě;
 - tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost;
 - tratě zvláště modernizované pro vysokou rychlost, se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními,
 - d) stanoveny případná prováděcí pravidla pro určité zvláštní případy,
 - e) určeny prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému při splnění základních požadavků,
 - f) stanoveno v každém zvažovaném případě, který z modulů definovaných v rozhodnutí 93/456/EHS, případně který zvláštní postup má být použit při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, jakož i při ES ověřování subsystémů.
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.

Článek 6

1. Návrhy TSI vypracovává společný zastupitelský orgán z pověření Komise postupem podle čl. 21 odst. 2. Tyto TSI budou přijaty a revidovány stejným postupem. Komise je zveřejní v *Úředním věstníku Evropských společenství*.
2. Společný zastupitelský orgán odpovídá za vypracování revize a aktualizaci TSI a za vypracování doporučení pro výbor uvedený v článku 21, aby mohl být zohledněn technický rozvoj nebo sociální požadavky.
3. Při vypracování, přijetí a revidování TSI se musí zohlednit předpokládané náklady na technická řešení k jejich splnění tak, aby byla určena a realizována nejvýhodnější řešení. Za tímto účelem připojí společný zastupitelský orgán ke každému návrhu TSI posouzení předpokládaných nákladů a přínosů těchto technických řešení pro všechny dotčené provozovatele a hospodářské subjekty.
4. Výbor uvedený v článku 21 bude společným zastupitelským orgánem pravidelně informován o postupu prací při vypracování TSI. Výbor může dávat společnému zastupitelskému orgánu pokyny a vhodná doporučení pro vytváření TSI na podkladě základních požadavků anebo pro posouzení nákladů.
5. Při přijetí každé TSI musí být postupem podle čl. 21 odst. 2 stanoven den jejího vstupu v platnost.
6. Společný zastupitelský orgán musí pracovat otevřeným a průhledným způsobem v souladu s obecnými normalizačními postupy Společenství.

Článek 7

V následujících případech a za následujících okolností může členský stát upustit od uplatňování jedné nebo více TSI, včetně těch, které se týkají kolejových vozidel:

- a) v případě projektu nové vysokorychlostní tratě nebo projektu modernizace existující tratě na vysokorychlostní trať, který je v pokročilé fázi vývoje v době zveřejnění příslušných TSI.

Dotyčný členský stát předem oznámí Komisi svou zamýšlenou odchylku, informuje ji o dosažené fázi projektu a zašle jí soubor podkladů vymezujících ty TSI nebo jejich části, které si nepřeje uplatňovat, a opatření, která chce při realizaci projektu k podpoře jeho případné interoperability uplatnit, a rovněž technické, správní nebo hospodářské důvody odůvodňující tuto odchylku.

- b) v případě projektu modernizace existující tratě na vysokorychlostní trať, kde jsou průjezdný průřez, rozchod koleje nebo osová vzdálenost kolejí této tratě odlišné od těchto parametrů u většiny evropských železničních sítí, a kde trať netvoří přímé spojení s vysokorychlostní sítí jiného členského státu, která je součástí transevropské vysokorychlostní sítě.

Dotyčný členský stát předem oznámí Komisi svou zamýšlenou odchylku a zašle jí soubor podkladů vymezujících ty TSI nebo jejich části týkající se fyzikálních parametrů uvedených v prvním pododstavci, které si nepřeje uplatňovat, opatření,

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

kteřá chce při realizaci projektu k podpoře jeho případné interoperability uplatnit, přechodná opatření zaručující kompatibilitu provozu a rovněž technické, správní nebo hospodářské důvody odůvodňující tuto odchylku.

- c) v případě projektů nových tratí nebo projektů modernizace existujících tratí na vysokorychlostní tratě realizovaných na území dotyčného členského státu, jestliže jeho železniční síť není napojena na vysokorychlostní železniční síť zbývající části Společenství nebo je od této sítě izolována mořem.

Dotyčný členský stát předem oznámí Komisi svou zamýšlenou odchylku a zašle jí soubor podkladů obsahující doklady stanovené v písm. b) druhém pododstavci.

- d) v případě projektu modernizace existující tratě na vysokorychlostní trať, kde by uplatnění těchto TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu.

