



V Bruselu dne 30.1.2013
COM(2013) 30 final

2013/0015 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Nedávný vývoj politiky EU v oblasti železnic

Komise ve své bílé knize s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, přijaté dne 28. března 2011 (dále jen „bílá kniha z roku 2011“), oznámila záměr vytvořit jednotný evropský železniční prostor a vysvětlila, že tento cíl zahrnuje také vytvoření vnitřního železničního trhu, na němž by evropské železniční podniky mohly poskytovat služby, aniž by jim v tom bránily zbytečné technické a administrativní překážky.

Evropská rada ve svých závěrech z ledna 2012 navíc zdůraznila, jak významné je využít prorůstový potenciál plně integrovaného jednotného trhu, a to i pokud jde o síťová odvětví¹. Dále se ve sdělení Komise o akci pro stabilitu, růst a zaměstnanost přijaté dne 30. května 2012² vyzdvihuje význam dalšího snížení regulační zátěže a překážek vstupu do železničního odvětví, a sdělení obsahuje v tomto smyslu doporučení pro jednotlivé země. Ve stejném duchu přijala Komise dne 6. června 2012 sdělení o zlepšení správy jednotného trhu, kde se rovněž zmiňuje důležitost odvětví dopravy³.

Za posledních deset let se na železničním trhu EU udály zásadní změny, které byly postupně zavedeny třemi legislativními železničními balíčky (společně s doprovodnými akty), jejichž cílem bylo otevřít vnitrostátní trhy a učinit železnici konkurenceschopnější a interoperabilnější na úrovni EU, zároveň však zachovat vysokou úroveň bezpečnosti. Avšak navzdory značnému vývoji v *acquis* EU, kterým se vytváří vnitřní trh pro služby železniční dopravy, zůstává podíl železniční dopravy na celkové dopravě uvnitř EU nadále nízký. Komise proto plánuje předložit čtvrtý železniční balíček, aby odstraněním zbývajících překážek na trhu posílila kvalitu a účinnost železničních služeb. Tato směrnice je součástí čtvrtého železničního balíčku, jehož cílem je především odstranit zbýající administrativní a technické překážky, zejména vytvořením společného přístupu k předpisům o bezpečnosti a interoperabilitě, aby se pro železniční podniky činné po celé EU zvýšily úspory z rozsahu, dále snížením administrativních nákladů, zrychlením administrativních postupů a zabráněním skryté diskriminaci.

1.2. Právní rámec interoperability

Podle Smlouvy o fungování Evropské unie (články 170 a 171) musí Unie přispět ke zřízení a rozvoji transevropských sítí v oblasti dopravy. K dosažení těchto cílů musí Unie přijmout opatření nezbytná pro zajištění interoperability sítí, zejména v oblasti harmonizace technických norem.

Prvními opatřeními přijatými v odvětví železniční dopravy byly směrnice 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému, ve znění směrnice 2004/50/ES. Tyto směrnice byly přepracovány směrnicí 2008/57/ES o

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

interoperabilitě železničního systému ve Společenství, která v současné době platí ve znění směrnic 2009/131/ES a směrnice 2011/18/EU.

1.3. Proč přepracovávat směrnici 2008/57/ES o interoperabilitě v platném znění?

Při vypracovávání TSI, uplatňování směrnic o interoperabilitě na konkrétní projekty, práci výboru zřízeného podle článku 29 směrnice 2008/57/ES a na základě zpětné vazby od zúčastněných stran bylo získáno několik zkušeností. V právním rámci pro uvádění výrobků na trh kromě toho došlo v minulých letech k vývoji, jenž vyžaduje aktualizaci právních předpisů v oblasti interoperability.

Komise proto hodlá navrhnout řadu změn směrnice 2008/57/ES, které lze seskupit do třech různých kategorií:

- nová ustanovení: řada nových definic, pojem povolení k uvedení vozidla na trh a některá ustanovení o registrech;
- vyjasnění stávajících ustanovení: oblast působnosti směrnice, použití TSI na stávající systémy, odchylky od TSI, nedostatky TSI a použitelnost vnitrostátních pravidel;
- aktualizace z důvodu vývoje legislativního rámce: ustanovení týkající se posuzování shody a subjektů posuzování shody, jakož i odkazy na postupy projednávání ve výborech a akty v přenesené pravomoci;
- redakční změny: konsolidace předchozích změn v textu směrnice, přečíslování článků a příloh, odkazy na jiné složky čtvrtého železničního balíčku, cílené formulační úpravy několika vět, aby se zabránilo nejednoznačnostem v překladu.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

K podpoře legislativních návrhů na zlepšení účinnosti a konkurenceschopnosti jednotného evropského železničního prostoru v oblasti interoperability a bezpečnosti provedla Evropská komise důkladné posouzení dopadů.

V červnu 2011 byla vytvořena Řídící skupina pro posuzování dopadů. GŘ MOVE vyzvalo k účasti na něm všechna GŘ, avšak nejvíce se výzva obracela na GŘ ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER a ELARG.

Útvary Komise průběžně rozebíraly vývoj jednotného evropského železničního prostoru se zástupci odvětví. V letech 2010–2011 rovněž provedly následné hodnocení nařízení č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice.

S cílem podpořit Komisi při posuzování dopadů byl externímu konzultantovi svěřen úkol vypracovat podpůrnou studii posouzení dopadů a provést cílené konzultace zúčastněných stran.

Cílená konzultace zúčastněných stran byla zahájena dne 18. listopadu 2011 internetovým průzkumem, který byl ukončen dne 30. prosince 2011. Následovaly rozhovory s hlavními zúčastněnými stranami a pracovní setkání zúčastněných stran na konci února 2012.

Od té doby se GŘ MOVE účastnilo dvoustranných setkání s odvětvím, aby si udělalo představu o jejich názorech na to, co by měl čtvrtý železniční balíček obsahovat, pokud jde o interoperabilitu a bezpečnost.

Vzhledem k technické povaze této iniciativy nebyla konzultována veřejnost. Komise však zajistila, aby byly všechny zúčastněné strany konzultovány ve vhodnou dobu a aby se diskuse týkala všech klíčových prvků této iniciativy.

Více informací o posouzení dopadů a výsledcích konzultace zúčastněných stran je uvedeno v pracovním dokumentu útvarů Komise připojeném k legislativním návrhům na odstranění zbývajících administrativních a technických překážek v oblasti interoperability a bezpečnosti na železničním trhu EU.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Tento oddíl obsahuje připomínky a vysvětlení ohledně významných změn textu směrnice. Neuvádí podrobné připomínky k méně významným změnám zavedeným v důsledku Lisabonské smlouvy, redakčním úpravám a dalším zřejmým změnám.

Číslování odpovídá novému očíslování článků a příloh, ledaže je před čísly uvedeno slovo „ex“, v tom případě se odkazuje na číslování podle směrnice 2008/57/ES.

KAPITOLA I

Článek 1

Již v únoru 2009 se útvary Komise a výbor uvedený v článku 29 směrnice 2008/57/ES zabývaly vyjasněním oblasti působnosti směrnice, pokud jde o tratě a vozidla užívaná pro místní, městskou a příměstskou dopravu. Z této analýzy vyplynuly tři možné přístupy: i) vyloučení městské kolejové dopravy a vyjasnění oblasti působnosti, ii) vypracování samostatného evropského dobrovolného normalizačního rámce pro městskou kolejovou dopravu a iii) vypracování základních požadavků pro městskou dopravu.

První opatření bylo zahájeno v říjnu 2009, kdy útvary Komise vyzvaly členské státy, aby z oblasti působnosti opatření, kterými se provádí směrnice 2008/57/ES do vnitrostátního práva, vyňaly případy a) a b), jak je definováno v čl. 1 odst. 3. Cílem bylo vyhnout se situaci, v níž členský stát může směrnicí uplatňovat i na faktické případy, na které se nevztahují TSI. To by ve skutečnosti znamenalo, že by členské státy oznamovaly všechny vnitrostátní předpisy používané pro metro, tramvaje a městské kolejové systémy, pokud neexistují TSI, a dodržovaly by v případě těchto systémů všechny postupy, které stanoví směrnice o železniční přepravě, což by představovalo nepřiměřenou administrativní, technickou a právní zátěž. Aby se bylo možno této situaci vyhnout, navrhovaná změna formalizuje v odstavci 3 pokyn, který útvary Komise vydaly v říjnu 2009, čímž se ukončilo první opatření.

Druhé opatření bylo formálně zahájeno v únoru 2011, kdy Komise vydala pověření určené evropským normalizačním orgánům k vypracování dobrovolných norem v oblasti městské kolejové dopravy.

V říjnu 2011 vydala sdružení zastupující odvětví městské kolejové dopravy s cílem přispět k výše uvedenému třetímu opatření soubor „základních požadavků“, které jsou využívány jako základní reference pro realizaci normalizačního programu pro městskou kolejovou dopravu navrženého organizacemi CEN/CENELEC a ETSI v říjnu 2011.

Tím je interoperabilita místních, městských a příměstských systémů považována za dostatečně vyřešenou, pokud jde o dobrovolnou oblast, a není nutné ji zahrnovat do působnosti této směrnice.

Článek 2

Pro přehlednost a s ohledem na vývoj právního rámce byly přeformulovány nebo doplněny některé definice.

Bývalý článek 3

Byl vypuštěn, protože byl vzhledem k článku 1 nadbytečný.

Článek 3

Žádná podstatná změna.

KAPITOLA II

Článek 4

Další ustanovení mají být specifikována v TSI, aby se vztahovala na stávající subsystémy a aby umožnila železničním podnikům kontrolovat kompatibilitu mezi vozidly a trasami, na kterých se tato vozidla mají provozovat.

Článek 5

Žádná podstatná změna, s výjimkou změn, které si vyžádala Lisabonská smlouva.

Článek 6

Vyjasňuje použití stanovisek agentury do doby, než jsou v TSI provedeny změny v důsledku zjištěných nedostatků.

Bývalý článek 7

Tento článek byl zrušen, neboť se stal zastaralým. V době, kdy vstoupí tato směrnice v platnost, bude oblast působnosti TSI rozšířena.

Článek 7

Případy možného neuplatnění TSI byly omezeny, protože případ podle čl. 9 odst. 1 písm. b) stávající směrnice je nejasný, nikdy se nepoužíval a mohl by spadat stejně jako v případech podle odst. 1 písm. c) a f) do zvláštních případů v TSI.

Články 8, 9 a 10

Žádná podstatná změna, s výjimkou změn, které si vyžádala Lisabonská smlouva.

Bývalý článek 12

Byl zrušen, protože se na něj vztahuje směrnice 1025/2012/EU.

Článek 11

Žádná podstatná změna.

KAPITOLA IV

Bývalý článek 15

Jeho ustanovení jsou převedena do článků v kapitole V.

Článek 12

Žádná podstatná změna.

Články 13 a 14

Tyto články byly přeformulovány, aby byly jednotné s revidovaným zněním této směrnice, nařízením o agentuře a směrnicí o bezpečnosti. Upřesňují úlohu vnitrostátních předpisů – případy, v nichž mohou být zavedeny, a postupy pro jejich zrušení a zveřejnění.

Agentura si ponechá své úkoly týkající se klasifikace vnitrostátních předpisů (bývalý článek 27); mimoto má posuzovat oznámené vnitrostátní předpisy a vyzývat členské státy, aby je zrušily, jsou-li nadbytečné nebo neslučitelné s právními předpisy EU.

Článek 15

Objasňuje okolnosti, které vedou k novému ES prohlášení o ověření.

Článek 16

Žádná podstatná změna.

Článek 17

Připomíná obecnou zásadu předpokladu shody uvedenou ve směrnici 1025/2012/EU.

Bývalý článek 20

Určité pasáže byly vyjasněny a přeřazeny do kapitoly V. Zbývající obsah je již upraven v článku 7 (neuplatnění TSI).

KAPITOLA V

Bývalé články 21 až 25 byly zrušeny a nahrazeny novými články 18 až 20.

Článek 18

U pevných zařízení je postup prakticky shodný s postupem podle směrnice 2008/57/ES, s výjimkou traťových subsystémů řízení a zabezpečení, které bude povolovat agentura, aby se zajistila konzistentnost s odpovídajícími palubními subsystémy.

Článek 19

Zabývá se uváděním mobilních subsystémů na trh, které mohou provést železniční podniky i výrobci. Mobilní subsystémy se v praxi neuvádějí do provozu jednotlivě; jejich uvedení do provozu se provádí v okamžiku, kdy jsou zabudovány do vozidla, a uvedení vozidla do provozu řeší článek 21.

Článek 20

Zavádí pojem povolení k uvedení vozidla na trh, který částečně nahrazuje pojem povolení k uvedení vozidla do provozu vydávaného vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle směrnice 2008/57/ES.

Povolení k uvedení vozidla na trh vydává agentura a obsahuje veškeré informace, které později potřebuje železniční podnik k tomu, aby vozidlo uvedl do obchodního provozu. Žadatel (železniční podnik, výrobce atd.) může požádat agenturu, aby doplnila povolení k uvedení vozidla na trh prohlášením o technické kompatibilitě vozidla s konkrétní skupinou tratí nebo sítí určených žadatelem na základě obchodního a/nebo technického uvážení. Tímto doplňujícím prohlášením se železničnímu podniku usnadní uvedení vozidla do provozu.

Článek 21

Vyjasňuje roli železničních podniků a provozovatelů infrastruktury při kontrole technické kompatibility vozidla s trasou a jeho bezpečného začlenění do systému, v němž má fungovat.

Článek 22

Týká se povolení k uvedení typů vozidel na trh a byl přizpůsoben ustanovením článků 18 až 21.

Bývalý článek 27

Byl zrušen, protože některá jeho ustanovení byla přesunuta do nařízení o agentuře.

KAPITOLA VI

Články 23 až 41 týkající se subjektů posuzování shody nahrazují a doplňují bývalý článek 28 a bývalou přílohu VIII, aby zahrnovaly ustanovení nového právního rámce pro uvádění výrobků na trh podle definice v rozhodnutí č. 768/2008/ES.

Bývalý článek 31

Tento článek byl zrušen, neboť je zastaralý.

KAPITOLA VII

Články 42 až 45 o EČV a registrech byly aktualizovány tak, aby zohlednily ustanovení kapitoly V.

Bývalý článek 36

Tento článek byl zrušen, neboť je zastaralý.

KAPITOLA VIII

Články 46 a 47

Tyto články se týkají přenesení pravomocí na Komisi podle Lisabonské smlouvy.

Článek 48

Byl upraven tak, aby zohledňoval nové postupy projednávání ve výborech.

Bývalý článek 30

Tento článek byl zrušen, neboť je zastaralý.

Články 49 a 50

Tyto články byly aktualizovány v zájmu souladu se zněním této směrnice.

Článek 51

Obsahuje nová ustanovení týkající se přechodného režimu pro uvedení vozidel do provozu. To umožní paralelní používání obou režimů (podle směrnice 2008/57/ES a této směrnice) po omezenou dobu.

Článek 52

V důsledku Lisabonské smlouvy bylo několik příloh směrnice 2008/57/ES přeměněno na prováděcí akty, které má přijmout Komise. Tento článek obsahuje ustanovení, která se mají použít do dne použití těchto prováděcích aktů.

Článek 53

Stanoví povinnost členských států sdělit při provádění této směrnice do vnitrostátních právních předpisů srovnávací tabulky. Tyto tabulky jsou potřebné vzhledem k podstatným změnám zavedeným touto směrnicí v kapitolách V a VI a jsou považovány za nezbytné k tomu, aby všechny subjekty mohly příslušné vnitrostátní právní předpisy snadno identifikovat.

Článek 54

Nový článek týkající se úlohy stanovisek a doporučení agentury.

Články 55 až 57

Tyto články byly aktualizovány v zájmu souladu se zněním této směrnice.

Příloha I

Již neobsahuje zmínku o transevropském železničním systému, protože oblast působnosti TSI bude v době vstupu této směrnice v platnost *de facto* rozšířena.

Vzhledem ke sloučení řady TSI týkajících se vysokorychlostních a konvenčních železnic bylo rovněž odstraněno rozlišování mezi vysokorychlostní a konvenční železnicí.

S ohledem na výše uvedené se zjednodušila klasifikace vozidel.

Přílohy II a III

Žádná podstatná změna.

Bývalá příloha IV

Je transformována na prováděcí akt, viz čl. 8 odst. 2.

Bývalé přílohy V a VI

Jsou transformovány na prováděcí akty, viz čl. 15 odst. 7.

Bývalá příloha VII

Je transformována na prováděcí akt, viz čl. 14 odst. 8.

Bývalá příloha VIII

Tento článek byl zrušen, neboť je zahrnut do článků 27, 28 a 29.

Bývalá příloha IX

Je transformována na prováděcí akt, viz čl. 7 odst. 3.

Přílohy IV a V

Tyto články byly aktualizovány v zájmu souladu se zněním této směrnice.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY
o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii
(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,
s ohledem na Smlouvu o ☒ fungování Evropské unie ☒ ~~založení Evropského společenství~~,
a zejména na ~~čl. 171 a 156~~ ☒ 91 odst. 1 a články 170 a 171 ☒ této smlouvy,
s ohledem na návrh Evropské komise,
po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,
s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,
s ohledem na stanovisko Výboru regionů²,
v souladu s řádným legislativním postupem,
vzhledem k těmto důvodům:

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 1
(přizpůsobený)

~~Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému³ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001 o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému⁴ byly podstatným způsobem změněny směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES⁵. Jelikož jsou nyní zaváděny nové změny, je vhodné za účelem jasnosti uvedené směrnice přepracovat a ve snaze o zjednodušení spojit jejich ustanovení do jednoho dokumentu.~~

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Úř. věst. C , , s. .

³ Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/32/ES (Úř. věst. L 141, 2.6.2007, s. 63).

⁴ Úř. věst. L 110, 20.4.2001, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/32/ES.

⁵ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114). Opraveno v Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 40.

↓ nový

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství⁶ byla několikrát podstatným způsobem pozměněna. Jelikož je třeba provést další změny, měla by být uvedená směrnice z důvodu přehlednosti přepracována.
-

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 2
(přizpůsobený)

- (2) S cílem 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 železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, přičemž musí být prováděna všechna opatření, která se mohou ukázat nezbytnými v oblasti technické normalizace, ~~jak je uvedeno v článku 155 Smlouvy.~~
-

↓ nový

- (3) Sledování cíle interoperability v rámci železničního systému Unie by mělo vést k definování optimální úrovně technické harmonizace a mělo by usnadnit, zlepšit a rozvíjet mezinárodní služby železniční dopravy v rámci Unie a se třetími zeměmi a přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému uvnitř Unie.
-

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 3
(přizpůsobený)

~~Podepsáním protokolu přijatého v Kjótu dne 12. prosince 1997 se Evropská unie zavázala snížit své emise skleníkových plynů. Tyto cíle vyžadují úpravu vyváženosti různých druhů dopravy, a v důsledku toho zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 43
(přizpůsobený)

~~Strategie Společenství zaměřená na integraci životního prostředí a udržitelného rozvoje do jeho dopravní politiky zdůrazňuje potřebu jednat s cílem snížit dopad dopravy na životní prostředí.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 5

- (4) Obchodní provoz vlaků v celé železniční síti vyžaduje zejména dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a vozidel, a také účinné propojení informačních a komunikačních systémů různých provozovatelů infrastruktury a železničních podniků. Na této kompatibilitě a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady, a tím zejména interoperabilita železničního systému.

⁶ Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 6
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (5) ~~Členské státy odpovídají~~ ⇒ Regulační rámec pro železnice by měl jasně stanovit odpovědnost ⇐ za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele ~~obecně platných pro železniční síť při jejich projektování, výstavbě, uvádění do provozu a provozování.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 7
(přizpůsobený)

- (6) Vnitrostátní předpisy, a vnitřní řády železničních společností a technické specifikace uplatňované ☒ na železniční systémy, subsystemy a konstrukční části ☒ ~~železničními společnostmi~~ vykazují velké rozdíly, neboť obsahují technické zvláštnosti příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích a předepisují určité rozměry, zařízení a zvláštní vlastnosti. Tento stav brání zejména tomu, aby vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 8
⇒ nový

- (7) Tento stav v průběhu několika let vytvořil velmi těsné vazby mezi vnitrostátním železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů ⇒ , které by umožnilo přístup novým účastníkům ⇐. V zájmu posílení konkurenceschopnosti tohoto průmyslu na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 9
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (8) Je tudíž účelné definovat základní požadavky ⇒ týkající se železniční interoperability ⇐ ~~proza~~ celou Společenství ☒ Unii ☒ , které ~~budou~~ ☒ by měly ☒ platit pro její ~~ho~~ železniční systém.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 10

~~K dosažení těchto cílů zavedla Rada počáteční opatření přijetím směrnice 96/48/ES ze dne 23. července 1996. Poté Evropský parlament a Rada přijaly směrnici 2001/16/ES.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 11

~~Na zavádění interoperability má vliv skutečnost, že v platnost vstoupily směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství⁷, směrnice Evropského parlamentu a Rady~~

⁷ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1.

