

VYHLÁŠKA
352/2004 Sb.

**o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému
ve znění vyhlášky č. 377/2006 Sb., vyhlášky č. 326 /2011 Sb. a vyhlášky č. 2/2014 Sb.**

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 66 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb. a zákona č. 103/2004 Sb., (dále jen "zákon") k provedení § 3a odst. 1, § 49a odst. 4 a § 49d odst. 1 zákona:

ČÁST PRVNÍ

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

§ 1

Předmět úpravy

(1) Tato vyhláška zapracovává příslušné předpisy Evropské unie¹⁾ a stanoví technické požadavky na součásti interoperability, jakož i na jejich konstrukční a provozní podmínky, způsob vedení registrů součástí subsystémů drah a kolejových vozidel a údaje v nich obsažené.

(2) „Kolejovým vozidlem“ se pro účely této vyhlášky rozumí drážní vozidlo způsobilé k provozu na dráhách evropského železničního systému.

ČÁST DRUHÁ

**TECHNICKÉ POŽADAVKY SOUČÁSTI INTEROPERABILITY A SUBSYSTÉMY
EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU**

§ 2

Dráhy a kolejová vozidla konvenčního železničního systému

(1) Dráhy konvenčního železničního systému tvoří tyto typy drah a jejich strukturální součásti:

- a) dráhy určené pro osobní dopravu,
- b) dráhy určené pro nákladní dopravu,
- c) dráhy určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),
- d) stanice a terminály osobní dopravy,
- e) terminály nákladní dopravy včetně překladišť mezi jednotlivými druhy dopravy a
- f) dráhy spojující výše uvedené typy drah navzájem a dráhy spojující výše uvedené typy drah se stanicemi a terminály osobní a nákladní dopravy.

(2) Vozidlový park konvenčního železničního systému zahrnuje kolejová vozidla, která jsou způsobilá k provozu na dráhách konvenčního železničního systému, zejména

- a) motorové nebo elektrické vozy a jednotky s vlastním pohonem,
- b) motorové nebo elektrické lokomotivy,

- c) speciální vozidla, konstruovaná pro údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy a odstraňování následků mimořádných událostí,
- d) vozy osobní dopravy a
- e) vozy nákladní dopravy včetně kolejových vozidel určených pro přepravu silničních vozidel.

(3) Každý z druhů kolejových vozidel podle odstavce 2 se dále rozděluje na

- a) kolejová vozidla pro mezinárodní drážní dopravu a
- b) kolejová vozidla pro vnitrostátní drážní dopravu.

§ 3

Dráhy a kolejová vozidla vysokorychlostního železničního systému

(1) Dráhy vysokorychlostního železničního systému tvoří:

- a) dráhy vybudované pro provoz dosahující rychlosti alespoň 250 km/h,
- b) dráhy modernizované pro provoz dosahující rychlosti vyšší než 200 km/h a
- c) modernizované dráhy napojené na dráhy podle písmen a) a b), na nichž provoz nedosahuje rychlosti 200 km/h, zejména z technických, provozních a geografických důvodů, včetně spojovacích tratí mezi dráhami vysokorychlostního a konvenčního železničního systému, průjezdů stanicemi a přístupů do terminálů.

(2) Vozidlový park vysokorychlostního železničního systému zahrnuje kolejová vozidla

- a) s rychlostí přesahující 300 km/h, jsou-li zkonstruována pro provoz na dráhách podle odstavce 1 písm. a),
- b) dosahující rychlosti alespoň 200 km/h na dráhách uvedených v odstavci 1 a
- c) nedosahující rychlosti 200 km/h, pokud splňují požadavky příslušných technických specifikací interoperability¹⁵⁾ pro bezpečný provoz kolejových vozidel ve vysokorychlostním železničním systému a jsou provozována na dráhách uvedených v odstavci 1.

§ 4

Základní parametry evropského železničního systému

(1) Technická dokumentace staveb dráhy, technické podmínky technologických zařízení dopravní cesty dráhy nebo technické podmínky kolejových vozidel vymezí základní parametry interoperability. Pokud nestanoví technické specifikace interoperability¹⁵⁾ jinak, základními parametry pro dosažení interoperability jsou

- a) průjezdný průřez,
- b) minimální poloměr oblouku koleje,
- c) rozchod koleje,
- d) maximální zatížení koleje,
- e) minimální délka nástupiště,
- f) výška nástupiště,
- g) napájecí napětí trolejového vedení,
- h) geometrie trolejového vedení,
- i) vlastnosti evropského systému řízení železničního provozu (dále ve zkratce "ERTMS"),³⁾
- j) hmotnost na nápravu,
- k) maximální délka vlaku,
- l) statický a kinematický obrys kolejového vozidla,

- m) minimální brzdě vlastnosti,
- n) mezní elektrické hodnoty pro kolejové vozidlo,
- o) mezní mechanické hodnoty pro kolejové vozidlo,
- p) provozní vlastnosti spojené s bezpečností vlakové dopravy,
- q) mezní hodnoty pro vnější hluk,
- r) mezní hodnoty pro vnější vibrace,
- s) mezní hodnoty pro vnější elektromagnetické rušení,
- t) mezní hodnoty pro vnitřní hluk,
- u) mezní hodnoty pro klimatizaci,
- v) zajišťování podmínek pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu a orientace.