Dotyčný členský stát předem oznámí Komisi svou zamýšlenou odchylku a zašle jí soubor podkladů vymezujících ty TSI nebo jejich části, které si nepřeje uplatňovat. Komise posoudí, zda opatření zamýšlená členským státem jsou opodstatněná, a přijme rozhodnutí postupem podle čl. 21 odst. 2.

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.

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.
2. Shoda prvku interoperability se základními požadavky, které se vůči němu uplatňují, je stanovena vzhledem k odpovídajícím evropským specifikacím, pokud existují.
3. Odkazy na evropské specifikace se zveřejňují v *Úředním věstníku Evropských společenství*.
4. Členské státy zveřejní odkazy na vnitrostátní normy provádějící evropské normy.
5. Pokud žádné evropské specifikace neexistují, informují jednotlivé členské státy, aniž je dotčen čl. 20 odst. 5, ostatní členské státy a Komisi o normách a technických specifikacích používaných při uplatňování základních požadavků.

Článek 11

Jestliže má členský stát nebo Komise za to, že evropské specifikace nevyhovují základním požadavkům, může být rozhodnuto o částečném nebo úplném stažení uvedených specifikací z publikací, v nichž jsou tyto specifikace obsaženy, nebo o jejich změnách postupem podle čl. 21 odst. 2, a jde-li o evropské normy, po konzultaci s výborem zřízeným směrnicí Rady 83/189/EHS ze dne 28. března 1983 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů.

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 dotýčný členský stát učiní veškeré kroky nezbytné k omezení oblasti použití tohoto prvku, k zákazu jeho používání nebo k jeho stažení z trhu. Dotýčný 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 dotýčné 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,

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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.

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

Článek 14

Každý členský stát povolí uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících transevropský vysokorychlostní železniční systém, které jsou umístěny na jeho území nebo provozovány železničními podniky, které zde působí.

Za tímto účelem učiní členské státy veškerá nezbytná opatření, aby tyto subsystémy mohly být uvedeny do provozu jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány, instalovány nebo provozovány takovým způsobem, že nebudou bránit splnění základních požadavků, které se jich týkají, jakmile budou začleněny do transevropského vysokorychlostního železničního systému.

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.

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.
3. Pokud žádné TSI neexistují, zašlou členské státy ostatním členským státům a Komisi seznam technických předpisů používaných při uplatňování základních požadavků.

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.

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.
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.

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 nespĺňuje 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 dotýčný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si oznámený subjekt zachoval udělený statut.

5. V případě potřeby se koordinace činnosti oznámených subjektů provádí v souladu s čl. 21 odst. 4.

KAPITOLA VI

Výbor

Článek 21

1. Komisi je nápomocen výbor složený ze zástupců členských států, kterému předsedá zástupce Komise.

2. Zástupce Komise předloží výboru návrh opatření, která mají být přijata. Výbor zaujme stanovisko k návrhu ve lhůtě, kterou může předseda stanovit podle naléhavosti věci. Stanovisko se přijímá většinou stanovenou v čl. 148 odst. 2 Smlouvy pro přijímání rozhodnutí, která má Rada přijímat na návrh Komise. Hlasům zástupců členských států ve výboru je přidělena váha stanovená v uvedeném článku. Předseda nehlasuje.

Komise přijme zamýšlená opatření, jsou-li v souladu se stanoviskem výboru.

Pokud zamýšlená opatření nejsou v souladu se stanoviskem výboru nebo pokud výbor žádné stanovisko nezaujme, předloží Komise Radě neprodleně návrh opatření, která mají být přijata. Rada se usnese kvalifikovanou většinou.

Pokud se Rada neusnese ve lhůtě tří měsíců ode dne, kdy jí byl návrh předán, přijme navrhovaná opatření Komise s výjimkou případů, kdy se Rada proti opatřením vysloví prostou většinou.

3. Výbor může projednat jakoukoli záležitost týkající se interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému.

4. V případě potřeby může výbor ustavit pracovní skupiny, které mají výboru pomáhat při plnění jeho úkolů, zejména pokud jde o koordinaci činnosti oznámených subjektů.

5. Výbor bude zřízen po vstupu této směrnice v platnost.

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 subsystemů tvořících transevropský vysokorychlostní železniční systém, a každé rozhodnutí učiněné na

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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.