~~2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům⁸ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti⁹. Stejně jako v případě ostatních druhů dopravy musí být rozšíření přístupových práv provázeno požadovanými harmonizačními opatřeními. Je proto nezbytné interoperabilitu zavádět na celé síti pomocí postupného rozšiřování územní působnosti směrnice 2001/16/ES. Je rovněž nezbytné rozšířit právní základ směrnice 2001/16/ES o článek 71 Smlouvy, na němž je založena směrnice 2001/12/ES.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 12
(přizpůsobený)
⇒ nový

- (9) Vypracování technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) prokázalo potřebu vyjasnit vztah mezi základními požadavky a TSI na jedné straně a mezi evropskými normami a jinými akty normativní povahy na straně druhé. Především by měly být jasně odlišeny normy nebo části norem, které ~~musí~~ ☒ by měly ☒ být za účelem dosažení cílů této směrnice prohlášeny za závazné, a „harmonizované“ normy, které byly vypracovány ⇒ v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES, a kterým se ruší rozhodnutí Rady č. 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES¹⁰ ⇐ ~~v duchu nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci.~~ ⇒ Pokud je to nezbytně nutné, TSI mohou výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace, které se stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost TSI. ⇐

↓ nový

- (10) Za účelem skutečného zvýšení konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy Unie, aniž by se narušila hospodářská soutěž mezi hlavními subjekty železničního systému, by TSI měly být vypracovány při dodržení zásad otevřenosti, konsenzu a transparentnosti podle definice v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.
- (11) Kvalita železniční dopravy v Unii závisí mimo jiné na dokonalé kompatibilitě vlastností sítě v nejširším slova smyslu, včetně pevných částí všech dotýčných subsystémů, s vlastnostmi vozidel, včetně palubních součástí všech dotýčných subsystémů. Na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnost, kvalita služeb a náklady.

⁸ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁹ Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2007/58/ES (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 44).

¹⁰ Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 13

~~Podle obecného pravidla se evropské specifikace vypracovávají v duchu nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci. Specifikace zakládají předpoklad shody s určitými základními požadavky této směrnice, zejména v případě prvků interoperability a rozhraní. Tyto evropské specifikace nebo jejich použitelné části nejsou závazné a v TSI na ně nemůže být učiněn výslovný odkaz. Odkazy na tyto evropské specifikace se zveřejňují v Úředním věstníku Evropské unie a členské státy zveřejňují odkazy na vnitrostátní normy, které provádějí evropské normy.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 14

~~TSI mohou, je-li to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice, výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace. Důsledky takového výslovného odkazu je nutné vyjasnit; zejména se takové evropské normy nebo specifikace stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost TSI.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 15
(přizpůsobený)

- (12) TSI stanoví veškeré podmínky, jež ~~musí~~ ☒ by měl ☒ prvek interoperability splňovat, a postup, který má být při posuzování shody dodržován. Navíc je nutné upozornit na to, že každý prvek ~~musí~~ ☒ by měl ☒ být posuzován z hlediska shody a vhodnosti pro použití uvedené v TSI a musí mít odpovídající osvědčení.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 16
(přizpůsobený)

- (13) Při vypracovávání nových TSI by vždy mělo být cílem zajistit kompatibilitu se stávajícím ~~schváleným~~ systémem. Tak se prostřednictvím požadavku na modernizaci nebo obnovu stávajících ~~schválených~~ subsystémů za účelem zajištění zpětné kompatibility přispěje k podpoře konkurenceschopnosti železniční dopravy a k zabránění zbytečným dodatečným nákladům. Ve výjimečných případech, kdy nebude možné kompatibilitu zajistit, mohou TSI vytvořit rámec nutný pro rozhodnutí o tom, ☒ zda je pro ☒ ~~může být zapotřebí~~ stávající subsystém ~~opětovně schválit~~ ☒ zapotřebí nového rozhodnutí nebo povolení k uvedení do provozu ☒ , a mohou rovněž stanovit příslušné lhůty.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 17
(přizpůsobený)

- (14) Z bezpečnostních důvodů je nezbytné ~~požadovat, aby členské státy přidělily~~ každému vozidlu uváděnému do provozu identifikační kód. Vozidlo by poté mělo být zapsáno do celostátního registru kolejových vozidel. Do těchto registrů ~~musí~~ ☒ by měl ☒ mít možnost nahlédnout každý členský stát a určité významné hospodářské subjekty ~~Společenství~~ ☒ v Unii ☒ . Údaje ve ☒ vnitrostátních ☒ registrech vozidel by měly mít jednotný formát. Proto by pro ně měly existovat společné provozní a technické specifikace.

↓ nový

- (15) Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, jsou tyto aspekty, které je třeba ještě vyřešit, uvedeny jako „otevřené body“ v příloze TSI. U těchto otevřených bodů se do dokončení TSI použijí vnitrostátní pravidla.
-

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 18
(přizpůsobený)

- (16) Je třeba stanovit postup, který má být dodržován v případě základních požadavků použitelných pro subsystém, jenž dosud není upraven ~~podrobnými specifikacemi~~ v odpovídající TSI. V tom případě by měly být postupy posuzování shody a ověřování pověřeny oznámené subjekty podle článku 17 ~~20~~ směrnice 2008/57/ES ~~96/48/ES a 2001/16/ES~~.
-

↓ nový

- (17) Směrnice 2008/57/ES se použije na celý železniční systém v Unii a oblast působnosti TSI se rozšiřuje, aby se vztahovala i na vozidla a sítě, jež nejsou zahrnuty do transevropského železničního systému. Příloha I by proto měla být zjednodušena výmazem zvláštních odkazů na transevropský železniční systém.
-

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 19

~~Rozdíl mezi vysokorychlostním železničním systémem a konvenčním železničním systémem není důvodem pro existenci dvou různých směrnic. Postupy rozvoje technických specifikací pro interoperabilitu jsou stejné pro oba dva systémy, jakož i postupy, které je třeba dodržovat při vydávání osvědčení pro prvky interoperability a subsystémy. Základní požadavky jsou prakticky stejné, jakož i rozdělení systému na subsystémy, na které se musí vztahovat technické specifikace. Jelikož vlaky musí mít možnost volného průjezdu mezi vysokorychlostní sítí a konvenční sítí, technické specifikace obou dvou systémů se z velké části překrývají. Práce na rozvoji TSI mimo jiné ukázaly, že pro některé subsystémy stačí jedna TSI, která se vztahuje na oba dva systémy. Směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES je tedy vhodné sloučit.~~

↓ nový

- (18) Funkční a technické specifikace, které mají subsystémy a jejich rozhraní splňovat, se mohou lišit podle užívání subsystémů, například podle kategorií tratí a vozidel.
- (19) Aby bylo zajištěno postupné zavádění železniční interoperability v celé Unii a postupné snížení různorodosti stávajících systémů, TSI by měly určit ustanovení, která se mají použít v případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů, a mohly by stanovit lhůty pro dosažení cílového systému.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 20

~~Směrnice 2004/50/ES stanovila postupné rozšiřování oblasti působnosti směrnice 2001/16/ES podle přijetí nových TSI nebo revize stávajících TSI. Oblast působnosti této směrnice zahrnuje v době svého vstupu v platnost konvenční a vysokorychlostní transevropské sítě, které jsou definovány v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě¹¹, jakož i vozidla, která jsou schopná provozu na těchto sítích. Tato oblast působnosti bude postupně rozšiřována na celou síť a na všechna vozidla, pokud bude na základě posouzení dopadů prokázán hospodářský přínos tohoto postupu.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 21

- (20) Z hlediska postupného přístupu k odstraňování překážek bránících interoperabilitě železničního systému a času, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí všech TSI, by měla být učiněna opatření pro zamezení situacím, kdy členské státy přijímají nové vnitrostátní úpravy nebo uskutečňují projekty, které zvyšují různorodost současného systému.

↓ nový

- (21) Za účelem odstranění překážek interoperability a v důsledku rozšíření oblasti působnosti TSI na celý železniční systém Unie by se počet vnitrostátních pravidel měl postupně snižovat. V rámci vnitrostátních pravidel by se mělo rozlišovat mezi pravidly spojenými výhradně s místními požadavky a pravidly, jež jsou nezbytná k postižení otevřených bodů v TSI. Druhý typ pravidel by měl být v důsledku uzavírání otevřených bodů v TSI postupně zrušen.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 22

- (22) Přijetí postupného přístupu uspokojuje zvláštní požadavky cíle interoperability železničního systému charakterizovaného starou vnitrostátní infrastrukturou a vozidly vyžadujícími značné investice na přizpůsobení nebo na obnovu, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, aby železnice nebyly hospodářsky znevýhodněny ve srovnání s jinými druhy dopravy.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 23

~~Evropský parlament ve svých legislativních usneseních ze dne 10. března 1999 o železničním balíčku požádal, aby postupné otevírání železničního odvětví probíhalo souběžně s co nejrychlejšími a nejúčinnějšími technickými harmonizačními opatřeními.~~

¹¹ Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná nařízením Rady (ES) č. 1791/2006 (Úř. věst. L 363, 20.12.2006, s. 1).

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 24

~~Rada na svém zasedání dne 6. října 1999 vyzvala Komisi k navržení strategie ke zlepšení interoperability železniční dopravy a ke snížení počtu výskytů úzkých profilů s cílem neprodleně odstranit technické, správní a hospodářské překážky interoperability sítí s tím, že bude zaručena vysoká úroveň bezpečnosti, jakož i vzdělávání a kvalifikace dotčeného personálu.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 26

~~Podle směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství¹² musí mít železniční podniky zvýšený přístup k železničním sítím členských států, z čehož vyplývá požadavek na interoperabilitu infrastruktury, zařízení, kolejových vozidel, systémů řízení a provozu, včetně takové kvalifikace pracovníků a hygienických a bezpečnostních podmínek při práci, které jsou požadovány při provozu a údržbě dotčených subsystémů a při uplatňování všech TSI. Harmonizace pracovních podmínek v železničním odvětví však není ani přímým, ani nepřímým cílem této směrnice.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 26
(přizpůsobený)

- (23) Z hlediska rozsahu a složitosti železničního systému se z praktických důvodů ukázalo nezbytné rozčlenit tento systém do těchto subsystémů: infrastruktura, ☒ traťové ☒ řízení a zabezpečení, ☒ palubní řízení a zabezpečení, ☒ energie, kolejová vozidla, provoz a řízení dopravy, údržba, využití telematiky v osobní a nákladní dopravě. V zájmu uspokojení základních požadavků musí být pro každý z těchto subsystémů přesně stanoveny základní požadavky a určeny technické specifikace ~~za celé Společenství~~, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní. Tento systém je rozdělen na pevné a mobilní prvky zahrnující na jedné straně síť, složenou z tratí, stanic, terminálů a všech druhů pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu tohoto systému a na druhé straně všechna vozidla pohybující se po této síti. Proto je vozidlo pro účely této směrnice složeno z jednoho subsystému („kolejová vozidla“) a případně z ~~jedné nebo více částí~~ jiných subsystémů (především ~~palubní části~~ subsystému „řízení a zabezpečení“ a ~~palubní části subsystému „energie“~~).

↓ nový

- (24) Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením, jejíž je Unie stranou, stanoví přístupnost jako jednu ze svých obecných zásad a po státech, které jsou smluvní stranou této úmluvy, požaduje, aby přijaly příslušná opatření k zajištění přístupu osob se zdravotním postižením na rovnoprávném základě s ostatními, která zahrnují vypracování, vyhlášení a kontrolu provádění minimálních standardů a pokynů pro přístupnost. Přístupnost je proto v oblasti interoperability železničního systému důležitým požadavkem.

¹² Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí 2007/58/ES.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 27
(přizpůsobený)

- (25) Zavedení opatření vztahujících se na interoperabilitu železničního systému ~~by nemělo~~^{nesmí} z hlediska nákladů a přínosů nepřípustně ovlivňovat zachování soudržnosti stávající železniční sítě v jednotlivých členských státech, ale ~~musí~~[☒] mělo by ~~☒~~ přitom trvat na dosažení cíle interoperability.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 28

- (26) Technické specifikace pro interoperabilitu mají rovněž dopad na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné s nimi konzultovat hlediska, která se jich týkají.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 29
⇒ nový

- (27) Jednotlivým členským státům ~~by mělo~~^{má} být ~~ve zvláštních případech~~ povoleno neuplatňovat určité TSI ⇒ v omezeném počtu náležitě odůvodněných situací. Tyto situace a postupy, kterými je třeba se v případě neuplatňování TSI řídit, by měly být jasně definovány. ⇐ ~~za předpokladu, že existují postupy zajišťující oprávněnost možných odchylek. Článek 155 Smlouvy vyžaduje, aby Společenství zohlednilo ve svých opatřeních v oblasti interoperability potenciální ekonomickou životnost projektu.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 30

- (28) Vypracování TSI a jejich uplatňování v železničním systému by nemělo brzdit technologické inovace, které by měly směřovat ke zvýšení hospodářské výkonnosti.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 31

~~Výhod interoperability železničního systému by mělo být využito zejména v případě nákladní dopravy, aby byly vytvořeny podmínky pro lepší interoperabilitu mezi různými druhy dopravy.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 32
(přizpůsobený)

- (29) ~~S cílem~~^{V zájmu} vyhovět odpovídajícím předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb¹³, ~~bymusí~~

¹³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1). Směrnice naposledy pozměněná nařízením Komise (ES) č. 213/2008 (Úř. věst. L 74, 15.3.2008, s. 1).

zadavatelé měli zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních podmínek týkajících se každé zakázky. Za tímto účelem je nezbytné vytvořit soubor ☒ pravidel ☒ evropských specifikací, na které budou tyto technické specifikace odkazovat.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 33
(přizpůsobený)

- (30) V zájmu ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ je, aby existoval mezinárodní systém normalizace schopný vytvářet normy, které jsou skutečně používané mezinárodními obchodními partnery a které vyhovují požadavkům politiky ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ . Evropské normalizační ☒ organizace ☒ subjekty ☒ by měly ☒ ~~musí~~ proto pokračovat ve své spolupráci s mezinárodními normalizačními subjekty.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 34
(přizpůsobený)

- (31) Zadavatelé definují dodatečné požadavky ~~jako~~ nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem. Tyto specifikace by měly splňovat základní požadavky harmonizované na úrovni ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ , jimž musí železniční systém vyhovovat.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 35

- (32) Postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků ~~musí~~ by měly být založeny na použití modulů obsažených v ~~rozhodnutí Rady 93/465/EHS¹⁴~~ rozhodnutí Komise 2010/713/EU ze dne 9. listopadu 2010 o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES¹⁵. Pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné ~~vypracovat~~ ~~rozšířit~~ postupy zahrnující systém zabezpečení jakosti.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 36
(přizpůsobený)

- (33) Shoda prvků je především vázána na oblast jejich použití s cílem zaručit interoperabilitu systému, a nikoliv jen ~~na~~ jejich volný pohyb na trhu ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ . Měla by být posouzena vhodnost pro použití prvků rozhodujících z hlediska bezpečnosti, dostupnosti nebo hospodárnosti systému. Není proto nezbytné, aby výrobce opatřil označením CE prvky podléhající ustanovením této směrnice. Na základě posouzení shody nebo vhodnosti pro použití by mělo stačit ~~stačí~~ prohlášení výrobce o shodě.

¹⁴ ~~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 směrnici technické harmonizace (Úř. věst. L 220, 30.8.1993, s. 23).~~

¹⁵ Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 37
(přizpůsobený)

- (34) Výrobci jsou nicméně povinni opatřit označením ~~CEES~~ určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s ostatními ustanoveními ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒, která se na tyto konstrukční části vztahují.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 38

- (35) Při vstupu TSI v platnost je určitý počet prvků interoperability již na trhu. Je třeba stanovit přechodné období, aby mohly být tyto prvky začleněny do subsystému, i když nejsou zcela v souladu s touto TSI.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 39
(přizpůsobený)

- (36) Subsystémy tvořící železniční systém ~~by měly~~~~musí~~ podléhat postupu ověřování. Toto ověřování ~~musí~~ ☒ by mělo ☒ umožnit ~~orgánům~~ ☒ subjektům ☒, které jsou odpovědné za ~~povolení k~~ uvedení těchto subsystémů do provozu, ujistit se, že ve fázích návrhu, výstavby a uvedení do provozu budou výsledky v souladu s platnými právními, technickými a provozními předpisy. Toto ověřování ~~musí~~ ☒ by mělo ☒ výrobcům rovněž zajistit, že se mohou spoléhat na rovné zacházení ve všech ~~zemích~~ ☒ členských státech ☒. ~~Je proto nezbytné stanovit jeden nebo více modulů definujících zásady a podmínky použitelné pro ES ověřování subsystémů.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 40
⇒ nový

- (37) Po uvedení subsystému do provozu je vhodné se ujistit, že je tento subsystém provozován a udržován v souladu se základními požadavky, které se na něj vztahují. Za dodržování těchto požadavků je podle směrnice ~~Evropského parlamentu a Rady [.../...] 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic)~~¹⁶ [směrnice o bezpečnosti železnic]¹⁷ odpovědný provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik, a to každý za své vlastní subsystémy. ~~Členské státy mohou ověřit dodržování těchto požadavků při udělování osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice o bezpečnosti železnic.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 41
⇒ nový

- (38) ~~Pokud jde o vozidla,~~ Postup povolení k uvedení ⇒ vozidel a pevných zařízení ⇐ do provozu by měl být vyjasněn tak, aby zohledňoval ⇒ odpovědnost provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku ⇐ ~~novou definici „vozidla“, které se skládá z jednoho nebo více subsystémů. Dále by vzhledem k tomu, že se směrnice 96/48/ES a~~

¹⁶ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44. Opraveno v Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16.

¹⁷ Úř. věst. L

~~2001/16/ES zabývají novými a modernizovanými subsystémy a směrnice 2004/49/ES se zabývá používanými vozidly, měla být veškerá ustanovení týkající se povolení k uvedení vozidel do provozu začleněna do této směrnice. Navíc by měl být přidán postup pro povolování typů vozidel. Za účelem zjednodušení tohoto postupu a přispění ke stanovení typů vozidel by měl být zřízen evropský registr povolených typů vozidel, který by měla spravovat Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“).~~

- (39) Aby se usnadnilo uvádění vozidel do provozu a snížila se administrativní zátěž, $\Rightarrow$ měl by se jako předpoklad umožňující železničnímu podniku uvést vozidlo do provozu zavést pojem povolení k uvedení vozidla na trh, které by platilo v celé Unii. Tento pojem je kromě toho více v souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ze dne 9. července 2008 o společném rámci pro uvádění výrobků na trh a o zrušení rozhodnutí Rady 93/465/EHS¹⁸. $\Leftarrow$

$\Downarrow$ nový

- (40) V zájmu zajištění výsledovatelnosti vozidel a jejich minulosti by se měly spolu s dalšími údaji o vozidlech zaznamenat odkazy na povolení k uvedení vozidla na trh.
- (41) Technické specifikace pro interoperabilitu by měly stanovit postupy pro kontrolu kompatibility mezi vozidly a sítí po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před rozhodnutím o jeho uvedení do provozu.

$\Downarrow$ 2008/57/ES bod odůvodnění 42

~~Zkušenosti ukazují, že provádění uvedeného postupu je na úrovni členských států často složité, podléhá různým vnitrostátním předpisům, jež jsou málo průhledné, a někdy se dokonce opakují. Proto tento postup představuje závažnou překážku pro vytváření nových železničních podniků, především pak v oblasti nákladní dopravy. Měly by tedy být podniknuty kroky pro vyjasnění a zjednodušení postupů schvalování vozidel. Zaprvé by měla být stanovena zásada, že je dostačující jedno schválení pro celou železniční síť Společenství. Zadruhé by měl být postup schvalování jednodušší a rychlejší u vozidel odpovídajících TSI než u vozidel neodpovídajících TSI. Zatřetí by se v co nejvyšší míře měla uplatňovat zásada vzájemného uznávání: pokud již bylo vozidlo uvedeno do provozu v jednom členském státě, neměly by se ostatní členské státy dovolávat vnitrostátních předpisů a uvalovat zbytečné požadavky a nadbytečná ověřování, není-li to nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí. Za tímto účelem by měly být vnitrostátní předpisy klasifikovány a porovnány na základě kontrolního seznamu, aby se stanovilo, do jaké míry lze vnitrostátní předpisy prohlásit za rovnocenné z hlediska požadavků, výkonnosti a bezpečnosti. Začtvrté by se měla dodržovat zásada právní jistoty výsledku postupu. Za tímto účelem by mělo být žadateli povoleno uvést vozidlo do provozu, pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán nevydá rozhodnutí ve stanovené lhůtě. Takové schválení by bylo možné, pouze pokud by vozidlo již bylo schváleno v jiném členském státě. Navíc by takové vozidlo směl používat pouze železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, který je řádně osvědčen v souladu se směrnicí 2004/49/ES, a to pouze na svou plnou odpovědnost.~~

¹⁸ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82.