(2) Základní parametry součástí interoperability a subsystémů použitých v evropském železničním systému musí zajistit dokonalou slučitelnost vlastností dopravní cesty dráhy s vlastnostmi kolejových vozidel a zabezpečit na tratích evropského železničního systému plynulé a bezpečné provozování drážní dopravy, požadovanou úroveň výkonnosti a kvality služeb při vynaložení přiměřených nákladů na provozování dráhy a drážní dopravy.

§ 5

Interoperabilita evropského železničního systému

(1) Pro evropskou železniční síť lze použít jen takové součásti drah, které zajišťují dokonalou slučitelnost technických charakteristik dopravní cesty dráhy s technickými charakteristikami použitých kolejových vozidel včetně palubních součástí všech dotčených subsystémů.

(2) Součásti interoperability smí být

a) používány pouze v případě, jestliže jejich technické charakteristiky umožňují dosažení interoperability v evropském železničním systému, přičemž zároveň vyhovují základním požadavkům na konstrukční a provozní vlastnosti, uvedeným v části třetí vyhlášky,

b) instalovány a udržovány pouze v souladu s ustanoveními technických specifikací interoperability.

§ 6

Subsystémy

(1) Evropský železniční systém se člení na subsystémy

- a) ve strukturální oblasti:
 1. dopravní cesta dráhy (dále jen "infrastruktura"),
 2. energie,
 3. traťové řízení a zabezpečení,
 4. palubní řízení a zabezpečení
 5. kolejová vozidla,
- b) v provozní oblasti:
 1. provozování dráhy a organizování drážní dopravy,
 2. údržba,

3. využití integrace přenosu a zpracování dat a souvisejících informací (dále jen "telematika") v osobní a nákladní dopravě.

(2) Přehled technických norem a dalších dokumentů, které obsahují požadavky na návrh a posuzování shody subsystémů a součástí interoperability železničního systému a které pokrývají kritéria technických parametrů, zkušební metody a specifikace výrobků, jsou uvedeny v předpisech Evropské unie upravujících technické specifikace interoperability¹⁵⁾.

§ 7

Popis subsystémů

(1) Subsystémy evropského železničního systému ve strukturální oblasti zahrnují

- a) infrastrukturu, tvořenou železničním spodkem, svrškem a ~~umělými~~ stavbami, tj. zejména trať, kolejnice, pražce, výhybky, zvláštní konstrukce a konstrukční prvky, inženýrské stavby, např. mosty, tunely, související staniční infrastrukturu, např. nástupiště, přístupové cesty včetně zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, bezpečnostní a ochranná zařízení, např. oplocení, zábradlí, protihlukové stěny,
- b) energie obsahující elektrická napájecí zařízení včetně trolejového vedení a traťovou část systému měření spotřeby elektrické energie, podmínky napájecích systémů a zásobování elektrinou a jinými energiemi,
- c) traťové řízení a zabezpečení, tj. veškeré stabilní zařízení nezbytné k zajištění komunikace mezi řízením dopravy a vlakovým personálem, k zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, jakož i k ovládání a řízení pohybu vlaků oprávněných k jízdě po dráze,
- d) palubní řízení a zabezpečení, tj. všechna zařízení na kolejových vozidlech nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vozidel oprávněných k jízdě po dráze,
- e) kolejová vozidla, jejichž součástí je konstrukční uspořádání, systémy ovládání a řízení veškerých zařízení na kolejových vozidlech, sběrače proudu, trakční jednotky a agregáty na přeměnu energie, palubní vybavení pro měření spotřeby elektrické energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové mechanismy (podvozky, nápravy atd.) a jejich zavěšení, dveře vozidel, rozhraní člověk - stroj (např. rozhraní mezi osobou řídící kolejové vozidlo, doprovodem vlaku a cestujícími včetně zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), pasivní nebo aktivní bezpečnostní zařízení ve vozidlech a opatření pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku.

(2) Subsystémy evropského železničního systému v provozní oblasti zahrnují

a) provozování dráhy a organizování drážní dopravy, přičemž se tento subsystém skládá ze dvou prvků:

1. postupy a při nich používaná zařízení umožňující nepřetržitou činnost různých strukturálních subsystémů jak během řádného, tak mimořádného provozování systému, zejména při plánování, organizaci a řízení dopravy,

2. odborná způsobilost provozovatele dráhy a odborná způsobilost provozovatele drážní dopravy,

b) údržbu, sestávající se z postupů, souvisejících zařízení, logistických pracovišť pro údržbu včetně rezerv umožňujících povinnou opravou a preventivní údržbu k zajištění provozuschopnosti a interoperability systému železniční dopravy a k zaručení požadovaného výkonu,

c) využití telematiky, přičemž se tento subsystém skládá ze dvou prvků:

1. využití v osobní dopravě, zejména provozování systémů poskytujících cestujícím informace před a po cestě, rezervačních a platebních systémů, sledování, organizování a řízení přepravy zavazadel, zajišťování návaznosti spojení mezi vlaky a ostatními druhy dopravy,

2. využití v nákladní dopravě, zejména provozování informačních systémů pro sledování nákladu a vlaku, systémů seřadování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování návaznosti přepravy s ostatními druhy dopravy, vyhotovení a přenos elektronických doprovodných dokumentů.