Článek 23

1. Členské státy změní a přijmou své právní a správní předpisy, aby schvalovaly použití prvků interoperability, uvádění subsystémů vyhovujících této směrnici do provozu a jejich provoz, nejpozději do 30 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*.

Článek 26

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 23. července 1996.

*Za Radu
předseda
I. YATES*

PŘÍLOHA I

TRANSEVROPSKÝ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM

1. Infrastruktura

a) Infrastruktura transevropského vysokorychlostního železničního systému je taková infrastruktura, která je stanovena v rámci hlavních směrů uvedených v článku 129c Smlouvy pro tratě transevropské dopravní sítě, a sice pro tratě

- zvláště vybudované pro jízdu vlaků vysokými rychlostmi,
- zvláště modernizované pro jízdu vlaků vysokými rychlostmi.

Tyto infrastruktury mohou zahrnovat spojovací tratě, zejména uzly nových tratí nebo tratí modernizovaných pro vysoké rychlosti, se stanicemi na těchto tratích umístěnými v centrech měst, přičemž rychlosti musí zohledňovat místní podmínky.

b) Vysokorychlostní tratě zahrnují:

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

2. Kolejová vozidla

Vysokorychlostní vlaky založené na pokročilé technologii musí být konstruovány tak, aby zaručily bezpečnou a nepřerušovanou jízdu:

- při rychlosti nejméně 250 km/h na zvláště vybudovaných vysokorychlostních tratích, s tím, že umožní za vhodných okolností dosáhnout rychlosti vyšší než 300 km/h,
- při rychlosti v řádu 200 km/h na existujících tratích, které byly nebo budou zvláště modernizovány,
- při co nejvyšší rychlosti na ostatních tratích.

3. Kompatibilita infrastruktury a kolejových vozidel

Provoz vysokorychlostních vlaků předpokládá dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury s vlastnostmi kolejových vozidel. Na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady.

PŘÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. Pro účely této směrnice může být systém, jakým je transevropský vysokorychlostní železniční systém, rozčleněn na tyto subsystémy:

1.1 Strukturální oblasti:

- infrastruktura,
- energie,
- řízení a zabezpečení,
- kolejová vozidla.

1.2 Provozní oblasti:

- údržba,
- životní prostředí,
- provoz,
- uživatelé.

2. Pro každý subsystém je seznam hledisek týkajících se interoperability uveden v zadáních předávaných společnému zastupitelskému orgánu pro vypracování návrhu TSI.

Podle čl. 6 odst. 1 musí být tato zadání stanovena v souladu s postupem uvedeným v čl. 21 odst. 2.

V případě potřeby je seznam hledisek týkajících se interoperability uvedený v zadáních upřesněn společným zastupitelským orgánem v souladu s čl. 5 odst. 3 písm. c).

3. Ve smyslu čl. 5 odst. 3 písm. b) jsou následující parametry považovány za základní parametry pro dosažení interoperability:

ZÁKLADNÍ PARAMETRY

- minimální průjezdný průřez,
- minimální poloměr oblouku koleje,
- rozchod koleje,
- maximální namáhání koleje,
- minimální délka nástupiště,

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

- výška nástupiště,
- napájecí napětí,
- geometrie trolejového vedení,
- vlastnosti ERTMS* ,
- hmotnost na nápravu,
- maximální délka vlaku,
- obrys kolejového vozidla,
- minimální brzdné vlastnosti,
- mezní elektrické hodnoty pro kolejové vozidlo,
- mezní mechanické hodnoty pro kolejové vozidlo,
- provozní vlastnosti spojené s bezpečností vlakové dopravy,
- mezní hodnoty pro vnější hluk,
- mezní hodnoty pro vnější vibrace,
- mezní hodnoty pro vnější elektromagnetické rušení,
- mezní hodnoty pro vnitřní hluk,
- mezní hodnoty pro klimatizaci,
- vlastnosti související s přepravou tělesně postižených osob.

* European Rail Traffic Management System (Evropský systém řízení železničního provozu).

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 emisi 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.

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

Činnosti 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 vlcích.

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.

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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

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.

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 nepřijatelné 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 dotýcnými 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 dotýcnými 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,

Revidovaný překlad právního předpisu Evropských společenství

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.
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.

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.
 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.
-