↓ nový

- (42) S cílem pomoci železničním podnikům rozhodnout o uvedení vozidla do provozu a zamezit nadbytečnému ověřování a zbytečné administrativní zátěži by vnitrostátní předpisy měly být rovněž klasifikovány, aby se zajistila rovnocennost mezi vnitrostátními předpisy různých členských států, které se týkají téhož tématu.
-

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 43

~~Schvalovací postupy pro vozidla odpovídající TSI a vozidla neodpovídající TSI se liší. Mohou se vyskytnout případy, kdy volba postupu není jednoznačná. Vozidla, která spadají do kategorie vozidel odpovídajících TSI, by měla být vozidla, u nichž vstoupily v platnost všechny příslušné TSI, včetně přinejmenším TSI pro kolejová vozidla. To by znamenalo, že již byla stanovena významná část základních požadavků. Například do doby, než by vstoupily v platnost konvenční TSI týkající se lokomotiv, by lokomotivy spadaly pod vozidla neodpovídající TSI, přestože by mohly být v souladu s jinými příslušnými TSI platnými v době svého uvedení do provozu.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 44

~~Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, jsou uvedeny jako „otevřené body“ v příloze TSI. Jestliže již bylo vozidlo odpovídající TSI schváleno v jednom členském státě, měla by se dodatečná povolení týkat pouze těch otevřených bodů, které souvisejí s technikou kompatibilitou mezi vozidlem a sítí.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 45

~~Klíčovým prvkem pro dosažení interoperability železničních systémů, zejména s ohledem na stávající vozidla, je seznam parametrů, které mají být zkontrolovány v souvislosti s uvedením do provozu vozidel neodpovídajících TSI. Tento seznam zohledňuje zkušenosti získané v omezeném počtu sítí. Je tudíž zapotřebí, aby agentura přezkoumala parametry v příloze VII a předložila Komisi doporučení, která považuje za vhodná.~~

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 46
(přizpůsobený)

- (43) ~~Postup ES ověřování má být založen na technických specifikacích pro interoperabilitu. Na tyto specifikace se vztahuje článek 18 směrnice 93/38/EHS. Oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, musí ☒ by měly ☒ co nejdříve koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud žádné evropské specifikace neexistují.~~
-

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 47

~~Oznámené subjekty by měly být členěny takovým způsobem, aby splňovaly kritéria platná pro tento druh subjektu ve všech odvětvích nového přístupu v oblasti technické harmonizace a ověřování shody, zejména kritéria nezávislosti a příslušnosti.~~

- (44) Transparentní akreditace podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ze dne 9. července 2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93¹⁹, zajišťující nezbytnou míru důvěry v osvědčení o shodě by měla být považována vnitrostátními orgány v celé Unii za výsadní prostředek dokládající odbornou způsobilost oznámených subjektů a obdobně subjektů pověřených kontrolou souladu s vnitrostátními předpisy. Vnitrostátní orgány však mohou usoudit, že mají vhodné prostředky k tomu, aby toto hodnocení provedly samy. V takovém případě by s cílem zajistit náležitou úroveň věrohodnosti hodnocení prováděného jinými vnitrostátními orgány měly Komisi a ostatním členským státům poskytnout nezbytné doklady o tom, že hodnocené subjekty posuzování shody splňují příslušné požadavky právních předpisů.
- (45) Tato směrnice by měla požadavky na interoperabilitu stanovit pouze u prvků interoperability a subsystémů. Pro snadnější dosažení souladu s uvedenými požadavky je nezbytné stanovit předpoklad shody u prvků interoperability a subsystémů, které odpovídají harmonizovaným normám přijatým v souladu s nařízením (EU) č. 1025/2012 pro účely stanovení podrobných technických specifikací těchto požadavků.

- (46) TSI ~~by se měly~~ ~~bude~~ pravidelně revidovat. Pokud budou ~~⇒ v TSI~~ ~~zjištěny nalezeny chyby~~ ~~⇒~~ nedostatky ~~⇒~~, ~~⇒~~ je třeba požádat Agenturu Evropské unie pro železnice (dále jen „agenturu“), aby vydala stanovisko, které může být za určitých podmínek zveřejněno a používáno všemi zúčastněnými stranami (včetně průmyslu a oznámených subjektů) jako přijatelný způsob prokazování souladu do doby, než bude provedena revize dotčených TSI. ~~⇒ je třeba stanovit rychlý postup ad hoc tak, že se nejprve dohodne prozatímní oprava v rámci výboru, kterou pak agentura zveřejní. To umožní rychlejší využití této opravy všemi zúčastněnými stranami, včetně průmyslu, oznámených subjektů a orgánů, a to až do formální změny TSI ze strany Komise. Aby se zabránilo zaměnění s úředními „opravami“ Komise, použije se označení „technické stanovisko“. Tento postup je v souladu s pověřením přijatým Komisí dne 13. července 2007 v rozhodnutí Komise o rámcovém pověření Evropské agentury pro železnice pro výkon některých činností podle směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES. Pokud je však třeba TSI změnit z důvodu závažné nebo zásadní chyby, měl by se použít postup pro revizi.~~

~~Definice „držitele“ by měla být co nejbližší definici použité v Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF) z roku 1999. Za držitele vozidla je možno označit mnoho subjektů, jako je vlastník, společnost využívající k podnikání železniční vozový park, společnost pronajímající vozidla železničnímu podniku, železniční podnik, provozovatel~~

¹⁹ Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

infrastruktury využívající vozidla pro údržbu své infrastruktury. Tyto subjekty mají nad vozidlem kontrolu, pokud jde o jeho použití jako dopravního prostředku dopravními podniky a provozovateli infrastruktury. Aby se předešlo jakýmkoliv pochybnostem, držitel by měl být jasně označen ve vnitrostátním registru vozidel.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 50

Opatření nezbytná k provedení této směrnice by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi²⁰.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 51

Zejména je třeba zmocnit Komisi ke schvalování a aktualizaci TSI. Jelikož tato opatření mají obecný význam a jejich účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice včetně jejím doplněním o nové jiné než podstatné prvky, musí být přijata regulativním postupem s kontrolou stanoveným v článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 52

Pokud ze závažných naléhavých důvodů nelze dodržet lhůty obvykle použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou, měla by mít Komise možnost použít k přijetí opatření za účelem změny jiných než podstatných prvků této směrnice jejím doplněním o TSI nebo jejich změny postup pro naléhavé případy stanovený v čl. 5a odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 53
(přizpůsobený)

(47) Jelikož cíle této směrnice, totiž interoperability železničního systému v celém ~~Společenství~~ ☒ Unii ☒, nemůže být uspokojivě dosaženo ☒ pouze ☒ na úrovni členských států, jelikož členské státy nejsou jednotlivě schopny učinit opatření nezbytná k dosažení takové interoperability, a může ho být proto lépe dosaženo na úrovni ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒, může ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy ☒ o Evropské unii ☒. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 54

V souladu s bodem 34 interinstitucionální dohody o zdokonalení tvorby právních předpisů²¹ jsou členské státy vybízeny k tomu, aby jak pro sebe, tak i v zájmu Společenství sestavily vlastní tabulky, z nichž bude co nejvíce patrné srovnání mezi touto směrnicí a prováděcími opatřeními, a aby tyto tabulky zveřejnily.

²⁰ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23. Rozhodnutí ve znění rozhodnutí 2006/512/ES (Úř. věst. L 200, 22.7.2006, s. 11).

²¹ Úř. věst. C 321, 31.12.2003, s. 1.

- (48) Za účelem změny jiných než podstatných prvků této směrnice by na Komisi měla být v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie přenesena pravomoc přijímat akty týkající se přizpůsobení přílohy II technickému pokroku, pokud jde o rozdělení železničního systému do subsystémů a popis těchto subsystémů, obsah TSI a jejich změny, včetně změn nezbytných k odstranění nedostatků TSI. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit souběžné, včasné a náležité předávání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.
- (49) K řešení nedostatků zjištěných v TSI by Komise měla přijmout akty v přenesené pravomoci, jimiž tyto TSI změní v rámci postupu pro naléhavé případy.
- (50) S cílem zajistit provedení čl. 6 odst. 1 této směrnice, pokud jde o pověření agentury vypracováním TSI a jejich změn a předložením příslušných doporučení Komisi, by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.
- (51) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provedení této směrnice by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci týkající se obsahu souboru, který je přiložen k žádosti o neuplatnění jedné nebo více TSI či jejich částí, údajů, formátu a způsobu předání uvedeného souboru, oblasti působnosti a obsahu ES prohlášení o shodě a vhodnosti pro použití prvků interoperability, jeho formátu a podrobných informací v něm obsažených, klasifikace oznámených vnitrostátních předpisů do různých skupin s cílem usnadnit kontroly kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením, postupů ověřování subsystémů, včetně obecných zásad, obsahu, postupu a dokumentů souvisejících s postupy ES ověřování a postupu ověřování v případě vnitrostátních pravidel, vzorů ES prohlášení o ověření a prohlášení o ověření v případě vnitrostátních pravidel a vzorů dokumentů z technického souboru, který musí být k prohlášení o ověření přiložen, společných specifikací týkajících se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání údajů a prohlášení registru infrastruktury. Tyto pravomoci by se měly vykonávat v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí²².
- (52) Členské státy se v souladu se Společným politickým prohlášením členských států a Komise o informativních dokumentech ze dne 28. září 2011 zavázaly, že v odůvodněných případech doplní oznámení o opatřeních přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu o jeden či více dokumentů s informacemi o vztahu mezi jednotlivými složkami směrnice a příslušnými částmi vnitrostátních nástrojů přijatých za účelem provedení směrnice ve vnitrostátním právu. Ve vztahu k této směrnici považuje normotvůrce předložení těchto dokumentů za odůvodněné.

- (53) Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva by se měla týkat těch ustanovení, která představují oproti dřívější~~m~~ směrnici~~m~~ zásadní změnu. Povinnost

²² Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

provést do vnitrostátního práva ustanovení, která zůstala nezměněna, vyplývá z předchozích směrnic.

↓ nový

(54) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států, pokud jde o lhůty pro provedení směrnic uvedených v části B přílohy IV do vnitrostátního práva.

↓ 2008/57/ES bod odůvodnění 56

~~Článek 14 směrnice 2004/49/ES, směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES by proto měly být zrušeny,~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBEČNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

~~Účel~~ ☒ ~~Předmět~~ ☒ a oblast působnosti

1. ~~Cílem~~ ~~Tato~~ ~~tato~~ směrnice je ~~stanovit~~ ☒ stanoví ☒ podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability v rámci železničního systému ~~uvnitř Společenství~~ ☒ Unie ☒ způsobem, který je v souladu s ustanoveními směrnice ~~[.../...o bezpečnosti železničního systému v Unii]~~ 2004/49/ES. Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému.

☒ 2. Tato směrnice obsahuje ustanovení týkající se prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému, jakož i podmínek celkové kompatibility železničního systému požadovaných pro dosažení jeho interoperability. ☒

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

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

~~a) usnadnit, zlepšit a rozvíjet mezinárodní služby železniční dopravy v rámci Evropské unie a se třetími zeměmi;~~

~~b) přispět k postupnému vytváření vnitřního trhu zařízení a služeb pro výstavbu, obnovu, modernizaci a provozování železničního systému uvnitř Společenství;~~

~~c) přispět k interoperabilitě železničního systému uvnitř Společenství.~~

3. Členské státy mohou z opatření, která přijmou k provedení ☒ Z oblasti působnosti této směrnice se vyloučí ☒ , vyloučit:

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

- a) podzemní dráhy, tramvaje a ~~další~~ městské kolejové systémy;
- b) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy a železniční podniky využívající výhradně tyto sítě.

☒ 4. Členské státy mohou z oblasti působnosti opatření k provedení této směrnice, vyloučit: ☒

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

- ~~a)~~ železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví ☒ a vozidla používaná výlučně na takových infrastrukturách ☒, které slouží výhradně vlastníkovi k využití infrastruktury vlastníka pro jeho nákladní dopravu;
- ~~b)~~ infrastruktury a vozidla vyhrazená výlučně pro místní použití či historické nebo turistické účely.

~~4. Oblast působnosti TSI bude postupně rozšiřována v souladu s článkem 8, aniž jsou dotčeny výjimky z uplatňování TSI podle článku 9, na celý železniční systém včetně přístupových tratí k terminálům a hlavním přístavům, které slouží nebo mohou sloužit více než jednomu uživateli.~~

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

- (1) „~~transevropským železničním systémem~~ ⇒ Unie ⇐“ ~~transevropský konvenční železniční systém a transevropský vysokorychlostní železniční systém, jak jsou~~ ☒ prvky uvedené ☒ ~~uvedeny v bodech 1 a 2 přílohy I;~~

↓ 2008/57/ES

- (2) „interoperabilitou“ schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti na těchto tratích. ~~Tato schopnost závisí na všech předpisových, technických a provozních podmínkách, které musí být dodrženy v zájmu splnění základních požadavků;~~

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

- (3) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní, ⇒ v pevném nebo proměnlivém složení ⇐. Vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních a funkčních subsystémů ~~nebo částí takových subsystémů;~~

↓ 2008/57/ES

- (4) „sítě“ tratě, stanice, terminály a všechny druhy pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu železničního systému;

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

- (5) „subsystémy“ ~~výsledek rozčlenění~~ ☒ strukturální nebo funkční části ☒ železničního systému, ~~jak je uvedeno~~ ☒ uvedené ☒ v příloze II; ~~Tyto subsystémy, pro něž musí být stanoveny základní požadavky, jsou strukturální a funkční;~~
- (6) „prvky interoperability“ veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, pod sestavy nebo úplné sestavy zařízení, která jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuta do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému, ☒ včetně ☒ Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotných předmětů, tak nehmotných předmětů, ~~jako je programové vybavení;~~

↓ 2008/57/ES

- (7) „základními požadavky“ veškeré podmínky stanovené v příloze III, které železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí splňovat;

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

- (8) „evropskou specifikací“ společná technická specifikace, evropské technické schválení ☒ definované v příloze XXI směrnice 2004/17/ES ☒ nebo ~~vnitrostátní~~ ⇒ evropská ⇐ norma ⇒ definovaná v čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1025/2012; ⇐ ~~provádějící evropskou normu, jak je stanoveno v příloze XXI směrnice 2004/17/ES;~~

↓ 2008/57/ES

- (9) „technickou specifikací pro interoperabilitu“ (TSI) specifikace přijatá v souladu s touto směrnicí, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům a zajišťoval interoperabilitu železničního systému;
- ~~„oznámenými subjekty“ subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzováním postupů ES ověřování subsystémů;~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

- (10) „základními parametry“ všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a jsou upřesněny v příslušných TSI;
- (11) „zvláštním případem“ jakákoli část železničního systému, která v TSI vyžaduje zvláštní, buď dočasná nebo definitivní ustanovení vzhledem ke geografickým, topografickým nebo urbanistickým omezením nebo k omezením, která postihují kompatibilitu se stávajícím systémem, ~~To může zejména zahrnovat železniční tratě a~~

sítě oddělené od zbytku Společenství ☒ Unie ☒, průjezdný průřez, rozchod koleje nebo osovou vzdálenost kolejí a vozidla určená výhradně pro místní nebo regionální použití nebo pro historické účely, jakož i vozidla pocházející ze třetích zemí nebo určená pro třetí země;

- (12) „modernizací“ ~~závažnější~~ úprava subsystému nebo ☒ jeho ☒ části ~~subsystému~~, která ⇒ vede ke změně v souboru technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření, pokud tento technický soubor existuje, a která ⇐ zlepšuje celkovou výkonnost subsystému;
- (13) „obnovou“ ~~závažnější~~ náhrada subsystému nebo ☒ jeho ☒ části ~~subsystému~~, která nemění celkovou výkonnost subsystému;
- (14) „stávajícím železničním systémem“ soustava sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení, stávající železniční sítě, a z vozidel všech kategorií a původu, které na těchto infrastrukturách jezdí;

↓ 2008/57/ES

- (15) „výměnou v rámci údržby“ výměna dílů za díly s totožnou funkcí a výkonem v rámci pravidelné údržby nebo opravných prací;

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

- (16) „uvedením do provozu“ všechny činnosti, jimiž se subsystém nebo vozidlo uvádí do ☒ běžného provozu ☒ ~~referenčního provozního stavu~~;
- (17) „zadavatelem“ ~~jakýkoli~~ veřejnoprávní nebo soukromoprávní subjekt, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému. Tímto subjektem může být železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel nebo koncesionář, který je pověřen provedením projektu;

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

- (18) „držitelem“ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zaregistrován jako vlastník vozidla nebo jako osoba oprávněná jej užívat ve vnitrostátním registru vozidel podle článku ~~4333~~;
- (19) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ ~~jakýkoli~~ projekt, jehož etapa plánování/výstavby je v takové fázi, že by ~~jakákoli~~ změna v technické specifikaci ⇒ mohla ohrozit realizovatelnost projektu v plánované podobě; ⇐ ~~byla pro dotčený členský stát nepřijatelná. Tato překážka může být právní, smluvní, hospodářské, finanční, sociální nebo environmentální povahy a musí být řádně odůvodněna~~;

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

- (20) „harmonizovanou ~~ymi~~ normou ~~ami~~“ ~~jakákoli~~ evropská norma ⇒ definovaná v čl. 2 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. 1025/2012 ⇐ ~~„kterou přijal jeden z evropských normalizačních orgánů uvedených v příloze I směrnice Evropského parlamentu a~~

~~Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti²³ v rámci pověření Komise uděleného postupem podle čl. 6 odst. 3 uvedené směrnice a která je samostatně nebo společně s jinými normami řešením pro dodržování právního ustanovení;~~

- (21) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ bezpečnostní orgán ve smyslu definice uvedené v článku 3 ~~písm. g)~~ směrnice ☒ .../... [o bezpečnosti železničního systému v Unii] ☒ 2004/49/ES;
- (22) „typem“ typ vozidla definující základní konstrukční vlastnosti vozidla, na něž se vztahuje ☒ certifikát přezkoušení typu nebo certifikát přezkoumání návrhu popsany v příslušném modulu ověřování ☒ ~~jediný certifikát přezkoušení typu popsany v modulu B rozhodnutí 93/465/EHS;~~

↓ 2008/57/ES

- (23) „řadou“ soubor shodných vozidel jednoho konstrukčního typu;
~~„agenturou“ Evropská agentura pro železnice zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře)²⁴;~~

↓ 2008/57/ES (přízpůsobený)

- (24) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu ☒ definovaný v článku 3 směrnice .../... [směrnice o bezpečnosti železnic] ☒ ~~vozidla a registrovaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel;~~

↓ nový

- (25) „městskou dráhou“ systém kolejové dopravy pro městské a/nebo příměstské oblasti s nižší kapacitou a nižší rychlostí než systémy železniční přepravy a metra, avšak vyšší kapacitou a vyšší rychlostí než tramvajové systémy. Městské kolejové systémy mohou používat vlastní kolejové těleso nebo těleso uložené ve vozovce a obvykle nevyměňují vozidla s dálkovou osobní nebo nákladní dopravou;
- (26) „vnitrostátními předpisy“ všechny závazné předpisy obsahující požadavky na bezpečnost železnic nebo technické požadavky stanovené na úrovni členského státu a použitelné na železniční podniky, bez ohledu na subjekt, který je vydal;
- (27) „referenčním provozním stavem“ normální provozní režim a předvídatelné zhoršení podmínek (včetně opotřebení) v rozsahu a rámci podmínek užívání specifikovaných v technické dokumentaci a knize údržby;
- (28) „přijatelnými způsoby prokazování shody“ nezávazná stanoviska vydaná agenturou s cílem definovat způsoby prokazování shody se základními požadavky;

²³ ~~Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Rady 2006/96/ES (Úř. věst. L 263, 20.12.2006, s. 81).~~

²⁴ ~~Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1. Opraveno v Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 3.~~

- (29) „uvedením na trh“ první dodání prvku interoperability, subsystému nebo vozidla připraveného k provozu v referenčním provozním stavu na trh Unie;
- (30) „výrobcem“ fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí nebo si nechává navrhnout či vyrobit prvek interoperability nebo subsystém a uvádí je na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou;
- (31) „zplnomocněným zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která byla písemně zplnomocněna výrobcem, aby jednala jeho jménem při plnění konkrétních úkolů;
- (32) „technickou specifikací“ dokument, který předepisuje technické požadavky, které má výrobek, postup nebo služba splňovat;
- (33) „akreditací“ akreditace ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008;
- (34) „vnitrostátním akreditačním orgánem“ vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008;
- (35) „posouzením shody“ postup prokazující, že byly splněny konkrétní požadavky týkající se výrobku, postupu, služby, systému, osoby nebo subjektu;
- (36) „subjektem posuzování shody“ subjekt, který vykonává činnosti posuzování shody, včetně kalibrace, zkoušení, certifikace a kontroly;
- (37) „osobou se zdravotním postižením nebo osobou se sníženou pohyblivostí“ osoby, které mají trvalé nebo dočasné fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, které v interakci s různými překážkami může bránit jejich plnému a účinnému využívání dopravních prostředků na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo jejichž pohyblivost při použití dopravních prostředků je snížena v důsledku věku.
- (38) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury definovaný v článku 3 směrnice .../... [o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru];
- (39) „železničním podnikem“ železniční podnik definovaný v článku 3 směrnice .../... [o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru] a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož předmětem činnosti je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž železniční podnik musí zajišťovat provoz drážních vozidel; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze provoz drážních vozidel.