ČÁST TŘETÍ

ZÁKLADNÍ POŽADAVKY NA KONSTRUKČNÍ A PROVOZNÍ VLASTNOSTI

HLAVA I

OBECNÉ POŽADAVKY

§ 8

Bezpečnost

(1) Návrh, konstrukce, montáž, údržba, jakož i sledování součástí kritických pro bezpečnost, především součástí vztahujících se k jízdě vlaku, musí zaručovat bezpečnost na úrovni odpovídající cílům stanoveným v technických specifikacích interoperability¹⁵⁾ pro subsystém, včetně cílů stanovených pro mimořádné situace, přičemž se respektují požadavky národních systémů.

(2) Parametry související se stykem kolo/kolejnice musí vyhovovat požadavkům stability potřebným k zaručení bezpečné jízdy až do nejvyšší dovolené rychlosti, především z hlediska správné funkce zabezpečovacího zařízení a přípustných hodnot vzájemného rušení. Parametry brzdových zařízení musí umožňovat zastavení vlaku ve stanovené zábrzdné vzdálenosti¹⁶⁾ i při nejvyšší povolené rychlosti.

(3) Užívané součásti musí odolat každému normálnímu nebo výjimečnému namáhání, které se předpokládá v průběhu doby provozu včetně čelení vlivům veškerých náhodných poruch.

(4) Konstrukce součástí dráhy a kolejových vozidel a volba užitých materiálů musí být zaměřeny na omezování vzniku, šíření a účinků ohně a kouře v případě požáru.

(5) Veškerá zařízení určená k manipulaci uživateli musí být navržena tak, aby ani při případném používání způsobem, který není v souladu se zveřejněnými pokyny, nenarušovala bezpečný provoz zařízení nebo bezpečnost a zdraví uživatelů.

§ 9

Spolehlivost a dostupnost

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

§ 10

Ochrana bezpečnosti a zdraví

(1) Materiály, které způsobem svého používání mohou představovat ohrožení bezpečnosti a zdraví osob, které k nim mají přístup, se nesmí u konstrukcí kolejových vozidel a na součástech dráhy používat.⁶⁾

(2) Materiály užívané na kolejových vozidlech a v součástech dráhy musí být vybírány, rozmísťovány a užívány takovým způsobem, aby omezily emise škodlivého a nebezpečného kouře nebo plynů, zejména v případě požáru.

§ 11

Ochrana životního prostředí

(1) V etapě projektování systému je nutné v souladu se zvláštními právními předpisy⁷⁾ posoudit vliv zavádění a provozování evropského železničního systému na životní prostředí.

(2) Materiály užívané na kolejových vozidlech a v součástech dráhy musí zabránit emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné.

(3) Vozidlový park a systémy dodávky energie musí být konstruovány a vyrobeny takovým způsobem, aby splňovaly požadavky elektromagnetické kompatibility⁸⁾ s instalacemi, zařízeními infrastruktury a veřejnými či soukromými sítěmi.

(4) Při provozu evropského železničního systému musí být dodržovány stanovené meze obtěžování hlukem podle zvláštního právního předpisu.⁹⁾

(5) Úniky provozních kapalin z kolejových vozidel do prostoru kolejového svršku a emise ze spalovacích motorů hnacích kolejových vozidel nesmí překročit stanovené limity.

(6) Provozování evropského železničního systému nesmí za řádného stavu údržby infrastruktury a kolejových vozidel způsobovat v obvodu a ochranném pásmu dráhy překročení dovolených hodnot vibrací působících na člověka na pracovištích, ve stavbách sloužících k pobytu osob a celkové vertikální vibrace o kmitočtu nižším než 0,5 Hz stanovených podle zvláštního právního předpisu.⁹⁾

§ 12

Technická slučitelnost

(1) Technické charakteristiky součástí dráhy musí být slučitelné navzájem, jakož i s technickými charakteristikami kolejových vozidel, které mají být používány v evropském železničním systému. Technické charakteristiky používaných kolejových vozidel je nezbytné přizpůsobit technickým charakteristikám součástí dráhy, pokud se nejedná o novou stavbu dráhy nebo její rekonstrukci, jejíž součástí umožní provozování nových vozidel.