↓ 2008/57/ES

Článek 3

Celková kompatibilita

~~1. Tato směrnice obsahuje ustanovení týkající se prvků interoperability, rozhraní a postupů u každého subsystému, jakož i podmínek celkové kompatibility železničního systému požadovaných pro dosažení jeho interoperability.~~

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

Článek 34

Základní požadavky

1. Železniční systém, subsystémy a prvky interoperability, včetně rozhraní, musí vyhovovat příslušným základním požadavkům.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

2. ~~Další~~ Technické specifikace uvedené v článku 34 směrnice 2004/17/ES, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných ve Společenství ☒ Unii ☒ , nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

KAPITOLA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Článek 45

Obsah ~~TSI~~ ☒ technických specifikací pro interoperabilitu ☒

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

↓ nový

2. Komise je zmocněna v souladu s článkem 46 přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se přizpůsobení přílohy II technickému pokroku, pokud jde o rozdělení železničního systému do subsystémů a popis těchto subsystémů.

↓ 2008/57/ES

~~32.~~ Subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI, které jsou platné při jejich uvedení do provozu, modernizaci nebo obnově v souladu s touto směrnicí; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

~~43. V rozsahu nezbytném k dosažení cílů uvedených v článku 1 musí být~~ V každé TSI musí být:

↓ 2008/57/ES

a) uveden zamýšlený rozsah působnosti (část sítě nebo vozidla uvedené v příloze I, subsystém nebo část subsystému uvedené v příloze II);

↓ 2008/57/ES

- b) stanoveny základní požadavky kladené na každý dotýčný subsystém a na jeho rozhraní s jinými subsystémy;
- c) stanoveny funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. V případě potřeby se mohou tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, ~~například podle kategorií tratí, železničních uzlů nebo vozidel uvedených v příloze I;~~
-

↓ 2008/57/ES

- d) určeny prvky interoperability a rozhraní, které musí být předmětem evropských specifikací, včetně evropských norem, a které jsou nezbytné v zájmu dosažení interoperability železničního systému;
- e) v každém zvažovaném případě stanoveno, které postupy mají být použity při posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo při ES ověřování subsystémů. Tyto postupy musí být založeny na modulech definovaných v rozhodnutí 2010/713/EU²⁵ ~~93/465/EHS~~;
-

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

- f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou ⇒, a v případě potřeby též stanovit lhůty pro dokončení těchto fází ⇐;
- g) u dotýčných pracovníků uvedena odborná kvalifikace a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI₂;
-

↓ nový

- h) uvedena ustanovení, která se použijí na stávající subsystémy a typy vozidel, zejména v případě modernizace a obnovy s novým povolením uvedení do provozu nebo rozhodnutím o uvedení do provozu či bez nich;
- i) uvedeny parametry, které má železniční podnik zkontrolovat a postupy ke kontrole těchto parametrů po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před rozhodnutím o uvedení do provozu, aby se zajistila kompatibilita mezi vozidly a tratěmi, na nichž mají být provozována.

²⁵

Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

54. Každá TSI musí být vypracována na základě přezkoušení stávajícího subsystému a musí být uveden cílový subsystém, kterého může být postupně dosaženo během přiměřené lhůty. Postupné přijímání TSI a dosahování souladu s nimi tudíž ☒ usnadní ☒ ~~napomůže k~~ postupnému ~~mu~~ dosažení interoperability železničního systému ⇒ v uvedené lhůtě ⇐.

65. V každém členském státě musí TSI vhodným způsobem zachovávat kompatibilitu stávajícího železničního systému. S tímto cílem lze ve zvláštních případech pro každou TSI vypracovat ustanovení s ohledem jak na síť, tak na vozidla, ⇒ a zejména v případě ⇐ ~~zvláštní pozornost je třeba věnovat průjezdnému~~ průřezu, rozchodu koleje, osové vzdálenosti kolejí a vozidel ~~ům~~ pocházejícím ze třetích zemí nebo určených pro třetí země. Pro každý zvláštní případ TSI stanoví podrobnosti provádění pro prvky TSI ~~uvedené~~ ☒ stanovené ☒ v odst. 43 písm. c) až g).

↓ 2008/57/ES

76. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny jako „otevřené body“ v příloze dané TSI. ~~Na tyto aspekty se vztahuje čl. 17 odst. 3.~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

87. TSI ☒ nebrání ☒ ~~nebudou překážkou rozhodování~~ členským státům ☒ rozhodnout ☒ o použití infrastruktur pro provoz vozidel, která nejsou zahrnuta do TSI.

98. TSI mohou výslovně a jasně odkazovat na evropské nebo mezinárodní normy, specifikace nebo technickou dokumentaci zveřejněnou agenturou, pokud je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V tom případě se tyto normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) nebo technická dokumentace považují za přílohy dotyčné TSI a stávají se závaznými od okamžiku použitelnosti TSI. Pokud žádné takové normy, specifikace nebo technická dokumentace neexistují, lze během jejich vytváření odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty, ~~v tom případě se musí jednat o~~ ☒ které jsou ☒ veřejné a snadno dostupné dokumenty.

Článek 56

☒ Vypracování, přijetí a přezkum ☒ ~~Přijetí, přezkum a zveřejnění~~ TSI

↓ 2008/57/ES

~~1. Návrh TSI a pozdější návrhy změn TSI vypracuje agentura na základě pověření Komise vydaného regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 této směrnice. Návrhy jsou vypracovány v souladu s články 3 a 12 nařízení (ES) č. 881/2004 a ve spolupráci s pracovními skupinami uvedenými ve zmíněných člancích.~~

~~Opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice doplněním TSI či jejich změnami, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 29 odst. 4.~~

~~V závažných naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 29 odst. 5.~~

~~2. Agentura odpovídá za přípravu přezkumu a aktualizaci TSI a za vypracování doporučení pro Komisi s cílem zohlednit technický pokrok nebo sociální požadavky. Komise o takových doporučeních informuje výbor uvedený v článku 29.~~

↓ nový

Komise pověří agenturu vypracováním TSI a jejich změn a předložením příslušných doporučení Komisi.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

~~32.~~ Každý návrh TSI je vypracován ~~ve dvou~~ ☒ těchto ☒ fázích:

~~a) Nejprve~~ agentura určí základní parametry pro TSI, jakož i pro rozhraní s ostatními subsystémy a jiné zvláštní případy, jejichž úprava může být nezbytná. Pro každý z těchto parametrů a rozhraní předloží nejvýhodnější alternativní řešení doprovázená technickým a ekonomickým zdůvodněním.

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

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

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

3. Agentura v rámci pověření uvedeného v odstavci 1, v souladu s články 4 a 15 nařízení (EU) č. .../... [nařízení o agentuře] a s cílem zohlednit technický pokrok nebo sociální požadavky vypracuje TSI a jejich změny a dodrží přitom zásady otevřenosti, konsenzu a transparentnosti definované v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.

~~45. Výbor uvedený v článku 29 musí být o přípravné práci na TSI pravidelně informován. Během~~ ☒ přípravné práce na TSI ☒ této práci může Komise ~~na žádost výboru~~ vydat jakékoli pověření nebo užitečná doporučení týkající se koncepce TSI a analýzy nákladů a přínosů. Komise může ~~na žádost členského státu~~ zejména požadovat, aby byla posouzena alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu TSI.

~~56. Při přijetí každé TSI se stanoví okamžik vstupu uvedené TSI v platnost regulativním postupem podle čl. 29 odst. 4. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, musí být okamžik vstupu odpovídajících TSI v platnost totožný.~~

~~67.~~ Při navrhování, přijímání a přezkumu TSI se přihlíží ke stanovisku uživatelů k vlastnostem, které mají přímý dopad na podmínky, za nichž se subsystémy používají. Za tím účelem vede agentura během etap navrhování a přezkumu TSI konzultace se sdruženími a subjekty zastupujícími uživatele. K návrhu TSI se připojí zpráva o výsledcích těchto konzultací.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

7. ⇒ V souladu s článkem 6 nařízení (EU) č. .../... [nařízení o agentuře] agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje ~~⇒ seznam sdružení~~ ☒ uživatelů ☒ a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace, ~~vypracuje Komise po konzultaci s výborem v souladu s poradním postupem podle čl. 29 odst. 2~~ ☒. Tento seznam ☒ může být na žádost členského státu nebo na podnět Komise přezkoumán.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

8. Při navrhování, přijímání a přezkumu TSI se bere v úvahu stanovisko sociálních partnerů k podmínkám uvedeným v čl. ~~54~~ odst. 4 písm. g). ⇒ K tomuto účelu vede agentura se sociálními partnery konzultace, dříve než doporučení týkající se TSI a jejich změn předloží Komisi. ~~⇒ K tomuto účelu je návrh konzultován se sociálními partnery dříve, než je předložen k přijetí nebo přezkumu výboru uvedenému v článku 29.~~ Se sociálními partnery se vedou konzultace v rámci výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeného v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni²⁶. Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců.

9. Pokud má revize TSI za následek změnu požadavků, pak nové znění TSI zajistí kompatibilitu se subsystémy, které již byly uvedeny do provozu v souladu s předchozími zněními TSI.

10. Komise je v souladu s článkem 46 zmocněna přijímat akty v přenesené pravomoci týkající se TSI a jejich změn.

V případě, že se v souladu s článkem 6 v TSI objeví nedostatky a že to vyžadují závažné a naléhavé důvody, použije se na akty v přenesené pravomoci podle tohoto článku postup podle článku 47.

~~Pokud je z řádně oprávněných důvodů bezpečnosti nebo interoperability zapotřebí nové povolení, obnova nebo modernizace těchto subsystémů, stanoví odpovídající lhůty TSI, případně členské státy.~~

~~10. Komise zveřejní TSI v Úředním věstníku Evropské unie.~~

Článek ~~67~~

Nedostatky v TSI

~~1. Jestliže se po přijetí některé TSI ukáže, že plně nevyhovuje základním požadavkům, může být na žádost členského státu nebo z podnětu Komise konzultován výbor uvedený v článku 29.~~

~~Komise si může vyžádat technické stanovisko agentury. Komise provede za pomoci výboru rozbor technického stanoviska.~~

²⁶ Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27. ~~Rozhodnutí naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1792/2006 (Úř. věst. L 362, 20.12.2006, s. 1).~~

~~2. Jestliže je potřeba změnit TSI z důvodu menší chyby, která neodůvodňuje okamžitou revizi TSI, může Komise doporučit, aby se do dokončení revize TSI použilo technické stanovisko podle čl. 6 odst. 1. V takovém případě agentura vědecké stanovisko zveřejní.~~

~~3. Jestliže je potřeba změnit TSI z důvodu závažné nebo zásadní chyby, neprodleně se k revizi použije postup podle čl. 6 odst. 1.~~

↓ nový

1. Pokud se po přijetí TSI ukáže, že obsahuje nedostatky, v souladu s čl. 5 odst. 3 se pozmění.

2. Do dokončení přezkumu TSI si Komise může vyžádat stanovisko agentury. Komise provede analýzu stanoviska agentury a informuje členské státy o jejích závěrech.

3. Na žádost Komise představují stanoviska agentury podle odstavce 2 přijatelné způsoby prokazování shody pro splnění základních požadavků, a proto mohou být použity pro hodnocení projektů.

↓ 2008/57/ES

Článek 8

Rozšíření oblasti působnosti TSI

~~1. Komise regulativním postupem stanoveným v čl. 29 odst. 3 udělí jedno nebo několik pověření, jejichž cílem je rozvíjet nové TSI nebo přezkoumat již přijaté TSI tak, aby se vztahovaly na tratě a vozidla, které v nich dosud nejsou zahrnuty.~~

~~2. V prvním z těchto pověření bude upřesněna první skupina nových TSI nebo změn TSI, které mají být přijaty do ledna 2012, aniž je tím dotčen čl. 5 odst. 5, pokud jde o možnost úpravy zvláštních případů, a článek 9, kterým se za určitých okolností povolují výjimky. Toto první pověření je vypracováno na základě doporučení agentury s cílem stanovit nové TSI, které je třeba rozvinout, nebo stávající TSI, které je třeba změnit, s ohledem na očekávanou efektivnost nákladů každého navrhovaného opatření a zásadu proporcionality opatření přijímaných na úrovni Společenství. Proto by mělo být řádně přihlédnuto k bodu 4 přílohy I a k nezbytné rovnováze mezi cíli nepřerušovaného pohybu vlaků a technické harmonizace na jedné straně a transevropskou, vnitrostátní, regionální a místní úrovni dotyčené dopravy na straně druhé.~~

~~3. Do doby, než rozšíření působnosti TSI tak, aby se vztahovalo na železniční síť jako celek, nabude účinku:~~

~~a) povolení k uvedení do provozu:~~

~~— pro vozidla a pro palubní (vlakové) subsystémy řízení a zabezpečení, které mají být použity alespoň částečně na části sítě, které dosud nespádá do oblasti působnosti TSI, pokud jde o tuto část sítě,~~

~~— pro infrastrukturu, energetické subsystémy a traťové subsystémy řízení a zabezpečení na částech sítě, které dosud nespádají do oblasti působnosti TSI,~~

~~se udělí v souladu s vnitrostátními předpisy podle článku 8 směrnice 2004/49/ES nebo případně podle čl. 17 odst. 3 této směrnice;~~

~~b) povolení k uvedení do provozu pro vozidla, která mají být občas použita na části sítě, která dosud nespádá do oblasti působnosti TSI, pokud jde o tuto část sítě, se~~

~~vydávají v souladu s články 21 až 27 a s vnitrostátními předpisy podle článku 8 směrnice 2004/49/ES nebo případně podle čl. 17 odst. 3 této směrnice.~~

~~4. Členský stát nemusí nové nebo revidované TSI přijaté podle odstavce 2 použít u projektů, které jsou v době, kdy se příslušná skupina TSI zveřejňuje, v pokročilé fázi rozvoje nebo jsou předmětem probíhajícího plnění smlouvy.~~

↓ 2008/57/ES (přízpůsobený)

Článek ~~79~~

~~Výjimky~~ ☒ Neuplatnění TSI ☒

↓ nový

1. Členské státy nemusí uplatnit jednu nebo více TSI nebo jejich části v těchto případech:

- a) při návrhu nového subsystému nebo jeho části, obnově nebo modernizaci stávajícího subsystému nebo jeho části nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je ke dni, odkdy se tyto TSI použijí, v pokročilé fázi vývoje nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;
- b) jestliže podmínky rychlého obnovení sítě po nehodě nebo přírodní katastrofě ekonomicky nebo technicky nedovolují částečně nebo plně uplatnit příslušnou TSI; v tom případě je období, kdy se TSI nepoužijí, časově omezené;
- c) při návrhu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávajícího subsystému nebo jeho části, jestliže by uplatnění těchto TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu.

2. V případě uvedeném v odst. 1 písm. a) každý členský stát do jednoho roku od vstupu každé z TSI v platnost vyrozumí Komisi o seznamu projektů, které se provádějí na jeho území a nacházejí se v pokročilé fázi vývoje.

3. V případech uvedených v odstavci 1 předloží dotčený členský stát Komisi návrh na neuplatnění TSI a zároveň uvede alternativní ustanovení, která má v úmyslu namísto TSI použít. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví obsah souboru, který je přiložen k žádosti o neuplatnění jedné nebo více TSI či jejich částí, údaje, formát a způsob předání uvedeného souboru. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3. Komise tento soubor prověří, posoudí alternativní ustanovení, která má členský stát v úmyslu namísto TSI použít, rozhodne o přijetí či zamítnutí žádosti o neuplatnění TSI a o svém rozhodnutí členské státy informuje.

4. Do přijetí rozhodnutí Komise mohou členské státy alternativní ustanovení uvedená v odstavci 3 bez prodlení uplatňovat.

5. Komise rozhodne do čtyř měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. Nebude-li rozhodnuto, považuje se žádost za schválenou.

↓ 2008/57/ES

~~1. Pokud neexistují příslušné zvláštní případy, členský stát nemusí uplatňovat jednu nebo více TSI podle tohoto článku v následujících případech:~~

~~a) při návrhu nového subsystému, obnově nebo modernizaci stávajícího subsystému nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je v době, kdy jsou tyto TSI zveřejněny, v pokročilé fázi rozvoje nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy;~~

~~b) v případě každého projektu obnovy nebo modernizace stávajícího subsystému, kde jsou průjezdný průřez, rozehod koleje, osová vzdálenost kolejí a napájecí elektrické napětí, které jsou uvedeny v těchto TSI, nekompatibilní s parametry stávajícího subsystému;~~

~~c) v případě projektu nového subsystému nebo projektu obnovy nebo v případě modernizace stávajícího subsystému realizovaných na území dotyčného členského státu, jestliže jeho železniční síť je vnitrostátní nebo je od železniční sítě zbývajících částí Společenství oddělena mořem nebo v důsledku zvláštních zeměpisných podmínek;~~

~~d) v případě každého projektu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávajícího subsystému, jestliže by uplatnění těchto TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu nebo kompatibilitu železničního systému v členském státě;~~

~~e) jestliže podmínky rychlého obnovení sítě po nehodě nebo přírodní katastrofě ekonomicky nebo technicky nedovolují částečně nebo plně uplatnit příslušnou TSI;~~

~~f) v případě vozidel jedoucích ze třetích zemí nebo s cílovou stanicí ve třetích zemích, jejichž rozehod koleje se liší od rozehodu koleje hlavní železniční sítě uvnitř Společenství.~~

~~2. V případech uvedených v odstavci 1 oznámí dotčený členský stát Komisi soubor informací uvedených v příloze IX. Komise posoudí opatření navrhovaná členským státem a informuje výbor uvedený v článku 29.~~

~~3. V případě uvedeném v odst. 1 písm. a) každý členský stát do jednoho roku od vstupu každé z TSI v platnost vyrozumí Komisi o seznamu projektů, které se provádějí na jeho území a nacházejí se v pokročilé fázi vývoje.~~

~~4. V případech uvedených v odst. 1 písm. a), e) a f) Komise posoudí, zda soubor vyhovuje a vyrozumí členské státy o výsledcích tohoto posouzení. V případě potřeby je vydáno doporučení ke specifikacím, které mají být uplatněny. Členský stát může ihned uplatnit alternativní ustanovení uvedená v příloze IX.~~

~~5. V případech uvedených v odst. 1 písm. b), d) a f) Komise rozhodne regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3, zda se žádost o výjimku přijme. V případě uvedeném v odst. 1 písm. b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průjezdný průřez a rozehod koleje. Komise rozhodne do šesti měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. Nebude-li rozhodnuto, považuje se žádost za schválenou. V případě uvedeném v odst. 1 písm. f) může členský stát až do rozhodnutí Komise uplatňovat alternativní ustanovení uvedená v příloze IX.~~

↓ 2008/57/ES

~~6. Všechny členské státy jsou informovány o výsledcích posouzení a o výsledku postupu podle odstavců 3, 4 a 5.~~

KAPITOLA III

PRVKY INTEROPERABILITY

Článek ~~84~~

Uvedení prvků interoperability na trh

1. Členský stát přijme veškerá nezbytná opatření, aby prvky interoperability:

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

Tato ustanovení nebrání uvedení těchto prvků na trh pro jiná uplatnění.

2. Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat ani bránit uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v železničním systému, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, ~~jehož položky jsou uvedeny v příloze IV.~~

↓ nový

Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů oblast působnosti a obsah ES prohlášení o shodě a vhodnosti pro použití prvků interoperability, jeho formát a podrobné informace v něm obsažené. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek ~~94~~

Shoda nebo vhodnost pro použití

1. Členské státy ~~⇒ a agentura ⇐~~ považují ~~☒~~ za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům ty ~~☒~~ prvky interoperability, ~~⇒ na něž se vztahuje ⇐ k nimž existuje~~ ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, ~~za vyhovující základním požadavkům této směrnice.~~

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

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

3. Členské státy $\Rightarrow$ a agentura $\Leftarrow$ považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídajícími TSI nebo evropskými specifikacemi, které byly vypracovány k dodržení těchto podmínek.
4. Náhradní díly pro subsystémy, které jsou v okamžiku vstupu příslušné TSI v platnost již uvedeny do provozu, se mohou do těchto subsystémů instalovat, aniž by musely podstoupit postup podle odstavce 2.
5. TSI může stanovit přechodné období pro železniční produkty uvedené v těchto TSI jako prvky interoperability, které se při jejich vstupu v platnost již vyskytují na trhu. Takové prvky musí splňovat požadavky čl. ~~810~~ odst. 1.

Článek 12

~~Nedodržení základních požadavků evropskými specifikacemi~~

~~Pokud se členský stát nebo Komise domnívají, že evropské specifikace použité přímo nebo nepřímo pro účely této směrnice nevyhovují základním požadavkům, je o věci informován výbor podle článku 29 a Komise přijme nejvhodnější opatření, a to:~~

- ~~a) částečné nebo úplné stažení uvedených specifikací z publikací, v nichž jsou tyto specifikace obsaženy, nebo jejich změnu, a jde-li o evropské normy, po konzultaci s výborem zřízeným směrnicí 98/34/ES nebo~~
- ~~b) přezkum TSI v souladu s článkem 7.~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
 $\Rightarrow$ nový

Článek 1013

Postup pro ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití

1. Pro vypracování ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvku interoperability použije výrobce tohoto prvku nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství $\boxtimes$ Unii $\boxtimes$ ustanovení obsažená v příslušných TSI a vztahující se k tomuto prvku.
2. Jestliže to příslušné TSI vyžadují, posoudí se shoda nebo vhodnost pro použití prvku interoperability oznámeným subjektem $\boxtimes$ posuzování shody $\boxtimes$, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství $\boxtimes$ Unii $\boxtimes$ podal žádost.
3. Jestliže prvky interoperability podléhají jiným směrnici Společenství $\boxtimes$ Unie $\boxtimes$, které zahrnují jiná hlediska, pak se v ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití v těchto případech uvede, že prvky interoperability rovněž splňují požadavky těchto jiných směrnic.
4. Pokud výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce ~~usazený ve Společenství~~ neplní povinnosti $\boxtimes$ stanovené $\boxtimes$ ~~uvedené~~ v odstavcích 1 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. $\Rightarrow$ Aby se předešlo uvádění prvků interoperability nevyhovujících základním požadavkům na trh, a aniž $\Leftarrow$ ~~Aniž~~ je dotčen článek ~~1114~~:

- a) pokaždé, když členský stát zjistí, že ES prohlášení o shodě nebylo řádně vypracováno, je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství

☒ Unii ☒ v případě potřeby povinen znovu obnovit shodu prvku interoperability a za podmínek stanovených tímto členským státem ukončit porušování shody;

↓ 2008/57/ES

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 11~~4~~.

Článek 11~~4~~

Nedodržení základních požadavků u prvků interoperability

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

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

↓ 2008/57/ES

- a) nesplněním základních požadavků;
- b) nesprávným uplatněním evropských specifikací v případě, že jsou tyto specifikace uplatňovány;
- c) neúplností evropských specifikací.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

2. Komise konzultuje dotyčné strany co nejdříve. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je oprávněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, ~~a ostatní členské státy~~. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je neodůvodněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství ☒ Unii ☒. ~~Jestliže je rozhodnutí uvedené v odstavci 1 zdůvodněno nedostatkem v evropských specifikacích, použije se postup definovaný v článku 12.~~

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.

↓ 2008/57/ES

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

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článek 15

Postup pro uvedení do provozu

1. Aniž je tím dotčena kapitola V, každý členský stát povolí uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území.

Za tímto účelem učiní členské státy veškerá nezbytná opatření, aby tyto subsystémy mohly být uvedeny do provozu jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že budou splňovat základní požadavky, které se jich týkají, jakmile budou začleněny do železničního systému. Zejména musí zkontrolovat

technickou kompatibilitu těchto subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny,

bezpečné začlenění těchto subsystémů v souladu s čl. 4 odst. 3 a čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

2. Před uvedením těchto subsystémů do provozu každý členský stát zkontroluje, že jsou případně v souladu s příslušnými ustanoveními TSI pro provoz a údržbu.

3. Po uvedení těchto subsystémů do provozu proběhne kontrola:

a) infrastruktur v rámci vydání schválení z hlediska bezpečnosti v souladu s článkem 11 směrnice 2004/49/ES a dohledu nad těmito schváleními;

b) vozidel v rámci vydání osvědčení o bezpečnosti v souladu s článkem 10 směrnice 2004/49/ES a dohledu nad těmito schváleními.

K tomuto účelu se při posuzování a ověřování dodržují postupy stanovené v daných strukturálních a provozních TSI.

↓ 2008/57/ES

Článek 1246

Volný pohyb subsystémů

1. Aniž jsou dotčena ustanovení kapitoly V, čl. 15 odst. 1, nesmějí členské státy na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat či bránit výstavbě, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny:

- (a) buď jako součást postupu, který vede k prohlášení ES o ověření, jehož položky jsou uvedeny v příloze V,
- (b) nebo v jiných členských státech před nebo po vstupu této směrnice v platnost, a to proto, aby se ověřilo, zda jsou za stejných provozních podmínek splněny stejné požadavky.

Shoda s TSI a vnitrostátními pravidly

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

1. Členské státy ~~⇒ a agentura ⇐~~ považují za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které tvoří železniční systém, k němuž existuje ~~ES~~ ☒ ES ☒ prohlášení o ověření.

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

2. Interoperabilita strukturálního subsystému tvořícího část železničního systému se ověřuje v souladu se základními požadavky pomocí odkazu na TSI, ~~pokud existují~~ ~~⇒ a vnitrostátními pravidly~~ oznámenými v souladu s odstavcem 3 ~~⇐~~.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

3. Členské státy pro každý subsystém sestaví seznam ~~technických~~ ☒ vnitrostátních ☒ ~~předpisů/pravidel~~ používaných při uplatňování základních požadavků ~~a oznámí tento seznam Komisi v případě, že~~ ☒ v těchto případech ☒.

↓ 2008/57/ES

~~neexistuje příslušná TSI nebo~~

↓ nový

a) TSI se zcela nevztahuje na některé aspekty odpovídající základním požadavkům (otevřené body);

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

- b) je oznámeno ~~a výjimka~~ ☒ neuplatnění jedné nebo více TSI ☒ ~~⇒ nebo jejich částí~~ ~~⇐ podle článku 87; nebo~~
- c) zvláštní případ vyžaduje uplatnění technických pravidel, která nejsou uvedena v příslušné TSI;

↓ nový

d) v případě vnitrostátních předpisů použitých k popisu stávajících systémů.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

4. Členské státy rovněž při této příležitosti a v souvislosti s těmito technickými pravidly určí subjekty pověřené prováděním ☒ vystavením ES prohlášení o ověření ☒ o postupu ověřování uvedeného v článku 1815.

↓ 2008/57/ES

Komise sdělí tyto informace agentuře, která je zveřejní.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 14

☒ Vnitrostátní předpisy ☒

1. ⇒ Členské státy oznámí Komisi seznam vnitrostátních předpisů uvedených v čl. 13 odst. 3 ☒ Komisi se tento seznam oznámí buď:

- (a) pokaždé, když se změní seznam technických pravidel, který podle čl. 16 odst. 3 směrnice 96/48/ES a čl. 16 odst. 3 směrnice 2001/16/ES musí být oznámen do 30. dubna 2005, nebo
- (b) po oznámení výjimky ☒ předložení žádosti o neuplatnění TSI v souladu s článkem 7 ☒ , nebo

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

- (c) po zveřejnění dotyčné TSI ⇒ nebo její revize za účelem zrušení vnitrostátních předpisů, které se staly uzavřením otevřených bodů v TSI přebytečnými ⇐.

↓ nový

2. Členské státy oznámí agentuře a Komisi úplná znění stávajících vnitrostátních předpisů prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 23 nařízení (EU) č. .../.... [nařízení o agentuře].

3. Členské státy mohou stanovit nové vnitrostátní předpisy pouze v těchto případech:

- a) TSI zcela nevyhovuje základním požadavkům;
- b) jako naléhavé preventivní opatření, zejména po nehodě.

4. Pokud má členský stát v úmyslu zavést nový vnitrostátní předpis, oznámí agentuře a Komisi prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 23 nařízení (EU) č. .../.... [nařízení o agentuře] jeho návrh.

5. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní pravidla, včetně těch, která se vztahují na rozhraní mezi vozidly a sítí, byla k dispozici bezplatně a v jazyce, kterému rozumí všechny zúčastněné strany.

6. Členské státy se mohou rozhodnout, že neoznámí pravidla a omezení výhradně místní povahy. V takovém případě členské státy tato pravidla a omezení zmíní v registrech infrastruktury uvedených v článku 45.

7. Na vnitrostátní pravidla oznámená podle tohoto článku se nevztahuje oznamovací postup uvedený ve směrnici 98/34/ES.

8. S cílem usnadnit kontroly kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů klasifikaci oznámených vnitrostátních pravidel do různých skupin. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

Agentura klasifikuje vnitrostátní pravidla, která jsou oznámena podle tohoto článku, v souladu s prováděcími akty uvedenými v prvním pododstavci.

9. Agentura posoudí návrh vnitrostátních pravidel a platná vnitrostátní pravidla v rámci postupů stanovených články 21 a 22 nařízení (EU) č. .../.... [nařízení o agentuře].

↓ 2008/57/ES

~~Členské státy poskytnou na žádost Komise úplné znění oznámených pravidel. Aby se zabránilo dalšímu vzniku překážek a s cílem pokročit v klasifikaci vnitrostátních pravidel podle článku 27, Komise sleduje zavádění nových pravidel členskými státy. Pokud je Komise toho názoru, že nové pravidlo představuje prostředky svévolné diskriminace nebo skrytého omezování v oblasti železniční dopravy mezi členskými státy, přijme se regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 rozhodnutí určené dotyčnému členskému státu.~~

~~Pokud jde o pravidla a omezení výhradně místní povahy, členské státy nemusí provést oznámení stanovené v tomto odstavci. V takovém případě členské státy zmíní tato pravidla a omezení v registrech infrastruktury uvedených v článku 35.~~

~~Členské státy zajistí, aby byla zveřejněna závazná technická pravidla a poskytnuta všem provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, žadatelům o povolení k uvedení do provozu, a to v jasném znění, jež je pro dotyčné strany srozumitelné.~~

Článek ~~154~~

Postup vypracování ES prohlášení o ověření

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření, ~~zařadí~~ žadatel požádá, ~~aby~~ oznámený subjekt ☒ posuzování shody ☒, který si pro tento účel zvolil, ~~aby~~ použil ES postup ověřování ~~podle přílohy VI~~. Žadatelem může být zadavatel nebo ~~výrobcekonstruktér~~ nebo jeho zplnomocněný zástupce ~~ve Společenství~~ ☒ Unii ☒.

2. Činnost oznámeného subjektu ☒ posuzování shody ☒ odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi projektu a zahrnuje celou dobu výstavby až do fáze přijetí, a to před uvedením subsystému do provozu. ~~Zahrnuje~~ ⇒ Může ⇐ rovněž ⇒ zahrnovat ⇐ ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do kterého je začleněn, přičemž se vychází z informací dostupných v odpovídající TSI a v registrech podle článků ~~44 a 45~~ ~~34 a 35~~.

3. Oznámený subjekt ☒ posuzování shody ☒ odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který má být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické

dokumentace ~~musí obsahovat~~ ☒ obsahuje ☒ všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability. ~~Musí~~ ☒ Obsahuje ☒ rovněž ~~obsahovat~~ veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu.

↓ nový

4. Veškeré změny souboru technické dokumentace uvedené v odstavci 3, které mají dopad na prováděná ověření, vyžadují vypracování nového ES prohlášení o ověření.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

54. Oznámený subjekt ☒ posuzování shody ☒ může vydávat průběžná prohlášení o ověření s cílem pokrýt určité fáze postupu ověřování nebo určité části subsystému. V takovém případě se použije ~~postup~~ ☒ postupy ověřování ☒ ⇒ stanovené v souladu s odst. 7 písm. a) ☒ ~~uvedený v příloze VI.~~

65. Pokud to příslušné TSI umožňují, oznámený subjekt ☒ posuzování shody ☒ může vydávat osvědčení o shodě týkající se řady subsystémů nebo některých částí těchto subsystémů.

↓ nový

7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů stanoví:

- (a) postupy ověřování subsystémů, včetně obecných zásad, obsahu, postupu a dokumentů souvisejících s postupem ES ověřování a postupem ověřování v případě vnitrostátních pravidel;
- (b) vzory ES prohlášení o ověření a prohlášení o ověření v případě vnitrostátních pravidel a vzory dokumentů z technického souboru, který musí být k prohlášení o ověření přiložen.

Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

↓ 2008/57/ES

Článek ~~164~~9

Nedodržení základních požadavků u subsystémů

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 ho k nim vedou. Komise zkonzultuje zúčastněné strany.

3. Členský stát, který podává žádost, upřesní, zda neúplnost souladu s touto směrnicí vyplývá:

- a) z nedodržení základních požadavků nebo TSI nebo z nesprávného uplatňování TSI. V takovém případě Komise ihned informuje členský stát, v němž sídlí osoba, jež nesprávně vystavila ES prohlášení o ověření, a požádá tento členský stát, aby přijal vhodná opatření;
- b) z nedostatečnosti TSI. V takovém případě se použije postup pro změnu TSI uvedený v článku 67.

↓ nový

Článek 17

Předpoklad shody

U prvků interoperability a subsystémů, které jsou v souladu s harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly odkazy zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*, se předpokládá, že jsou v souladu se základními požadavky uvedenými v příloze III, jichž se tyto normy nebo jejich části týkají.

↓ 2008/57/ES

Článek 20

~~Uvádění stávajících subsystémů do provozu po obnově či modernizaci~~

~~1. V případě obnovy nebo modernizace zašle zadavatel nebo výrobce dotyčnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu. Členský stát tento soubor podkladů posoudí a s ohledem na prováděcí strategii uvedenou v použitelné TSI rozhodne, zda rozsah prací vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu ve smyslu této směrnice.~~

~~Nové povolení k uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému. Je-li nové povolení nezbytné, rozhodne členský stát, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny.~~

~~Členský stát přijme rozhodnutí nejpozději čtyři měsíce po podání úplného souboru podkladů žadatelem.~~

~~2. Je-li vyžadováno nové povolení a nepoužije-li se TSI v plném rozsahu, členské státy oznámí Komisi tyto informace:~~

~~— důvod, proč nebyla TSI zcela uplatněna,~~

~~— technické vlastnosti, které se uplatňují místo TSI,~~

~~— orgány odpovědné v případě těchto vlastností za uplatňování postupu ověření podle článku 18.~~

~~3. Komise sdělí informace uvedené v odstavci 2 agentuře, která je zveřejní.~~

KAPITOLA V

VOZIDLA

↓ nový

KAPITOLA V

UVEDENÍ NA TRH A UVEDENÍ DO PROVOZU

Článek 18

Uvedení pevných zařízení do provozu

1. Traťové subsystémy řízení a zabezpečení, subsystémy „energie“ a „infrastruktura“ se do provozu uvedou jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že splňují základní požadavky uvedené v příloze III, a obdrží příslušné povolení v souladu s odstavcem 2.

2. Každý vnitrostátní bezpečnostní orgán povolí uvedení do provozu těch subsystémů „energie“ a „infrastruktura“, které jsou umístěny nebo provozovány na území jeho členského státu.

Agentura vydá rozhodnutí, kterými povolí uvedení do provozu těch traťových subsystémů řízení a zabezpečení, které jsou umístěny nebo provozovány na území Unie.

Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány poskytnou podrobné pokyny o způsobu získání povolení uvedených v prvním a druhém pododstavci. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na uvedená povolení a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují při šíření těchto informací.

3. Aby bylo uvedení subsystémů podle odstavce 1 do provozu povoleno, musí být vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu nebo agentuře, v závislosti na tom, který z nich je příslušným orgánem podle odstavce 2, předložen doklad o:

- a) ES prohlášení o ověření;
- b) technické kompatibilitě těchto subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny, stanovené na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a registrů;
- c) bezpečném začlenění těchto subsystémů, stanoveném na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a registrů a společných bezpečnostních metod stanovených článkem 6 směrnice .../... [o bezpečnosti železničního systému v Unii].

4. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů zašle žadatel vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (u subsystémů „energie“ a „infrastruktura“) nebo agentuře (u traťových subsystémů řízení a zabezpečení) soubor podkladů s popisem projektu. Vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo agentura tento soubor podkladů posoudí a na základě kritérií stanovených v odstavci 5 rozhodne, zda je k uvedení do provozu zapotřebí nové povolení. Vnitrostátní bezpečnostní orgán a agentura přijmou rozhodnutí v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

5. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů je nutné nové ES prohlášení o ověření, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 4. Kromě toho se vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu, pokud:

- a) zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému, nebo
- b) to vyžadují příslušné TSI, nebo
- c) to vyžadují vnitrostátní prováděcí plány stanovené členskými státy.

Článek 19

Uvedení mobilních subsystémů na trh

1. Subsystém „kolejová vozidla“ a palubní subsystémy řízení a zabezpečení uvede žadatel na trh jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že splňují základní požadavky uvedené v příloze III.
2. Žadatel zajistí zejména předložení ES prohlášení o ověření.
3. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů je nutné nové ES prohlášení o ověření, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 4.

↓ 2008/57/ES

Článek 21

Povolení k uvedení vozidel do provozu

~~1. Před použitím na sítích povoluje uvedení vozidla do provozu vnitrostátní bezpečnostní orgán, jenž je za tuto síť odpovědný, pokud není v této kapitole stanoveno jinak.~~

~~2. Vozidlo splňující TSI obdrží povolení podle článku 22 nebo 23.~~

~~3. Vozidlo nesplňující TSI obdrží povolení podle článku 24 nebo 25.~~

~~4. Vozidlo odpovídající povolenému typu obdrží povolení podle článku 26.~~

~~5. Povolení udělené v jednom členském státě je následně platné ve všech ostatních členských státech, aniž jsou dotčena ustanovení článků 23 a 25 týkající se dodatečných povolení. Přijetím zvláštních vnitrostátních předpisů nebo prostřednictvím vnitrostátních ustanovení k provedení této směrnice členské státy objasní, zda jsou dodatečná povolení zapotřebí, a to v případě vozidel splňujících TSI v souladu s příslušnými ustanoveními článku 23 nebo v případě vozidel nesplňujících TSI s ustanoveními článku 25.~~

~~6. Příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu v souladu s články 22 a 23 nebo s články 24 a 25. Povolení k uvedení do provozu může obsahovat podmínky používání a další omezení.~~

~~7. Každé zamítnutí žádosti příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem, pokud jde o uvedení vozidla do provozu, musí být řádně zdůvodněno. Žadatel může do jednoho měsíce od data obdržení zamítavého rozhodnutí požádat příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán o přezkum takového rozhodnutí z řádně zdůvodněných důvodů. Vnitrostátní bezpečnostní orgán pak musí své rozhodnutí potvrdit nebo zrušit ve lhůtě dvou měsíců od obdržení odvolání. Dojde-li k potvrzení zamítavého rozhodnutí, může žadatel požadovat, aby jej z řádně zdůvodněných důvodů přezkoumal odvolací orgán stanovený příslušným členským státem v souladu s čl. 17 odst. 3 směrnice 2004/49/ES. Pro účely tohoto odvolacího řízení mohou~~

členské státy určit regulační subjekt, který bude zřízen v souladu s článkem 30 směrnice 2001/14/ES.

8. Pokud rozhodnutí příslušného vnitrostátního bezpečnostního orgánu uvedené v čl. 23 odst. 7 a čl. 25 odst. 5 není k dispozici ve stanovené lhůtě, považuje se uvedení dotčeného vozidla do provozu za schválené po uplynutí tří měsíců počínaje uplynutím této lhůty. Povolení, která vyplývají z ustanovení tohoto odstavce, jsou platná pouze pro síť, ohledně které příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán nereagoval ve stanovené lhůtě.

9. Vnitrostátní bezpečnostní orgán, který má v úmyslu zrušit jím vydané povolení k uvedení do provozu, nebo povolení, jež žadatel obdržel na základě ustanovení odstavce 8, použije postup revize osvědčení o bezpečnosti uvedený v čl. 10 odst. 5 směrnice 2004/49/ES, případně použije postup revize schválení z hlediska bezpečnosti uvedený v čl. 11 odst. 2 uvedené směrnice.

10. V případě odvolacího řízení si může příslušný odvolací orgán uvedený v odstavci 7 vyžádat stanovisko agentury, jež musí být v takovém případě vydáno do jednoho měsíce od data podání žádosti a oznámeno žadateli, příslušnému odvolacímu orgánu a příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který vydání povolení zamítl.

11. Pokud se vozidla pohybují z jednoho členského státu do třetí země nebo naopak na síti, jejíž rozehod koleje je odlišný od rozehodu hlavní železniční sítě uvnitř Společenství, a pokud by jim mohla být udělena výjimka v souladu s čl. 9 odst. 5 nebo jedná-li se o zvláštní případy, vnitrostátní pravidla uvedená v článcích 22 a 24 mohou zahrnovat mezinárodní dohody, pokud jsou slučitelné s právními předpisy Společenství.

12. Povolení k uvedení do provozu, jež byla udělena před 19. červencem 2008, včetně povolení udělených v rámci mezinárodních dohod, zejména RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zůstávají v platnosti za podmínek, za nichž byla tato povolení udělena. Toto ustanovení má přednost před ustanoveními článků 22 až 25.

13. Členské státy mohou udělovat povolení k uvádění do provozu vztahující se na řadu vozidel. Vnitrostátní bezpečnostní orgány za tímto účelem žadateli oznámí, jak má postupovat.

14. Povolení k uvedení vozidel do provozu vydaná v souladu s tímto článkem nemají žádný vliv na ostatní podmínky, které železniční podniky a provozovatelé infrastruktury musí podle článků 9, 10 a 11 směrnice 2004/49/ES splňovat za účelem provozování těchto vozidel na příslušné síti.

↓ nový

Článek 20

Povolení k uvedení vozidla na trh

1. Vozidlo je uvedeno na trh teprve poté, co obdrží povolení k uvedení vozidla na trh vydané agenturou v souladu s odstavcem 5.

2. Agentura vydá rozhodnutí, kterým udělí povolení k uvedení vozidla na trh. Toto povolení potvrzuje hodnoty parametrů důležité pro kontrolu technické kompatibility mezi vozidlem a pevnými zařízeními, jež jsou uvedeny v TSI. Povolení k uvedení vozidla na trh obsahuje také údaje o souladu vozidla s příslušnými TSI a soubory vnitrostátních pravidel, které se vztahují k těmto parametrům.