(2) Nelze-li z technických nebo ekonomických důvodů dosáhnout slučitelnost s technickými charakteristikami na určitých úsecích evropské železniční sítě ihned, je nezbytné provést dočasná administrativní a technická opatření umožňující provozování evropského železničního systému a zajistit slučitelnost při nejbližší rekonstrukci nebo modernizaci, přičemž se respektují požadavky systémů na území České republiky.

§ 12a

Přístupnost

(1) Subsystemy infrastruktura, kolejová vozidla, provozování dráhy a organizování drážní dopravy a telematika v osobní dopravě zahrnují opatření k předcházení a odstraňování překážek v přístupu osob se zdravotním postižením a osob se sníženou schopností pohybu a orientace k přepravním službám pro přepravu osob a zajišťují jejich rovný přístup k těmto službám.

(2) Požadavky podle odstavce 1 musí být pro subsystemy infrastruktura a kolejová vozidla splněny v souladu s technickými specifikacemi interoperability při jejich návrhu, konstrukci, údržbě, obnově, modernizaci a provozu. V případě subsystému provozování dráhy a organizování drážní dopravy jsou požadavky podle odstavce 1 obsaženy ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce.

HLAVA II

KONKRÉTNÍ POŽADAVKY PRO KAŽDÝ SUBSYSTEM

§ 13

Infrastruktura

(1) Každý přístupný prvek na dopravní cestě dráhy, určený pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy, musí být zabezpečen před nedovoleným přístupem nebo vniknutím neoprávněných osob.

(2) Ve stanicích a zastávkách určených pro přepravu osob je nezbytné učinit opatření k omezení nebezpečí, kterému jsou osoby vystaveny obzvláště při pohybu kolejových vozidel.

(3) Stavby a prostory na dopravní cestě dráhy, kam má veřejnost přístup, musí být konstruovány a provedeny tak, aby omezovaly možné ohrožení osob z hlediska stability staveb, požáru, přístupu, evakuace osob a podobně.¹⁰⁾

(4) V tunelech a na mostech s délkou delší než 500 m musí být přijata opatření v zájmu respektování konkrétních bezpečnostních podmínek (např. podmínky pro osvětlení, únikové cesty, záchranné evakuační plány).

§ 14

Energie

(1) Provoz systémů dodávky energie na dráze nesmí narušovat bezpečnost provozování dráhy a drážní dopravy, jakož i bezpečnost přítomných cestujících, přepravníků, jakož i zaměstnanců a třetích osob v ochranném pásmu dráhy.

(2) Činnost systémů dodávky elektrické nebo tepelné energie nebo paliv nesmí způsobovat překračování určených mezí narušování životního prostředí stanovených zvláštním právním předpisem.¹¹⁾

(3) Užívané systémy dodávky elektrické a tepelné energie musí zajišťovat technickou slučitelnost a umožnit kolejovým vozidlům dosahovat určené úrovně výkonu.

(4) Užívané systémy dodávky elektrické trakční energie musí být slučitelné s definovanými parametry elektrických hnacích vozidel včetně podmínek spolupráce jejich sběračů s trakčním vedením.

§ 15

Řízení a zabezpečení

(1) Řídicí, komunikační, ovládací a zabezpečovací zařízení a užívané postupy musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro evropský železniční systém (ERTMS).³⁾ Systémy řízení, ovládání, komunikace, návěstění a zabezpečení musí dále zajišťovat bezpečnou jízdu vlaků, kterým je povolena jízda za mimořádných podmínek náhradního nebo nouzového řízení dopravy.

(2) Veškeré nové součásti dráhy a veškerá nová kolejová vozidla vyrobená nebo sestavená po schválení slučitelných systémů řízení, komunikace, zabezpečovacího zařízení a návěstění musí být přizpůsobena pro využití těchto systémů. Žádné zařízení nesmí narušovat bezpečnou činnost řídicích, ovládacích a zabezpečovacích zařízení.

(3) Řídicí, komunikační, ovládací a zabezpečovací zařízení instalované na stanovišti osob řídicích kolejové vozidlo musí při dodržení provozních podmínek umožnit normální provoz v celém evropském železničním systému, přičemž se respektují požadavky národních systémů.

§ 16

Provoz

(1) Přizpůsobení pravidel provozování dráhy, pravidel provozování drážní dopravy a přizpůsobení odborné způsobilosti osob řídicích kolejové vozidlo, doprovodu vlaku a zaměstnanců řídicích drážní dopravu ve vnitřních předpisech provozovatele dráhy a dopravce musí být takové, aby bylo

zajištěno bezpečné provozování dráhy a drážní dopravy a byla zajištěna provozní účinnost evropského železničního systému, přičemž se respektují rozdílné požadavky mezinárodní a vnitrostátní dopravy.