3. Povolení k uvedení vozidla na trh může obsahovat podmínky používání vozidla a další omezení.

4. Povolení k uvedení vozidla na trh je vydáno na základě technické dokumentace vozidla nebo typu vozidel předložené žadatelem, která zahrnuje doklad o:

- a) uvedení mobilních subsystémů tvořících vozidlo na trh podle článku 19;
- b) technické kompatibility subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanovené na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a registrů;
- c) bezpečném začlenění subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanoveném na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel a společných bezpečnostních metod stanovených článkem 6 směrnice .../... [o bezpečnosti železničního systému v Unii].

5. Agentura přijme rozhodnutí uvedené v odstavci 2 v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací. Toto povolení je platné ve všech členských státech.

Agentura poskytne podrobné pokyny o způsobu získání povolení k uvedení vozidla na trh. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na povolení k uvedení vozidla na trh a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují s agenturou při šíření těchto informací.

6. Agentura může udělit povolení k uvedení vozidla na trh vztahující se na řadu vozidel. Tato povolení jsou platná ve všech členských státech.

7. Proti rozhodnutím agentury nebo její nečinnosti ve lhůtách uvedených v odstavci 5 může žadatel podat odvolání u odvolacího senátu určeného podle článku 51 nařízení (EU) č. .../... [o zřízení Evropské agentury pro železnice].

8. V případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel, která již mají povolení k uvedení vozidla na trh, se vyžaduje:

- a) nové ES prohlášení o ověření, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 4, a
- b) nové povolení k uvedení vozidla na trh, pokud došlo ke změně hodnot parametrů uvedených v povolení vozidla, které již bylo uděleno.

9. Na žádost žadatele může povolení k uvedení vozidla na trh obsahovat jasný údaj o sítích či tratích nebo skupinách sítí či tratí, na nichž může železniční podnik uvést toto vozidlo do provozu bez dalšího ověřování, kontrol nebo zkoušek týkajících se technické kompatibility mezi vozidlem a těmito sítěmi či tratěmi. V tom případě opatří žadatel svou žádost dokladem o technické kompatibility vozidla s příslušnými sítěmi či tratěmi.

Tento údaj může být přidán na žádost původního nebo jiného žadatele po vydání příslušného povolení k uvedení na trh.

Článek 21

Povolení k uvedení vozidel do provozu

1. Železniční podniky uvedou vozidlo do provozu teprve poté, co po dohodě s provozovatelem infrastruktury zkontrolovaly na základě příslušných TSI, vnitrostátních pravidel, registrů a společných bezpečnostních metod stanovených v článku 6 směrnice technickou kompatibilitu mezi vozidlem a trasou a bezpečné začlenění vozidla do systému, v němž má být provozováno.

Za tímto účelem musí být vozidlům nejdříve uděleno povolení k uvedení vozidla na trh v souladu s článkem 20.

2. Železniční podnik sdělí své rozhodnutí týkající se uvedení vozidla do provozu agentuře, provozovateli infrastruktury a příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Toto rozhodnutí se zaznamená ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 43.

3. V případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel je nutné nové ES prohlášení o ověření, jak je stanoveno v čl. 15 odst. 4. Kromě toho se vyžaduje nové rozhodnutí železničního podniku týkající se uvedení těchto vozidel do provozu, pokud:

- a) zamýšlené práce mohou negativně ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému, nebo
- b) to vyžadují příslušné TSI.

↓ 2008/57/ES

~~Článek 22~~

~~První povolení k uvedení vozidel odpovídajících TSI do provozu~~

~~1. Tento článek se uplatní na vozidla, která odpovídají všem příslušným TSI platným v době uvedení do provozu, pokud byla významná část základních požadavků v těchto TSI stanovena a pokud vstoupily v platnost a platí příslušné TSI pro kolejová vozidla.~~

~~2. První povolení udělí vnitrostátní bezpečnostní orgán takto:~~

~~a) Povolení bude uděleno bez dalších kontrol, pokud jsou všechny strukturální subsystémy vozidla schváleny v souladu s ustanoveními kapitoly IV.~~

~~b) V případě vozidel se všemi nezbytnými ES prohlášeními o ověření podle článku 18 se kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán může zkontrolovat za účelem vydání povolení k uvedení do provozu, týkají pouze:~~

~~technické kompatibility mezi příslušnými subsystémy vozidla a bezpečného začlenění těchto subsystémů podle čl. 15 odst. 1,~~

~~technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí,~~

~~vnitrostátních předpisů pro otevřené body,~~

~~vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI.~~

~~Článek 23~~

~~Dodatečná povolení k uvedení vozidel odpovídajících TSI do provozu~~

~~1. U vozidel, která plně odpovídají TSI pokrývajícím všechny aspekty příslušných subsystémů bez zvláštních případů a otevřených bodů týkajících se výhradně technické kompatibility mezi vozidlem a sítí, nebudou požadována žádná dodatečná povolení k uvedení do provozu, budou-li v jiných členských státech provozována na sítích odpovídajících TSI nebo za podmínek uvedených v odpovídajících TSI.~~

~~2. V případě vozidel, která byla uvedena do provozu v souladu s článkem 22, ale nejsou uvedena v odstavci 1, rozhodnou členské státy, zda jsou dodatečná povolení na jejich území nutná. V takovém případě se použijí odstavce 3 až 7.~~

3. Žadatel předloží vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci k vozidlu nebo typu vozidla a k jeho plánovanému použití na síti. Dokumentace obsahuje tyto informace:

a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě v souladu s článkem 22;

b) kopii technické dokumentace specifikované v příloze VI. V případě vozidel vybavených záznamníky údajů sem patří i informace o postupu sběru dat umožňující odečítání a hodnocení, pokud tyto informace nejsou odpovídajícími TSI zharmonizovány;

c) záznamy dosavadní údržby a případně technických úprav vozidla provedených po schválení;

d) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že vozidlo je v souladu s infrastrukturami a pevnými zařízeními (včetně klimatických podmínek, systému dodávky energie, systému zabezpečení a řízení, rozehodu koleje a průjezdných průřezů infrastruktury, maximální povolené hmotnosti na nápravu a jiných omezení sítě).

4. Kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán kontroluje, se mohou týkat pouze:

technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí, včetně vnitrostátních předpisů pro nevyřešené body, jež jsou k zajištění této kompatibility zapotřebí;

vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI.

5. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může požádat o dodání dalších informací nebo o provedení analýz rizika podle čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/49/ES či zkoušek na síti, a to za účelem ověření kritérií uvedených v odstavci 4. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 této směrnice však vnitrostátní bezpečnostní orgán může provést tato ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se ke skupině B nebo C podle zmíněného dokumentu.

6. Vnitrostátní bezpečnostní orgán po konzultaci s žadatelem stanoví rozsah a obsah požadovaných dalších informací, analýz rizika či zkoušek. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od žádosti žadatele. Případně přijme vnitrostátní bezpečnostní orgán opatření umožňující konání zkoušek.

7. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu předložených v souladu s tímto článkem co nejdříve a nejpozději:

a) dva měsíce po předložení dokumentace uvedené v odstavci 3;

b) případně jeden měsíc po poskytnutí všech dalších informací požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem;

c) případně jeden měsíc po poskytnutí výsledků zkoušek požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem.

Článek 24

První povolení k uvedení vozidel neodpovídajících TSI do provozu

1. Tento článek se použije na vozidla, jež neodpovídají všem příslušným TSI platným v okamžiku uvedení do provozu, včetně vozidel, na něž se vztahuje výjimka, nebo pokud důležitá část základních požadavků není v jedné nebo několika TSI stanovena.

~~2. První povolení udělí vnitrostátní bezpečnostní orgán takto:~~

~~pro technické aspekty, na něž se vztahuje některá TSI, se použije ES postup ověřování;~~

~~pro ostatní technické aspekty se použijí vnitrostátní předpisy oznámené podle čl. 17 odst. 3 této směrnice a podle článku 8 směrnice 2004/49/ES.~~

~~Toto první povolení je platné pouze na síti členského státu, jenž je vydal.~~

Článek 25

Dodatečná povolení k uvedení do provozu vozidel neodpovídajících TSI

~~1. V případě vozidel, jejichž uvedení do provozu bylo v jednom členském státě v souladu s čl. 21 odst. 12 nebo článkem 24 povoleno, mohou ostatní členské státy v souladu s tímto článkem rozhodnout, zda jsou pro uvedení do provozu na jejich území nezbytná dodatečná povolení.~~

~~2. Žadatel předloží vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci k vozidlu nebo typu vozidla a uvede podrobnosti o jeho plánovaném použití na síti. Dokumentace obsahuje tyto informace:~~

~~a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě, a záznamy o postupu, jenž byl použit pro doložení toho, že vozidlo splňuje platné požadavky na bezpečnost, včetně informací o případných výjimkách povolených podle článku 9;~~

~~b) technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti. V případě vozidel vybavených záznamníky údajů sem patří i informace o postupu sběru dat umožňující odečítání a hodnocení, jak stanoví čl. 20 odst. 2 písm. e) směrnice 2004/49/ES;~~

~~c) záznamy provozu a údržby vozidla a případných technických úprav provedených po schválení;~~

~~d) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že vozidlo je v souladu s infrastrukturami a pevnými zařízeními (včetně klimatických podmínek, systému dodávky energie, systému zabezpečení a řízení, rozehodu koleje a průjezdných průřezů infrastruktury, maximální povolené hmotnosti na nápravu a jiných omezení sítě).~~

~~3. Vnitrostátní bezpečnostní orgán nemůže zpochybnit informace podle odst. 2 písm. a) a b), není-li schopen prokázat existenci významného bezpečnostního rizika, aniž je dotčen článek 16. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 se vnitrostátní bezpečnostní orgán v tomto ohledu nemůže odvolat na žádná pravidla skupiny A uvedená v tomto dokumentu.~~

~~4. Vnitrostátní bezpečnostní orgán může požádat o dodání dalších informací nebo o provedení analýz rizika podle čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/49/ES či zkoušek na síti, a to pro účely ověření, zda informace podle odst. 2 písm. c) a d) tohoto článku odpovídají platným vnitrostátním předpisům oznámeným Komisi podle článku 8 směrnice 2004/49/ES nebo článku 17 této směrnice. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 27 této směrnice však vnitrostátní bezpečnostní orgán může provést tato ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se ke skupině B nebo C podle tohoto dokumentu.~~

~~Vnitrostátní bezpečnostní orgán po konzultaci s žadatelem stanoví rozsah a obsah požadovaných dalších informací, analýz rizika či zkoušek. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří~~

měsíců od žádosti žadatele. Případně přijme vnitrostátní bezpečnostní orgán opatření umožňující konání zkoušek.

5. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu předložených v souladu s tímto článkem co nejdříve a nejpozději:

a) čtyři měsíce po předložení technické dokumentace uvedené v odstavci 2;

b) případně dva měsíce po poskytnutí dalších informací či analýz rizik požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 4;

c) případně dva měsíce po poskytnutí výsledků zkoušek požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 4.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek 2226

Povolování ☒ k uvedení ☒ typů vozidel ☒ na trh ☒

1. ☒ Agentura ☒ ~~Členské státy mohou~~ vydávat povolení ☒ k uvedení ☒ typů vozidel ☒ na trh ☒.

↓ nový

Agentura poskytne podrobné pokyny o způsobu získání povolení k uvedení typů vozidel na trh. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na povolení k uvedení typů vozidel na trh a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli zdarma. Vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují s agenturou při šíření těchto informací.

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

2. Pokud však ☒ agentura ☒ ~~členské státy~~ ☒ vydá povolení k uvedení vozidla na trh, vydá ☒ ~~povolí vozidlo, povolí~~ současně i ☒ ~~povolí~~ povolení k uvedení odpovídajícího typu vozidla na trh ☒ ~~typ vozidla~~.

↓ nový

3. Vozidlo odpovídající typu vozidla, jemuž již bylo vydáno povolení k uvedení odpovídajícího typu vozidla na trh, získá povolení k uvedení vozidla na trh bez dalších kontrol na základě prohlášení o shodě s typem předloženého žadatelem.

↓ 2008/57/ES

~~3. Vozidlo odpovídající typu již povolenému v členském státě bude tímto členským státem povoleno na základě prohlášení o shodě s typem předloženého žadatelem, a to bez dalších kontrol. Avšak v případě, že se příslušná ustanovení TSI a vnitrostátních předpisů, na jejichž základě byl typ vozidla povolen, změní, členské státy rozhodnou, zda již udělená povolení typu zůstanou v platnosti nebo je třeba je obnovit. Kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní~~

~~orgán kontroluje v případě obnovování povolení typu se mohou týkat pouze změněných pravidel. Obnovování povolení typu nemá vliv na povolení vozidel již udělená na základě dříve povolených typů.~~

↓ nový

4. V případě změn příslušných ustanovení TSI nebo vnitrostátních předpisů, na jejichž základě bylo vydáno povolení k uvedení typu vozidla na trh, TSI nebo vnitrostátní pravidlo určí, zda již udělená povolení k uvedení tohoto typu vozidla na trh zůstanou v platnosti nebo je třeba je obnovit. Pokud musí být uvedené povolení obnoveno, kontroly prováděné agenturou se mohou týkat pouze změněných pravidel. Obnovování povolení k uvedení typu vozidla na trh nemá vliv na povolení k uvedení vozidla na trh již uděleného na základě dřívějšího povolení k uvedení tohoto typu vozidla na trh.

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

~~54. Vzor Prohlášení o shodě typu přijme ⇒ se sestaví v souladu s rozhodnutím 2010/713/EU ⇐ Komise do 19. července 2009 na základě návrhu agentury a v souladu s regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3.~~

~~65. Prohlášení o shodě typu se sestaví~~bude sestaveno v souladu s:

a) postupy ověřování příslušných TSI u vozidel odpovídajících TSI;

~~b) postupy ověřování stanovenými v modulech D nebo E rozhodnutí 93/465/EHS u vozidel neodpovídajících TSI. Případně může Komise schválit postup ověření ad hoc v souladu s postupem podle čl. 29 odst. 3.~~

↓ nový

b) postupy posuzování shody u vozidel neodpovídajících TSI podle definic v modulech B+D a B+F v rozhodnutí 768/2008/ES. Komise může případně přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví moduly pro posuzování shody ad hoc. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

↓ 2008/57/ES

~~6. Žadatel může požádat o povolení typu současně v několika členských státech. V takovém případě budou vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracovat za účelem zjednodušení postupu a zmírnění administrativní zátěže.~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

~~7. Povolení typu ⇒ Povolení k uvedení typů vozidel na trh ⇐ se registrují~~budou zaregistrována v evropském registru ~~povolených~~ ⇒ povolení k uvedení typů vozidel na trh ⇐ ~~typů vozidel podle článku 4434. V tomto registru bude uveden členský stát nebo členské státy, v nichž je typ vozidla povolen.~~

↓ 2008/57/ES

Článek 27

Klasifikace vnitrostátních předpisů

- ~~1. Aby byl usnadněn postup povolování uvádění do provozu vozidel uvedených v článku 25, vnitrostátní předpisy se klasifikují podle přílohy VII.~~
- ~~2. Aniž je dotčen čl. 30 odst. 3, agentura přezkoumá do 19. ledna 2009 parametry v části 1 přílohy VII a předloží Komisi doporučení, jež považuje za vhodná.~~
- ~~3. Agentura vypracuje doporučení k referenčnímu dokumentu odkazujícímu na všechny vnitrostátní předpisy uplatňované členskými státy pro uvedení vozidla do provozu. Vnitrostátní bezpečnostní orgány s agenturou na tomto úkolu spolupracují.~~
- ~~4. Na základě doporučení agentury a regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 Komise přijme referenční dokument i jakékoli rozhodnutí o jeho aktualizaci.~~

KAPITOLA VI

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

~~OZNÁMENÉ SUBJEKTY~~ ☒ **OZNAMOVÁNÍ SUBJEKTŮ** **POSUZOVÁNÍ SHODY** ☒

↓ 2008/57/ES

Článek 28

Oznámené subjekty

- ~~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 a identifikační čísla, která předem získají od Komise. Komise zveřejní v *Úředním věstníku Evropské unie* seznam subjektů, jejich identifikační čísla a oblasti příslušnosti a zajistí, aby byl tento seznam aktualizován.~~
- ~~2. Členské státy musí při posuzování subjektů, které mají být oznámeny, uplatnit kritéria stanovená v příloze VIII. Za subjekty splňující tato kritéria jsou považovány subjekty vyhovující kritériím posuzování stanoveným v příslušných evropských normách.~~
- ~~3. Členský stát odejme schválení subjektu, který již nesplňuje kritéria uvedená v příloze VIII. 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 kritériím stanoveným v příloze VIII, Komise konzultuje zúčastněné strany. Komise informuje posledně zmíněný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si oznámený subjekt mohl zachovat udělený status.~~

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

~~O práci vykonané v rámci koordinační skupiny informují Komise a pozorovatelé výbor uvedený v článku 29. Komise případně navrhne opatření nezbytná k řešení obtíží. V případě potřeby se koordinace činnosti oznámených subjektů provádí v souladu s čl. 30 odst. 4.~~

~~6. První ze zpráv uvedených v článku 39 rovněž posoudí provádění kritérií specifikovaných v příloze VIII a v případě potřeby navrhne vhodná opatření.~~

↓ nový

Článek 23

Oznámení

Členské státy oznámí Komisi a ostatním členským státům subjekty oprávněné provádět úkoly spojené s posouzením shody třetích stran podle této směrnice.

Článek 24

Oznamující orgány

1. Členské státy určí oznamující orgán odpovědný za vytvoření a provádění nezbytných postupů pro posuzování a oznamování subjektů posuzování shody a za kontrolu oznámených subjektů posuzování shody, včetně souladu s ustanoveními článků 27 až 29.

2. Členské státy mohou rozhodnout o tom, že posuzování a kontrolu uvedené v odstavci 1 provádí vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008 a v souladu s ním.

3. Pokud oznamující orgán přenesle na subjekt, který není orgánem veřejné správy, provádění posouzení, oznámení nebo kontrolu uvedené v odstavci 1, nebo jej tímto úkolem jinak pověří, musí být tento subjekt právníkou osobou a splňovat požadavky stanovené v článku 25. Tento subjekt zavede opatření upravující odpovědnost vyplývající z jeho činnosti.

4. Oznamující orgán nese za úkoly provedené subjektem uvedeným v odstavci 3 plnou odpovědnost.

Článek 25

Požadavky týkající se oznamujících orgánů

1. Oznamující orgán je zřízen takovým způsobem, aby nedocházelo ke střetu zájmů se subjekty posuzování shody.

2. Oznamující orgán je organizován a provozován tak, aby chránil objektivitu a nestrannost svých činností.

3. Oznamující orgán je organizován takovým způsobem, aby každé rozhodnutí o oznámení subjektu posuzování shody prováděly příslušné osoby, jiné než osoby provádějící posouzení.

4. Oznamující orgán nenabízí ani neposkytuje žádné činnosti, které provádějí subjekty posuzování shody, ani neposkytuje poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě.

5. Oznamující orgán zachovává důvěrnost získaných informací.

6. Oznamující orgán má k dispozici dostatečný počet kvalifikovaných pracovníků, aby mohl řádně vykonávat své úkoly.

Článek 26

Informační povinnost oznamujících orgánů

Členské státy informují Komisi o svých postupech pro posuzování a oznamování subjektů posuzování shody a kontrolu oznámených subjektů a o veškerých změnách týkajících se těchto informací.

Komise tyto informace zveřejní.

Článek 27

Požadavky týkající se subjektů posuzování shody

1. Pro účely oznamování musí subjekt posuzování shody splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 7 a v článcích 28 a 29. Tyto požadavky se rovněž vztahují na subjekty určené členskými státy podle čl. 13 odst. 4.

2. Subjekt posuzování shody je zřízen podle vnitrostátních právních předpisů a má právní subjektivitu.

3. Subjekt posuzování shody musí být schopen provádět všechny úkoly spojené s posuzováním shody, které tomuto subjektu ukládají příslušné TSI a pro něž byl oznámen, ať již tyto úkoly provádí sám subjekt posuzování shody, nebo jsou prováděny jeho jménem a na jeho odpovědnost.

Subjekt posuzování shody musí mít k dispozici vždy, pro každý postup posuzování shody a pro každý druh nebo kategorii výrobků, pro něž je oznámen:

a) potřebné pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů souvisejících s posuzováním shody;

b) příslušné popisy postupů, podle nichž je posuzování shody prováděno a jež zajišťují transparentnost těchto postupů a možnost jejich opětovného zahájení. Musí uplatňovat náležitou politiku a postupy pro rozlišení mezi úkoly, jež vykonává jako oznámený subjekt posuzování shody, a dalšími činnostmi;

c) řádné postupy pro provádění činností, jež řádně zohledňují velikost, odvětví, strukturu podniku, míru složitosti technologie daného výrobku a hromadný či sériový způsob jeho výroby.

Subjekt posuzování shody musí mít prostředky nezbytné k vhodnému provedení technických a administrativních úkolů spojených s posuzováním shody a má přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

4. Subjekt posuzování shody uzavře pojištění odpovědnosti, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud není za posuzování shody přímo odpovědný sám členský stát.

5. Pracovníci subjektu posuzování shody jsou povinni zachovávat služební tajemství, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost, pokud jde o veškeré informace, které získali při plnění svých úkolů podle příslušných TSI

nebo podle jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterým se uvedená ustanovení provádí. Vlastnická práva jsou chráněna.

6. Subjekty posuzování shody se podílí na příslušných normalizačních činnostech a na činnostech koordinační skupiny oznámených subjektů posuzování shody zřízené podle příslušných právních předpisů Unie nebo zajistí, aby byli jeho pracovníci o těchto činnostech informováni, a používá jakožto všeobecné pokyny správní rozhodnutí a dokumenty, které jsou výsledkem práce této skupiny.

7. Subjekty posuzování shody se podílí na činnostech ad hoc pracovní skupiny pro ERTMS uvedené v článku 25 nařízení (EU) č. .../... [o zřízení Evropské agentury pro železnice], nebo zajistí, aby byli jeho pracovníci o těchto činnostech informováni. Musí dodržovat pokyny, které jsou výsledkem práce této skupiny. V případě, že dotčené subjekty posuzování shody považují jejich uplatnění za nevhodné nebo nemožné, předloží svá vyjádření k projednání ad hoc pracovní skupině pro ERTMS, aby se tyto pokyny neustále zkvalitňovaly.

Článek 28

Nestrannost subjektů posuzování shody

1. Subjekt posuzování shody je třetí stranou nezávislou na organizaci nebo výrobci výrobku, který posuzuje.

Za takovýto subjekt může být považován subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na projektování, výrobě, dodávání, montáži, používání nebo údržbě výrobků, které tento subjekt posuzuje, pokud je prokázána jeho nezávislost a neexistence jakéhokoli střetu zájmů.

2. Musí být zaručena nestrannost subjektu posuzování shody, jeho nejvyššího vedení a pracovníků, kteří posuzování provádějí.

3. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů v rámci posuzování shody nesmí být osobami, které navrhují, vyrábějí, dodávají, instalují, nakupují, vlastní, používají nebo udržují výrobky, jež posuzují, a nesmí být ani zplnomocněnými zástupci jakékoli z těchto stran. To nevylučuje používání hodnocených výrobků, které jsou nezbytné pro činnost subjektu posuzování shody, ani používání takových výrobků k osobním účelům.

4. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za provádění úkolů v rámci posuzování shody se nesmějí přímo podílet na projektování, výrobě nebo konstrukci, uvádění na trh, instalaci, používání nebo údržbě těchto výrobků, ani zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí provádět žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek a nedotknutelnost ve vztahu k činnostem posuzování shody, k jejichž vykonávání jsou tyto osoby oznámeny. To platí zejména pro poradenské služby.

5. Subjekt posuzování shody musí zaručit, že činnosti jeho poboček nebo subdodavatelů neohrožují důvěrnost, objektivitu nebo nestrannost jeho činností posuzování shody.

6. Subjekt posuzování shody a jeho pracovníci provádějí posuzování shody na nejvyšší úrovni profesionální důvěryhodnosti a požadované technické způsobilosti v konkrétní oblasti a nesmějí být vystaveni žádným tlakům a podnětům, zejména finančním, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich posuzování shody, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které mají na výsledcích těchto činností zájem.

Článek 29

Pracovníci subjektů posuzování shody

1. Pracovníci odpovědní za provádění činností spojených s posuzováním shody musí mít tuto kvalifikaci:

a) přiměřené technické a odborné vzdělání týkající se všech činností spojených s posuzováním shody, pro které byl subjekt posuzování shody oznámen;

b) uspokojivou znalost požadavků souvisejících s posuzováním, které provádějí, a odpovídající pravomoc toto posuzování provádět;

c) vhodné znalosti základních požadavků, platných harmonizovaných norem a příslušných ustanovení právních předpisů Unie a jejich prováděcích předpisů a rozumět jim;

d) schopnost vypracovávat osvědčení, protokoly a zprávy prokazující, že byla posouzení provedena.

2. Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků subjektu posuzování shody nezávisí na počtu provedených posouzení ani na jejich výsledcích.

Článek 30

Předpoklad shody subjektu posuzování shody

Pokud subjekt posuzování shody prokáže, že splňuje kritéria stanovená příslušnými harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly zveřejněny odkazy v *Úředním věstníku Evropské unie*, předpokládá se, že splňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29 do té míry, do níž se platné harmonizované normy na tyto požadavky vztahují.

Článek 31

Pobočky a subdodavatelé oznámených subjektů posuzování shody

1. Pokud oznámený subjekt posuzování shody zadá konkrétní úkoly spojené s posuzováním shody subdodavateli nebo pobočce, zajistí, že subdodavatel nebo pobočka splňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29, a informuje o tom oznamující orgán.

2. Oznámený subjekt nese plnou odpovědnost za úkoly provedené subdodavateli nebo pobočkami bez ohledu na to, kde jsou usazeni.

3. Činnosti oznámených subjektů lze zadat subdodavateli nebo pobočce pouze se souhlasem zákazníka.

4. Oznámený subjekt uchovává pro potřebu oznamujícího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo pobočky a práce provedené subdodavatelem nebo pobočkou podle příslušné TSI.

Článek 32

Akreditované vnitropodnikové subjekty

1. Žadající podnik může využít akreditovaný vnitropodnikový subjekt k provádění činností spojených s posuzováním shody pro účely provádění postupů stanovených v modulech A1, A2, C1 nebo C2 definovaných v příloze II rozhodnutí č. 768/2008/ES a v modulech CA1 a CA2 definovaných v příloze I rozhodnutí 2010/713/ES. Tento subjekt tvoří zvláštní a oddělenou součást žadajícího podniku a nepodílí se na návrhu, výrobě, dodávání, instalaci, používání nebo údržbě výrobků, jež má posuzovat.

2. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt musí splňovat tato kritéria:

a) je akreditován v souladu s nařízením (ES) č. 765/2008;

b) subjekt a jeho pracovníci jsou organizačně samostatnou jednotkou a používají takové metody podávání zpráv uvnitř podniku, jehož jsou součástí, které zajišťují jejich nestrannost a prokazují ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;

c) subjekt a jeho pracovníci nesmí být odpovědní za návrh, výrobu, dodávání, instalaci, provoz nebo údržbu výrobků, které posuzují, a nesmí se účastnit jakýchkoli činností, které by mohly ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo nedotknutelnost ve vztahu k činnostem posuzování;

d) subjekt poskytuje služby výhradně podniku, jehož je součástí.

3. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt se neoznamuje členským státům ani Komisi, avšak informace o akreditaci poskytne na vyžádání oznamujícímu orgánu podnik, jehož je akreditovaný vnitropodnikový subjekt součástí, nebo vnitrostátní akreditační orgán.

Článek 33

Žádost o oznámení

1. Subjekt posuzování shody podává žádost o oznámení oznamujícímu orgánu členského státu, v němž je usazen.

2. Součástí žádosti je popis činností posuzování shody, modulu nebo modulů posuzování shody a výrobek nebo výrobky, pro něž se subjekt prohlašuje za způsobilý, jakož i osvědčení o akreditaci, pokud existuje, vydané vnitrostátním akreditačním orgánem, které potvrzuje, že subjekt posuzování shody splňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29.

3. Nemůže-li dotčený subjekt posuzování shody předložit osvědčení o akreditaci, poskytne oznamujícímu orgánu veškeré doklady nezbytné k ověření, uznání a pravidelné kontrole jeho souladu s požadavky stanovenými v článcích 27 až 29.

Článek 34

Postup oznamování

1. Oznamující orgány mohou oznámit pouze subjekty posuzování shody, které splňují požadavky stanovené v článcích 27 až 29.

2. K oznámení Komisi a ostatním členským státům využijí elektronický nástroj pro oznamování vyvinutý a spravovaný Komisí.

3. Oznámení obsahuje veškeré podrobnosti o činnostech posuzování shody, modulu nebo modulech posuzování shody a dotčeném výrobku nebo výrobcích a příslušné osvědčení o způsobilosti.

4. Pokud se oznámení nezakládá na osvědčení o akreditaci uvedeném v čl. 33 odst. 2, poskytne oznamující orgán Komisi a ostatním členským státům podklady, které dokládají způsobilost subjektu posuzování shody, a informuje je o opatřeních, jež zajišťují, aby byl subjekt pravidelně kontrolován a i v budoucnu splňoval požadavky uvedené v článcích 27 až 29.

5. Dotčený subjekt může provádět činnosti oznámeného subjektu posuzování shody, pouze pokud Komise nebo ostatní členské státy proti tomu nevnesly námitky do dvou týdnů po

oznámení, pokud se použije osvědčení o akreditaci, nebo do dvou měsíců po oznámení, pokud se akreditace nepoužije.

6. Komisi a členským státům je třeba oznámit jakékoli následné významné změny týkající se oznámení.

Článek 35

Identifikační čísla a seznamy oznámených subjektů posuzování shody

1. Komise oznámenému subjektu posuzování shody přidělí identifikační číslo.

Oznámenému subjektu posuzování shody musí být přiděleno jediné identifikační číslo i v případě, že je oznámen podle několika aktů Unie.

2. Komise zveřejní seznam subjektů oznámených podle této směrnice, včetně identifikačních čísel, která jim byla přidělena, a činností, pro něž byly oznámeny.

Komise zajistí, aby byl tento seznam aktualizován.

Článek 36

Změny v oznámeních

1. Pokud oznamující orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že oznámený subjekt posuzování shody již nesplňuje požadavky stanovené v článcích 27 až 29 nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně odvolá oznámení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Neprodleně o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.

2. V případě omezení, pozastavení nebo odvolání oznámení nebo v případě, že oznámený subjekt posuzování shody ukončil svou činnost, podnikne oznamující členský stát příslušné kroky a zajistí, aby byly podklady týkající se tohoto subjektu buď zpracovány jiným oznámeným subjektem posuzování shody, nebo aby byly k dispozici příslušným oznamujícím orgánům a orgánům dozoru nad trhem na vyžádání.

Článek 37

Zpochybnění způsobilosti oznámených subjektů

1. Komise vyšetří všechny případy, v nichž má pochybnosti nebo je upozorněna na pochybnosti o způsobilosti oznámeného subjektu posuzování shody nebo o tom, zda oznámený subjekt posuzování shody nadále splňuje požadavky a povinnosti, které jsou mu uloženy.

2. Oznamující členský stát předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se odůvodnění oznámení nebo toho, že je dotčený subjekt nadále způsobilý.

3. Komise zajistí, aby se se všemi citlivými informacemi získanými v průběhu tohoto šetření nakládalo jako s důvěrnými.

4. Pokud Komise zjistí, že oznámený subjekt posuzování shody nesplňuje nebo přestal splňovat požadavky pro své oznámení, informuje o tom oznamující členský stát a požádá ho, aby přijal nezbytná nápravná opatření, včetně případného odvolání oznámení.

Článek 38

Povinnosti týkající se činnosti oznámených subjektů

1. Oznámené subjekty provádějí posuzování shody v souladu s postupy posuzování shody stanovenými v příslušné TSI.

2. Posuzování shody se provádí přiměřeným způsobem, aby se zabránilo přílišnému zatížení hospodářských subjektů. Subjekty posuzování shody při výkonu své činnosti řádně zohlední velikost a strukturu dotčeného podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti dané technologie výrobku a hromadnou nebo sériovou povahu výrobního procesu.

Při této činnosti však působí s cílem posoudit soulad výrobku s ustanoveními této směrnice.

3. Pokud oznámený subjekt posuzování shody zjistí, že výrobce nesplňuje požadavky stanovené v příslušné TSI nebo v odpovídajících harmonizovaných normách nebo technických specifikacích, požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá osvědčení o shodě.

4. Pokud v průběhu kontroly shody po vydání osvědčení oznámený subjekt posuzování shody zjistí, že výrobek již nesplňuje příslušnou TSI nebo odpovídající harmonizované normy nebo technické specifikace, požádá výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a v případě nutnosti může platnost osvědčení pozastavit nebo osvědčení odejmout.

5. Pokud nápravná opatření nejsou přijata nebo pokud tato opatření nemají požadovaný účinek, oznámený subjekt posuzování shody omezí nebo pozastaví platnost příslušných osvědčení nebo případně tato osvědčení odejme.

Článek 39

Informační povinnost oznámených subjektů

1. Oznámené subjekty informují oznamující orgán:

a) o veškerých zamítnutích, omezeních, pozastaveních platnosti nebo odejmutích osvědčení;

b) o všech okolnostech majících vliv na rozsah a podmínky oznámení;

c) o všech žádostech o informace týkajících se činností posuzování shody, které obdržely od orgánů dozoru nad trhem;

d) na vyžádání o činnostech posuzování shody provedených v rámci působnosti jejich oznámení a o jakýchkoli jiných provedených činnostech, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

2. Oznámené subjekty poskytnou ostatním subjektům oznámeným podle této směrnice, které provádějí obdobné činnosti posuzování shody a zabývají se stejnými výrobky, příslušné informace o otázkách týkajících se negativních, a na žádost pozitivních výsledků posuzování shody.

3. Oznámené subjekty poskytnou agentuře ES osvědčení o ověření subsystémů, ES osvědčení o shodě prvků interoperability a ES osvědčení o vhodnosti pro použití prvků interoperability.

Článek 40

Výměna zkušeností

Komise organizuje výměnu zkušeností mezi příslušnými vnitrostátními orgány členských států, které provádějí politiku oznamování.

Článek 41

Koordinace oznámených subjektů

Komise zajistí zavedení a řádné provádění vhodné koordinace a spolupráce mezi subjekty oznámenými podle této směrnice ve formě odvětvových skupin oznámených subjektů. Agentura podporuje činnosti oznámených subjektů v souladu s článkem 20 nařízení (EU) č. .../... [o zřízení Evropské agentury pro železnice].

Členské státy zajistí účast jimi oznámených subjektů na práci této skupiny, a to přímo nebo prostřednictvím určených zástupců.

↓ 2008/57/ES

~~KAPITOLA VII~~

~~VÝBOR A PRACOVNÍ PROGRAM~~

~~Článek 31~~

~~Pracovní program~~

~~1. Komise vypracuje pracovní program, který zohledňuje rozšíření oblasti působnosti podle článku 8, změnu TSI podle čl. 6 odst. 1 a ostatní úkoly, které jsou jí svěřeny touto směrnicí. Komise výbor plně informuje a zajistí, aby se podílel na navrhování a aktualizaci programu.~~

~~2. Pracovní program sestává z těchto fází:~~

~~a) vypracování modelu železničního systému Společenství na základě návrhu vytvořeného agenturou, založeného na seznamu subsystémů (příloha II), aby byl zaručen soulad mezi TSI; tento model musí zejména zahrnovat různé prvky systému a jejich rozhraní a působit jako referenční rámec pro definování oblastí užívání každé TSI;~~

~~b) vývoj vzorové struktury pro vypracování TSI;~~

~~c) vývoj metody analýzy nákladů a přínosů řešení stanovených v TSI;~~

~~d) přijetí pověření potřebných k vypracování TSI;~~

~~e) určení základních parametrů pro každou TSI;~~

~~f) schválení návrhu normalizačních programů;~~

~~g) příprava přechodného období mezi dnem vstupu v platnost směrnice 2004/50/ES, a zveřejněním TSI, včetně přijetí referenčního systému uvedeného v článku 36.~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

~~KAPITOLA VIII~~

~~REGISTRY SÍTÍ A VOZIDEL~~

~~Článek 42~~32~~~~

~~Systém číslování vozidel~~

1. Každé vozidlo uvedené do provozu v železničním systému ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒ nese evropské číslo vozidla (European Vehicle Number – ~~EČVEVN~~), jež mu je přiděleno

⇒ vnitrostátním bezpečnostním orgánem příslušným pro dané území před prvním uvedením vozidla do provozu ⇐ ~~při vydání prvního povolení k uvedení do provozu.~~

↓ 2008/57/ES

~~2. Žadatel o první povolení je rovněž odpovědný za označení dotyčného vozidla číslem EČV, jež mu bylo přiděleno.~~

↓ nový

Železniční podnik provozující vozidlo zajistí, aby vozidlo bylo označeno přiděleným číslem EČV.

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

3. EČV je stanoveno v ⇒ rozhodnutí 2007/756/ES ⇐ ~~TSI o provozu a řízení dopravy.~~

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

4. Vozidlu bude EČV přiděleno pouze jednou, pokud není ⇒ v rozhodnutí 2007/756/ES ⇐ ~~TSI o provozu a řízení dopravy~~ stanoveno jinak.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

5. Bez ohledu na odstavec 1 mohou členské státy v případě vozidel provozovaných nebo určených k provozu do třetích zemí nebo z nich, jejichž rozchod koleje je odlišný od rozchodu hlavní železniční sítě uvnitř ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒, přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Článek ~~43~~³³

Vnitrostátní registry vozidel

1. Každý členský stát vede registr vozidel, jež byla ~~povolena~~ ⇒ uvedena do provozu ⇐ na jeho území. Tento registr splňuje tato kritéria:

- a) vyhovuje společným specifikacím uvedeným v odstavci 2;
 - b) je aktualizován orgánem nezávislým na železničních podnicích;
-

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

c) je přístupný ☒ vnitrostátním ☒ bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice [.../... o bezpečnosti železničního systému v Unii] 2004/49/ES; je také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článků 55 a 56 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne

21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru²⁷ ~~podle článku 30 směrnice 2001/14/ES,~~ a agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury, jakož i osobám či organizacím, jež registrují vozidla nebo jež jsou v registru uvedeny.

↓ 2008/57/ES

~~2. Společné specifikace pro registr se přijímají regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu, včetně ujednání pro výměnu údajů a pravidel jejich vkládání a prohlížení.~~

↓ nový

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu, včetně ujednání pro výměnu údajů, a pravidel vkládání údajů a prohlížení vnitrostátních registrů vozidel. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

↓ 2008/57/ES

~~Registr musí pro každé vozidlo obsahovat alespoň tyto informace:~~

~~a) ECV;~~

~~b) odkazy na prohlášení ES o ověření a na vydávající subjekt;~~

~~c) odkazy na evropský registr povolených typů vozidel podle článku 34;~~

~~d) označení vlastníka vozidla a jeho držitele;~~

~~e) veškerá omezení způsobu užívání vozidla;~~

~~f) subjekt odpovědný za údržbu.~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

3. Držitel registrace neprodleně oznámí ☒ vnitrostátnímu bezpečnostnímu ☒ orgánu kteréhokoli členského státu, v němž bylo vozidlo ☒ uvedeno do provozu ☒ ~~povoleno~~, jakékoli změny údajů zanesených do vnitrostátního registru vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vozidlo již dále neregistrovat.

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

4. Pokud nejsou vnitrostátní registry vozidel propojeny, každý členský stát aktualizuje svůj registr s ohledem na změny, jež jiný členský stát provádí ve vlastním registru u údajů, jež se ho týkají.

²⁷

Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32.

5. U vozidel, která byla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi a ~~⇒ následně uvedena do provozu~~ ~~⇒ mají v některém členském státě povolení k uvedení do provozu na jeho území,~~ tento členský stát zajistí, že údaje ~~⇒ o vozidlu~~ ~~⇒ uvedené v odst. 2 písm. d) až f)~~ je možno získat prostřednictvím vnitrostátního registru vozidel ~~⇒ nebo na základě ustanovení mezinárodní dohody~~ ~~⇒ . Údaje uvedené v odst. 2 písm. f) je možno nahradit kritickými údaji o bezpečnosti vztahujícími se k plánu údržby.~~

Článek ~~4434~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

Evropský registr ~~povoleneých typů vozidel~~ ☒ povolení k uvedení typů vozidel na trh ☒

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

1. Agentura sestaví a vede registr ~~⇒ povolení k uvedení typů vozidel na trh vydaných v souladu s článkem 22~~ ~~⇒ typů vozidel povolených členskými státy k uvedení do provozu na železniční síti Evropského společenství.~~ Tento registr splňuje tato kritéria:

- a) je veřejný a v elektronické podobě přístupný všem;
- b) je v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci ~~34~~;
- c) je napojen na všechny vnitrostátní registry vozidel.

↓ nový

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání a prohlížení údajů registru povolení k uvedení typů vozidel na trh. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s prezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

↓ 2008/57/ES

~~2. Registr obsahuje pro každý typ vozidla tyto údaje:~~

~~a) technické vlastnosti typu vozidla, jak jsou stanoveny v příslušných TSI;~~

~~b) jméno výrobce;~~

~~c) data vydání, odkazy a vydávající státy následných povolení pro tento typ vozidla, včetně jakýchkoli omezení či odnětí.~~

~~3. Když je povolení typu v některém členském státě uděleno, změněno, pozastaveno či odňato, vnitrostátní bezpečnostní orgán tohoto členského státu o této skutečnosti informuje agenturu, aby mohla registr aktualizovat.~~

~~4. Společné specifikace pro registr se přijímají regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla vkládání údajů a jejich prohlížení.~~

Registr infrastruktury

↓ nový

1. Každý členský stát zveřejní registr infrastruktury, přičemž uvede hodnoty parametrů sítě každého subsystému nebo části dotčeného subsystému.
2. Aby se zkontrolovala technická kompatibilita mezi vozidlem a sítí, používají se hodnoty parametrů uvedené v registru infrastruktury v kombinaci s hodnotami parametrů uvedenými v povolení k uvedení vozidla na trh.
3. Registr infrastruktury může obsahovat podmínky používání pevných zařízení a další omezení.
4. Každý členský stát aktualizuje registr infrastruktury v souladu s rozhodnutím Komise 2011/633/EU.
5. Registr infrastruktury může být rovněž propojen s ostatními registry, jako je registr přístupnosti.
6. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání údajů a prohlížení registru infrastruktury. Tyto prováděcí akty se přijímají v souladu s přezkumným postupem podle čl. 48 odst. 3.