(2) Činnosti a intervaly školení a odborná způsobilost zaměstnanců doprovodu vlaku, zaměstnanců řídicích drážní dopravy a zaměstnanců údržby součástí dráhy a systém zabezpečování údržby a kvality práce stanovený dotčenými provozovateli pro řídicí a údržbářská pracoviště musí spolehlivě zajišťovat úroveň bezpečnosti systému stanovenou v technických specifikacích interoperability. Fáze a činnosti údržby, školení a odborná způsobilost zaměstnanců doprovodu vlaku, zaměstnanců řídicích drážní dopravy a zaměstnanců údržby součástí dráhy a systém zabezpečování kvality práce zřízený příslušnými provozovateli pro řídicí pracoviště a pracoviště údržby musí zajišťovat úroveň spolehlivosti a použitelnosti systému stanovenou v technických specifikacích interoperability.

(3) Přizpůsobení pravidel provozování drážní dopravy a přizpůsobení odborné způsobilosti zaměstnanců doprovodu vlaku, zaměstnanců řídicích drážní dopravy a zaměstnanců údržby a kontroly kolejových vozidel musí zajišťovat úroveň spolehlivosti a použitelnosti vozidel stanovenou v technických specifikacích interoperability, aby byla dosažena provozní účinnost evropského železničního systému, přičemž se respektují odlišné požadavky mezinárodní a vnitrostátní dopravy.

Kolejová vozidla evropského železničního systému

§ 17

(1) Kolejová vozidla pro osobní dopravu včetně přechodu mezi vozidly musí být řešena takovým způsobem, aby prostory pro cestující a prostory pro řízení byly chráněny v případě železniční nehody.

(2) Žádné zařízení nesmí narušovat bezpečnou činnost řídicích, ovládacích a zabezpečovacích zařízení na kolejových vozidlech.

(3) Systémy brzdících zařízení, způsoby brzdění a vzniklé namáhání musí být slučitelné s konstrukcí kolejí, umělými stavbami železničního spodku a systémem návěstění.

(4) Volný přístup k součástem napájeným elektrickým proudem nízkého a vysokého napětí na kolejových vozidlech musí být zamezen nebo konstrukčně upraven tak, aby neohrozil bezpečnost osob.

(5) V případě nebezpečí musí instalovaná zařízení umožnit cestujícím uvědomit osobu řídicí kolejové vozidlo o vzniku nebezpečí a členům doprovodu vlaku musí tato zařízení umožnit navázat spojení s osobou řídicí kolejové vozidlo.

(6) Dveře vozidla určené pro nástup a výstup cestujících musí mít zabudovaný systém otevírání a zavírání zaručující bezpečnost cestujících.

(7) V kolejovém vozidle pro osobní dopravu musí být k dispozici nouzové východy, které musí být jako takové zřetelně označeny.

(8) U kolejových vozidel provozovaných v tunelech s délkou 1000 m a větší musí být stanovena vhodná opatření zohledňující konkrétní bezpečnostní podmínky při mimořádné události v tunelu.

(9) V kolejových vozidlech pro osobní dopravu je povinný nouzový osvětlovací systém s dostatečnou intenzitou a dobou provozu.

(10) Vlaky musí být vybaveny záznamovým zařízením. Údaje získávané pomocí tohoto zařízení a zpracování informací z tohoto zařízení musí být vzájemně harmonizovány podle ustanovených příslušných technických specifikací interoperability

(11) Vlaky pro osobní dopravu musí být vybaveny komunikačním systémem zajišťujícím komunikaci doprovodu vlaku a osoby řídící drážní dopravu s cestujícími.

(12) Vlaky pro osobní dopravu musí být vybaveny stanovenými protipožárními prostředky.

§ 18

(1) Čelní okna na stanovišti osob řídících kolejové vozidlo musí být osazena bezpečnostními skly splňujícími bezpečnostní požadavky pro stanovenou konstrukční rychlost vozidla.

(2) Konstrukce provozně důležitého jízdního, trakčního a brzdového zařízení, systému řízení a ovládání kolejových vozidel musí být řešena tak, aby ve specifických poruchových situacích umožňovala kolejovému vozidlu pokračovat v jízdě, aniž by byla nepříznivě ovlivňována zařízení, která zůstávají provozuschopná.

(3) Elektrické zařízení na kolejovém vozidle musí být slučitelné s činností řídicích, ovládacích a zabezpečovacích zařízení. Elektrické vytápění a klimatizace kolejových vozidel pro osobní dopravu s výjimkou vozidel historických musí být uzpůsobeny pro napájení elektrickou energií z průběžného vedení vlaku stanoveným napětím.

(4) Vozidla elektrické trakce musí mít sběrače elektrického proudu konstruovány tak, aby umožňovaly jízdu při využívání dodávky energie v trakčním systému, na kterém budou používány.

(5) Konstrukční a provozní charakteristiky kolejových vozidel musí být takové, aby umožňovaly jízdu na každé trati, na které je provozování vozidel povoleno.

(6) Přehled technických provozních požadavků na konstrukční provedení kolejového vozidla, nezahrnutých v technických specifikacích interoperability, stanoví příloha této vyhlášky.

§ 19

Údržba

(1) Technické vybavení a postupy předepsané zaměstnancům provádějícím údržbu musí zajistit bezpečný provoz subsystémů a nesmí způsobit ohrožení lidského zdraví a bezpečnosti při práci.

(2) Technické vybavení a postupy používané na pracovištích údržby nesmí překračovat povolené úrovně narušování okolního životního prostředí.

(3) Vybavení pro údržbu kolejových vozidel musí být takové, aby umožňovalo provádění činností, které se týkají zajištění bezporuchového bezpečného provozu vozidla, bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy, zdraví a hygienických podmínek a pohodlných přepravních podmínek na všech kolejových vozidlech, při jejichž konstrukci se s těmito funkcemi uvažovalo.

§ 20

Použití telematiky v nákladní a osobní dopravě evropského železničního systému

- (1) Základními požadavky na použití telematiky je zaručení požadované úrovně kvality osobní přepravy pro cestující a nákladní přepravy pro dopravce a přepravce, zejména s ohledem na technickou slučitelnost.
- (2) Je nutno zajistit, aby
 - a) databáze, programy a postupy umožňující předávání dat souvisejících s dopravou a přepravou byly vypracovány způsobem zabezpečujícím co největší výměnu dat mezi uživateli pro různé způsoby použití, s výjimkou dat důvěrných a obchodních,
 - b) přístup uživatelů k informacím byl snadný.
- (3) Metody používání, řízení, aktualizování a údržby databází, programů a postupů zabezpečující předávání dat musí zaručovat spolehlivost těchto systémů a vytvářet podmínky k optimálnímu rozhodování o procesech v dopravě a přepravě.
- (4) Rozhraní mezi těmito systémy a uživateli musí vyhovovat pravidlům ergonomiky a ochrany zdraví.¹²⁾
- (5) Pro uchovávání a přenášení informací vztahujících se k bezpečnosti nebo majících charakter obchodního tajemství musí být zajištěny potřebné úrovně integrity a spolehlivosti přenosu a archivace těchto informací.

ČÁST ČTVRTÁ

ZPŮSOB VEDENÍ REGISTRŮ SOUČÁSTÍ SUBSYSTÉMŮ DRAH A KOLEJOVÝCH VOZIDEL EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU A ÚDAJE V NICH STANOVENÉ

§ 21

- (1) Registry musí uvádět hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí souvisejících subsystémů (základní parametry) a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným vztažnými technickými specifikacemi interoperability.
- (2) Údaje, které musí být do registrů součástí subsystémů drah a kolejových vozidel zařazovány, jsou uvedeny v technických specifikacích interoperability.
- (3) Registr kolejových vozidel používaných na dráze celostátní nebo regionální je veden způsobem stanoveným rozhodnutími Evropské unie upravujícími společné specifikace celostátního registru vozidel¹⁷⁾ a obsahuje informace v nich uvedené.

ČÁST PÁTÁ

SPOLEČNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

§ 22

- (1) Součásti interoperability a subsystémy evropského železničního systému musí být v souladu s
- technickými specifikacemi interoperability¹⁵⁾, byly-li vydány,
 - harmonizovanými českými technickými normami, popřípadě zahraničními technickými normami přejímajícími v členských státech Evropské unie harmonizované evropské normy⁵⁾, nejsou-li technické specifikace interoperability vydány, nebo
 - příslušnými normami⁵⁾ zahrnujícími české nebo zahraniční technické normy nebo vyhláškami Mezinárodní železniční unie v případě, že v příslušné oblasti technické specifikace interoperability ani harmonizované technické normy neexistují.
- (2) Ustanoveními této vyhlášky nejsou dotčeny stanovené součásti dráhy¹³⁾ a dotčena pravidla pro provozování dráhy, pravidla pro provozování drážní dopravy, technické podmínky a požadavky jednotlivých druhů drah, rozsah a podmínky technicko bezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu staveb drah, způsob a podmínky schvalování technické způsobilosti kolejových vozidel a podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz určených technických zařízení a jejich konkretizace stanovené zvláštními právními předpisy.¹⁴⁾
- (3) Provozoschopné součásti dráhy a provozně způsobilá kolejová vozidla, používaná v evropském železničním systému, uvedená do provozu před účinností příslušných technických specifikací interoperability, jejichž provozní způsobilost byla prověřena podle dřívějších předpisů, se považují za zařízení se schválenou technickou způsobilostí k provozu. Součásti interoperability a subsystémy evropského železničního systému se uvedou do souladu s ustanoveními technických specifikací interoperability¹⁵⁾ v termínech v nich stanovených.
- (4) Do doby účinnosti technických specifikací interoperability stanovujících údaje, které musí být zařazovány do registrů součástí subsystémů drah¹⁸⁾ a kolejových vozidel¹⁷⁾, se do registru součástí subsystémů drah uvádějí údaje vztahující se k parametrům dopravní cesty dráhy podle § 4 odst. 1 a do registru kolejových vozidel údaje podle § 21 odst. 3.

§ 23

Účinnost

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 1. července 2004.

Ministr:

Ing. Šimonovský v. r.

-
- 1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.
Směrnice Komise 2009/131/ES ze dne 16. října 2009, kterou se mění příloha VII směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.
Směrnice Komise 2011/18/EU ze dne 1. března 2011, kterou se mění přílohy II, V a VI směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.
Směrnice Komise 2013/9/EU ze dne 11. března 2013, kterou se mění příloha III směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství
 - 3) Rozhodnutí Komise č. 1999/569/ES o základních parametrech subsystému řízení a zabezpečení pro transevropský vysokorychlostní železniční systém.
Rozhodnutí Komise č. 2001/260/ES o základních parametrech subsystému řízení a zabezpečení pro transevropský vysokorychlostní železniční systém uváděný v příloze II(3) ke směrnici 96/48/ES jako "charakteristika ERTMS".
 - 5) § 4a zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění zákona č. 205/2002 Sb.
 - 6) § 3 zákona č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků a o změně některých zákonů (zákon o obecné bezpečnosti výrobků), ve znění zákona č. 146/2002 Sb. a zákona č. 277/2003 Sb.
 - 7) Například zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), zákon č. 50/1976 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.
 - 8) Nařízení vlády č. 18/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska jejich elektromagnetické kompatibility.
 - 9) Nařízení vlády č. 502/2000 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění nařízení vlády č. 88/2004 Sb.
 - 10) Například zákon č. 50/1976 Sb., ve znění pozdějších předpisů, vyhláška č. 246/2001 Sb., o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru (vyhláška o požární prevenci).
 - 11) Zákon č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů (zákon o ochraně ovzduší), ve znění zákona č. 521/2002 Sb. a zákona č. 92/2004 Sb.
 - 12) § 11 a 12 nařízení vlády č. 178/2001 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví zaměstnanců při práci, ve znění nařízení vlády č. 523/2002 Sb.
 - 13) § 9 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění vyhlášky č. 346/2000 Sb.

- 14) Vyhláška č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení), ve znění vyhlášky č. 279/2000 Sb. a nařízení vlády č. 352/2000 Sb.
Vyhláška č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění vyhlášky č. 242/1996 Sb., vyhlášky č. 174/2000 Sb. a vyhlášky č. 133/2003 Sb.
Vyhláška č. 177/1995 Sb., ve znění vyhlášky č. 243/1996 Sb., vyhlášky č. 346/2000 Sb. a vyhlášky č. 413/2001 Sb.
- 15) Rozhodnutí Komise 2002/730/ES ze dne 30. května 2002 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Údržba“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES.
Nařízení Komise 2006/62/ES ze dne 23. prosince 2005 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro telematické aplikace v nákladní dopravě evropského konvenčního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2006/679/ES ze dne 28. března 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2006/860/ES ze dne 7. listopadu 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2006/861/ES ze dne 28. července 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla - nákladní vozy“ transevropského konvenčního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2006/920/ES ze dne 11. srpna 2006 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2008/163/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému "Bezpečnost v železničních tunelech" v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.
Rozhodnutí Komise 2008/164/ES ze dne 21. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace v transevropském konvenčním a vysokorychlostním železničním systému.
Rozhodnutí Komise 2008/217/ES ze dne 20. prosince 2007 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému "Infrastruktura" transevropského vysokorychlostního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2008/231/ES ze dne 1. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému přijaté podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES, kterým se zrušuje rozhodnutí Komise 2002/734/ES ze dne 30. května 2002.
Rozhodnutí Komise 2008/232/ES ze dne 21. února 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2008/284/ES ze dne 6. března 2008 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského vysokorychlostního železničního systému.
Rozhodnutí Komise 2008/386/ES ze dne 23. dubna 2008, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a

zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému a příloha A rozhodnutí 2006/860/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2009/107/ES ze dne 23. ledna 2009, kterým se mění rozhodnutí 2006/861/ES a 2006/920/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystémů transevropského konvenčního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2009/561/ES ze dne 22. července 2009, kterým se mění rozhodnutí Komise 2006/679/ES, pokud jde o provádění technické specifikace pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2010/79/ES ze dne 19. října 2009, kterým se mění rozhodnutí 2006/679/ES a 2006/860/ES, pokud jde o technické specifikace pro interoperabilitu týkající se subsystémů transevropského konvenčního železničního systému a transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2010/640/EU ze dne 21. října 2010, kterým se mění rozhodnutí 2006/920/ES a 2008/231/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „Provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního a vysokorychlostního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2010/691/EU ze dne 15. listopadu 2010, kterým se České republice přiznává odchylka od uplatňování rozhodnutí 2006/679/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému pro řízení a zabezpečení transevropského konvenčního železničního systému na trati Strančice-České Budějovice.

Rozhodnutí Komise 2011/229/EU ze dne 4. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla - hluk“ transevropského konvenčního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2011/274/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského konvenčního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2011/275/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „infrastruktura“ transevropského konvenčního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2011/291/EU ze dne 26. dubna 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému kolejová vozidla – lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob transevropského konvenčního železničního systému.

Rozhodnutí Komise 2011/314/EU ze dne 12. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „provoz a řízení dopravy“ transevropského konvenčního železničního systému.

Nařízení Komise EU 2011/454/EU ze dne 5. května 2011 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystému „využití telematiky v osobní dopravě“ transevropského železničního systému.

- 16) § 8 a § 37 odst. 8 vyhlášky č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění vyhlášky č. 242/1996 Sb. a vyhlášky č. 174/2000 Sb
- 17) Rozhodnutí Komise 2007/756/ES ze dne 9. listopadu 2007, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel stanoveného podle čl. 14 odst. 4 a 5 směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES, ve znění rozhodnutí Komise 2011/107/EU ze dne 10. února 2011, kterým se mění rozhodnutí 2007/756/ES, kterým se přijímá společná specifikace celostátního registru vozidel
- 18) Prováděcí rozhodnutí Komise 2011/633/EU ze dne 15. září 2011 o společných specifikacích registru železniční infrastruktury.

Přehled technickoprovozních požadavků na konstrukční provedení kolejového vozidla nezahrnutých v technických specifikacích interoperability

1. Obecná dokumentace
Obecná dokumentace (včetně popisu nového, renovovaného nebo modernizovaného kolejového vozidla a jeho plánovaného použití, jakož i dokumentace o vozidle, opravách, provozu a údržbě).
2. Konstrukce a mechanické díly
Stav spojení mezi kolejovými vozidly (včetně tažného ústrojí a nárazníků, přechodových můstků), pevnost konstrukce vozidla a vybavení (například sedadel), nosnost, pasivní bezpečnost (včetně vnitřní a vnější odolnosti vůči nárazu).
3. Vzájemné působení s kolejemi a obrys kolejových vozidel
Mechanická rozhraní vůči infrastruktuře (včetně statického a dynamického chování, vůlí a uložení, rozchodu a pojezdového ústrojí).
4. Brzdové zařízení
Položky související s brzdovým zařízením (včetně zařízení protismyku, ovládání brzd a účinnosti brzd v provozu, nouzových a parkovacích režimů).
5. Položky týkající se cestujících
Zařízení pro cestující a prostředí pro cestující (včetně oken a dveří pro cestující, klimatizace, hygienického zařízení a požadavků týkajících se osob s omezenou pohyblivostí).
6. Environmentální podmínky a aerodynamické účinky
Vliv okolního prostředí na kolejové vozidlo a vliv vozidla na okolní prostředí (včetně aerodynamických podmínek a rozhraní jak mezi vozidlem a traťovou částí železničního systému, tak rozhraní mezi vozidlem a okolním prostředím).
7. Požadavky na venkovní informační systémy, označení, funkce a integritu softwaru
Venkovní informační panely, označení, integrita softwaru a funkce související s bezpečností s dopadem na provoz vlaku včetně komunikačního systému vlaku.
8. Palubní napájení a řídicí systémy
Palubní pohonné, napájecí a řídicí systémy včetně rozhraní mezi kolejovým vozidlem a napájecí infrastrukturou a všech aspektů elektromagnetické kompatibility.
9. Zařízení, rozhraní a prostředí pro zaměstnance
Palubní zařízení, rozhraní, pracovní podmínky a prostředí pro zaměstnance (včetně kabin strojvůdce a rozhraní mezi strojvůdcem a strojem).
10. Požární bezpečnost a evakuace
11. Palubní zařízení a rozhraní pro služby (včetně informačních zařízení, klimatizace a audiovizuální techniky)
12. Palubní řízení a zabezpečení
Veškeré palubní zařízení nutné pro zajištění bezpečnosti a pro ovládání a řízení pohybu kolejových vozidel a jeho účinky na traťovou část železničního systému.
13. Zvláštní požadavky na provoz
Zvláštní požadavky na provoz kolejových vozidel (včetně provozu za zhoršených povětrnostních podmínek a odtahování vozidel).
14. Položky týkající se nákladu
Položky týkající se nákladu a životního prostředí (včetně zvláštních zařízení nutných pro přepravu nebezpečných věcí)

Poznámka:

Vyhláška č. 377/2006 Sb., nabývá účinnosti dne 1. srpna 2006.

Vyhláška č. 326/2011 Sb., nabývá účinnosti dnem 26. listopadu 2011.

Vyhláška č. 2/2014 Sb., nabývá účinnosti dnem 7. ledna 2014.

Přechodná ustanovení k vyhlášce č. 326/2011 Sb.

(1) Údaje o kolejových vozidlech uvedených do provozu přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky musí být v registru vozidel vedeny v rozsahu podle § 21 odst. 3 vyhlášky č. 352/2004 Sb., ve znění účinném ode dne nabytí účinnosti této vyhlášky, nejpozději od 1. ledna 2012.

(2) Schvalování kolejového vozidla, jež bylo zahájeno přede dnem nabytí účinnosti této vyhlášky, se dokončí podle dosavadní právní úpravy.