↓ 2008/57/ES

~~1. Každý členský stát zajistí zveřejňování a aktualizaci registru infrastruktury na základě cyklu revizí uvedeného v odstavci 2. Tento registr musí uvádět hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo části dotčeného subsystému (například základní parametry) a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí být v každé TSI přesně uvedeno, jaké informace musí být do registru infrastruktury zařazovány.~~

~~2. Agentura vypracuje návrh specifikací k uvedenému registru týkajících se prezentace a formátu registru, jeho cyklu revizí a způsobu používání, s ohledem na vhodné přechodné období pro infrastruktury uvedené do provozu před vstupem této směrnice v platnost. Komise tyto specifikace přijme regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3.~~

KAPITOLA IX

PŘECHODNÁ USTANOVENÍ

Článek 36

Návrh referenčních systémů

~~1. V souladu s články 3 a 12 nařízení (ES) č. 881/2004 vypracuje agentura na základě informací oznámených členskými státy podle čl. 17 odst. 3 této směrnice, technických dokumentů z dané odvětvové oblasti a znění souvisejících mezinárodních smluv návrh referenčního systému technických předpisů zajišťujících současný stupeň interoperability sítě a vozidel, které budou podle článku 1 této směrnice zahrnuty do oblasti působnosti této směrnice. Komise přijme referenční systém regulativním postupem podle čl. 29 odst. 3 této směrnice.~~

~~2. Po přijetí výše uvedeného referenčního systému členské státy uvědomí Komisi o svém úmyslu přijmout jakýkoli vnitrostátní předpis nebo o vypracování jakýchkoli projektů na svém území lišících se od referenčního systému.~~

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

KAPITOLA VIII

⊠ PŘECHODNÁ A ⊠ ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

↓ nový

Článek 46

Výkon přenesení pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 3 je svěřena Komisi na dobu neurčitou od data vstupu této směrnice v platnost.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 3 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomocí v něm blíže určených. Rozhodnutí nabývá účinku dnem následujícím po zveřejnění tohoto rozhodnutí v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 4 odst. 2 a čl. 5 odst. 3 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 47

Postup pro naléhavé případy

1. Akty v přenesené pravomoci přijaté podle tohoto článku vstupují v platnost bezodkladně a jsou použitelné, pokud proti nim není vyslovena námitka v souladu s odstavcem 2. V oznámení aktu v přenesené pravomoci Evropskému parlamentu a Radě se uvedou důvody použití postupu pro naléhavé případy.
2. Evropský parlament nebo Rada mohou proti aktu v přenesené pravomoci vyslovit námitky postupem uvedeným v čl. 46 odst. 5. V takovém případě po oznámení rozhodnutí Evropského parlamentu nebo Rady vyslovit námitku Komise dotýčný akt neprodleně zruší.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 48~~29~~

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES (~~dále jen „výbor“~~).
⇒ Tímto výborem je výbor ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011. ⇐
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se ~~článek~~ ~~4~~ ~~nařízení (EU) č. 182/2011~~ ~~č. 4~~
~~a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se ~~článek~~ ~~5~~ ~~nařízení (EU) č. 182/2011~~ ~~č. 5~~
~~a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

↓ nový

4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 8 nařízení (EU) č. 182/2011.

↓ 2008/57/ES

~~Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.~~

- ~~4. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~
- ~~5. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.~~

Článek 30

Doplňkové úkoly

- ~~1. Komise může předložit výboru jakoukoli záležitost týkající se provádění této směrnice.~~
- ~~2. Výbor může projednat jakoukoli záležitost týkající se interoperability železničního systému, včetně otázek týkajících se interoperability železničního systému uvnitř Společenství a železničního systému třetích zemí.~~
- ~~3. Opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, které se týkají úpravy příloh II až IX, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 29 odst. 4.~~
- ~~4. V případě potřeby může výbor ustavit pracovní skupiny, které mu budou nápomocny při plnění jeho úkolů, zejména při koordinaci činnosti oznámených subjektů.~~

↓ 2008/57/ES
⇒ nový

Článek 49~~37~~

Odůvodnění

Každé rozhodnutí učiněné na základě této směrnice a týkající se posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability, kontrol subsystémů tvořících železniční systém, a každé rozhodnutí učiněné na základě článků 67, 12, 114 a 164 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 dotyčném členském státě, a s uvedením lhůt stanovených k podání těchto opravných prostředků.

Článek 50

Zprávy a informace

1. Každé tři roky a poprvé $\Rightarrow$ tři roky po vyhlášení této směrnice $\Leftarrow$ 19. července 2011 předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 79 $\Rightarrow$ a uplatňování kapitoly V $\Leftarrow$.

~~2. Do 19. července 2013 zveřejní Komise zprávu, která bude obsahovat analýzu uplatňování kapitoly V a zlepšení vzájemného schvalování vozidel ve Společenství, co se týče časové a finanční náročnosti pro žadatele při tomto postupu. Zpráva případně posoudí dopady různých alternativ s ohledem na budoucí zjednodušení postupů spojených s povolováním vozidel. V tomto případě je třeba posoudit několik alternativ v oblasti spolupráce mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány a agenturou.~~

↓ 2008/57/ES

32. Agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroj, který je schopný vytvořit na žádost členského státu nebo Komise přehled úrovně interoperability železničního systému. Tento nástroj musí využívat informací obsažených v registrech uvedených v kapitole VII článků 33, 34 a 35.

↓ nový

Článek 51

Přechodný režim pro uvedení vozidel do provozu

1. Členské státy mohou i nadále uplatňovat ustanovení uvedená v kapitole V směrnice 2008/57/ES do [dvou let ode dne vstupu v platnost].

2. Povolení k uvedení vozidel do provozu, jež byla udělena podle odstavce 1, včetně povolení udělených v rámci mezinárodních dohod, zejména RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), zůstávají v platnosti za podmínek, za nichž byla tato povolení udělena.

3. Pro vozidla s povolením k uvedení do provozu podle odstavců 1 a 2 je nutné získat povolení k uvedení vozidla na trh, aby bylo možné je provozovat v rámci jedné nebo více sítí, na něž se jejich povolení nevztahují. Na uvedení do provozu na těchto dalších sítích se vztahují ustanovení článku 21.

Článek 52

Další přechodná ustanovení

Přílohy IV, V, VI, VII a IX směrnice 2008/57/ES se použijí do dne použití odpovídajících prováděcích aktů uvedených v čl. 8 odst. 2, čl. 14 odst. 8, čl. 15 odst. 7 a čl. 7 odst. 3 této směrnice.

Článek 53

Doporučení a stanoviska agentury

Pro účely uplatňování této směrnice poskytuje agentura doporučení a stanoviska v souladu s článkem 15 nařízení .../... [nařízení o agentuře]. Tato doporučení a stanoviska budou sloužit jako základ pro opatření Unie přijatá podle této směrnice.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)
⇒ nový

Článek 54~~38~~

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 1 a 2, čl. 4 odst. 2, čl. 5 odst. 2, 5, 6 a 8, čl. 6 odst. 1, 2, 3, 9 a 10, články 7, 8 a 9, čl. 11 odst. 4 a 5, článkem 12, čl. 13 odst. 5, články 15, 16 a 17, čl. 18 odst. 1, 2, 4 a 5, čl. 19 odst. 3, články 20 až 27, čl. 28 odst. 4 a 6, články 32 až 35 ⇒ články 1 a 2, čl. 7 odst. 1 až 4, čl. 11 odst. 1, článkem 13, čl. 14 odst. 1 až 7, čl. 15 odst. 1 až 6, články 17 až 21, čl. 22 odst. 3 až 7, články 23 až 36, čl. 37 odst. 2, články 38, 39, 41 až 43, čl. 45 odst. 1 až 5, článkem 51 a přílohami I až III ⇐ ☒ nejpozději ☒ ⇒ do [dvou let po dni vstupu v platnost] ⇐ ~~do 19. července 2010~~. Znění těchto opatření ⇒ spolu se srovnávací tabulkou mezi jejich ustanoveními a ustanoveními této směrnice ⇐ neprodleně sdělí Komisi. ⇒ Srovnávací tabulky jsou nezbytné k tomu, aby všechny zúčastněné subjekty mohly jednoznačně určit ustanovení, která se použijí k provádění této směrnice na vnitrostátní úrovni. ⇐

Tato opatření přijatá členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. ☒ Musí rovněž obsahovat prohlášení, že odkazy ve stávajících právních a správních předpisech na směrnice zrušené touto směrnicí se považují za odkazy na tuto směrnici. ☒ Způsob odkazu ☒ a znění prohlášení ☒ si stanoví členské státy.

↓ 2008/57/ES

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

~~23.~~ Povinnost provést a uplatňovat ☒ článek 13, čl. 14 odst. 1 až 7, čl. 15 odst. 1 až 6, články 17 až 21, články 42 a 43, čl. 45 odst. 1 až 5 a článek 51 ☒ ~~kapitoly IV, V, VII a VIII~~ této směrnice se nevztahuje na Kyperskou republiku a Republiku Malta po dobu, po kterou na jejich území neexistuje žádný železniční systém.

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

Jakmile však některý veřejný nebo soukromý subjekt podá oficiální žádost o výstavbu železniční tratě za účelem jejího provozování jedním nebo několika železničními podniky, přijme příslušný členský stát právní předpisy, kterými provede kapitoly ☒ články ☒ zmíněné v prvním pododstavci, a to do jednoho roku od přijetí žádosti.

Článek ~~55~~⁴⁰

Zrušení

↓ 2008/57/ES (přizpůsobený)

⇒ nový

Směrnice ~~96/48/ES a 2001/16/ES~~ 2008/57/ES ☒ ve znění směrnic uvedených v příloze ~~IV~~^{IX} části A ☒ se zrušuje s účinkem ode dne ☐ [dva roky po dni vstupu v platnost] ☐ ~~19. července 2010~~, aniž jsou dotčeny povinnosti členských států, pokud jde o lhůty pro provedení ~~uvedených~~ směrnic ☒ uvedených v části B přílohy ~~IV~~^{IX} ☒ do vnitrostátního práva a ~~lhůty~~ jejich použitelnosti.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze ~~V~~^{XI}.

~~Článek 14 směrnice 2004/49/ES se zrušuje s účinkem od 19. července 2008.~~

Článek ~~56~~⁴¹

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

↓ nový

Články 3 až 10, čl. 11 odst. 2, 3 a 4, články 12 a 16 se použijí ode dne [dva roky po dni vstupu v platnost].

↓ 2008/57/ES

Článek ~~57~~⁴²

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA I

⇒ Prvky železničního systému Unie ⇐ ~~OBLAST PŮSOBNOSTI~~

~~1. TRANSEVROPSKÝ KONVENČNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM~~

~~1.1. Sít'~~

~~Sít' transevropského konvenčního železničního systému je infrastruktura konvenčních tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES.~~

Pro účely této směrnice ~~může být tato~~ sít' ☒ Unie ☒ zahrnuje ☒ ~~dále rozdělena do následujících kategorií:~~

- ☒ zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší, ☒
- ☒ tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h, ☒
- ☒ tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými „vysokorychlostní“ kolejová vozidla projíždějí konvenční rychlostí. ☒
- ☒ konvenční ☒ tratě určené pro osobní dopravu,
- ☒ konvenční ☒ tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),
- ☒ konvenční ☒ tratě ☒ určené ☒ ~~zvláště projektované nebo modernizované~~ pro nákladní dopravu,

- terminály osobní dopravy,
- terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,
- spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.

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

4.2. Vozidla

↓ 2008/57/ES

⇒ nový

⇒ Pro účely této směrnice vozidla Unie ⇐ ~~Transevropský konvenční železniční systém zahrnující~~ veškerá vozidla schopná provozu na celé síti ⇐ Unie ⇐ ~~transevropské konvenční železniční dopravy~~ nebo na jejích částech, včetně:

↓ nový

- lokomotiv a osobních kolejových vozidel, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem, osobních vozů;
- nákladních vozů, včetně vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů;
- zvláštních vozidel, například traťových strojů.

Každou z výše uvedených kategorií je možno rozdělit na:

- vozidla pro mezinárodní provoz,
- vozidla pro vnitrostátní provoz.

TSI specifikují požadavky pro bezpečný provoz těchto vozidel na různých kategoriích tratí.

↓ 2008/57/ES

~~vysokorychlostní vozidla určená pro provoz rychlostí alespoň 250 km/h na zvláště vybudovaných vysokorychlostních tratích a za vhodných okolností umožňující provoz rychlostí vyšší než 300 km/h;~~

~~vysokorychlostní vozidla určená pro provoz rychlostí přibližně 200 km/h na tratích uvedených v oddílu 2.1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích;~~

~~motorových nebo elektrických jednotek;~~

~~motorových nebo elektrických hnacích vozidel;~~

~~osobních vozů;~~

~~nákladních vozů, včetně vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů;~~

~~Součástí může být také mobilní vybavení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury.~~

~~Každou z výše uvedených kategorií je možno rozdělit na:~~

~~vozidla pro mezinárodní provoz;~~

~~vozidla pro vnitrostátní provoz;~~

~~Dále vozidla zkonstruovaná pro provoz s maximální rychlostí nižší než 200 km/h, jež budou pravděpodobně provozována na celé transevropské vysokorychlostní síti nebo její části tam, kde jsou slučitelné s výkonnostními úrovněmi této sítě, splní požadavky zajišťující bezpečný provoz na této síti.~~

2. TRANSEVROPSKÝ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNIČNÍ SYSTÉM

2.1. Síť

Síť transevropského vysokorychlostního železničního systému je infrastruktura vysokorychlostních tratí transevropské dopravní sítě stanovená v rozhodnutí č. 1692/96/ES.

Vysokorychlostní tratě zahrnují:

zvláště vybudované vysokorychlostní tratě vybavené pro rychlosti zpravidla 250 km/h nebo vyšší,

tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti přibližně 200 km/h,

tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti se zvláštními vlastnostmi danými topografickými, terénními nebo urbanistickými omezeními, jimž musí být rychlost v každém jednotlivém případě přizpůsobena. Tato kategorie zahrnuje rovněž spojovací tratě mezi vysokorychlostními a konvenčními sítěmi, průjezdy stanicemi, přístupy do terminálů, dep atd., kterými „vysokorychlostní kolejová vozidla“ projíždějí konvenční rychlostí.

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

2.2. Vozidla

Transevropský vysokorychlostní železniční systém zahrnuje vozidla určená pro provoz:

buď rychlostí alespoň 250 km/h na zvláště vybudovaných vysokorychlostních tratích a za vhodných okolností umožňující provoz rychlostí vyšší než 300 km/h,

nebo rychlostí přibližně 200 km/h na tratích uvedených v oddílu 2.1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích.

Dále vozidla zkonstruovaná pro provoz s maximální rychlostí nižší než 200 km/h, jež budou pravděpodobně provozována na celé transevropské vysokorychlostní síti nebo její části tam, kde jsou slučitelné s výkonnostními úrovněmi této sítě, splní požadavky zajišťující bezpečný provoz na této síti. Za tímto účelem TSI pro konvenční vozidla rovněž specifikují požadavky pro bezpečný provoz konvenčních vozidel na vysokorychlostních sítích.

3. KOMPATIBILITA ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU

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

4. ROZŠÍŘENÍ OBLASTI PŮSOBNOSTI

4.1. Skupiny sítí a vozidel

Oblast působnosti TSI se postupně rozšíří na celý systém železnic, jak je uvedeno v čl. 1 odst. 4. V zájmu efektivního vynaložení nákladů při zajišťování interoperability budou v případě potřeby vypracovány další skupiny kategorií sítí a vozidel uvedených v této příloze. Bude-li to nezbytné, mohou se funkční a technické specifikace uvedené v čl. 5 odst. 3 lišit podle skupin.

4.2. Účelnost vynaložených nákladů

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

- náklady na navrhované opatření;
- výhody rozšíření oblasti působnosti na zvláštní skupiny sítí a vozidel pro interoperabilitu;
- snížení kapitálových nákladů a výdajů z důvodu úspor vyplývajících z rozsahu průmyslové produkce a lepšího využívání vozidel;
- snížení investičních nákladů a nákladů na údržbu a provoz v důsledku větší konkurence mezi výrobci a společnostmi provádějícími údržbu;
- přínos pro životní prostředí v důsledku technického zlepšování železničního systému;
- zvýšení bezpečnosti provozu.

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

PŘÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. Seznam subsystémů

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

a) strukturální oblasti:

- infrastruktura,
- energetika,
- traťové řízení a zabezpečení,
- palubní řízení a zabezpečení,
- kolejová vozidla;

b) funkční oblasti:

- provoz a řízení dopravy,
- údržba,
- využití telematiky v osobní a nákladní dopravě.

2. Popis subsystémů

Pro každý subsystém nebo část subsystému navrhuje agentura v době vypracovávání odpovídajícího návrhu TSI seznam prvků a hledisek týkajících se interoperability. Aniž je dotčena volba hledisek a prvků týkajících se interoperability a aniž je dotčeno pořadí, v jakém budou předmětem TSI, zahrnují tyto subsystémy toto:

2.1. Infrastruktura

↓ 2011/18/EU článek 1 a příloha I
(přizpůsobený)

Trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), ☒ s železnicí související staniční zařízení (včetně vstupů, nástupišť, přístupových cest, zóny služeb, toalet a informačních systémů, jakož i jejich funkcí týkajících se přístupnosti osob s omezenou pohyblivostí a osob se zdravotním postižením) ☒ ~~související staniční infrastruktura (nástupiště, přístupové cesty včetně potřeb osob se sníženou pohyblivostí atd.), bezpečnostní a ochranná zařízení.~~

↓ 2011/18/EU článek 1 a příloha I
(přizpůsobený)
⇒ nový

2.2. Energetika

Trakční proudová soustava, včetně trakčního vedení a traťové části systému měření spotřeby elektrické energie.

2.3. Traťové řízení a zabezpečení

Všechna traťová zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti.

2.4. Palubní řízení a zabezpečení

Všechna palubní zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti.

2.5. Provoz a řízení dopravy

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

Odborná kvalifikace, která může být vyžadována pro provádění ⇒ jakéhokoli typu služeb železniční dopravy ⇐ přeshraničních dopravních služeb.

2.6. Využití telematiky

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

- a) využití v osobní dopravě, včetně systémů poskytujících cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervačních a platebních systémů, odbavování zavazadel, zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;
- b) využití v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémů seřadování a přidělování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

2.7. Kolejová vozidla

Struktura, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, sběrače proudu, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, palubní vybavení pro měření spotřeby elektrické energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující, včetně ☒ funkcí týkajících se přístupnosti ☒ potřeb osob se sníženou pohyblivostí ☒ a osob se zdravotním postižením ☒), pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku.

2.8. Údržba

Postupy, související zařízení, logistická střediska pro údržbu a rezervy umožňující povinné opravné práce a preventivní údržbu k zajištění interoperability železničního systému a k zaručení požadované výkonnosti.

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. Parametry brzdných zařízení musí zaručovat při maximální povolené ~~rychlosti~~ rychlosti a zastavení ve stanovené brzdné vzdálenosti.

1.1.3. Použité konstrukční části musí odolat každému stanovenému normálnímu 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 zdraví nebo 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 vlcích a v železniční infrastruktuře používány.

1.3.2. Tyto 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 železničního systému na životní prostředí v souladu s platnými předpisy ~~Společenství~~ ☒ Unie ☒.

1.4.2. Materiály používané ve vlcích 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.

1.4.4. Při provozu železničního systému musí být dodržovány stanovené meze hluku.

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

1.5. Technická kompatibilita

Technické vlastnosti infrastruktury a pevných zařízení musí být kompatibilní jak navzájem, tak s vlastnostmi vlaků, které mají být používány v 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 ZVLÁŠTNÍ PRO KAŽDÝ SUBSYSTÉM

2.1. Infrastruktura

2.1.1. Bezpečnost

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

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

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

2.2. Energetika

2.2.1. Bezpečnost

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

2.2.2. Ochrana životního prostředí

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

2.2.3. Technická kompatibilita

Používané systémy dodávky elektrické nebo tepelné energie musí:

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

2.3. Řízení a zabezpečení

2.3.1. Bezpečnost

Používaná řídicí a zabezpečovací zařízení a postupy musí vlakům umožňovat jízdu na úrovni bezpečnosti, která odpovídá cílům stanoveným pro tuto síť. Systémy řízení a zabezpečení by měly i nadále umožňovat bezpečný provoz vlaků, jejichž další jízda za ztížených podmínek je povolena.

2.3.2. Technická kompatibilita

Veškerá nová infrastruktura a veškerá nová 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 normální provoz v celém železničním systému.

2.4. Kolejová vozidla

2.4.1. Bezpečnost

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

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

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

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

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

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

Musí být k dispozici nouzové východy a musí být označeny.

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

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

Vlaky musí být vybaveny vlakovým dorozumívacím systémem zajišťujícím komunikaci obsluhy vlaku s cestujícími.

2.4.2. Spolehlivost a dostupnost

Konstrukce životně důležitých zařízení, jízdního, trakčního a brzdového zařízení a rovněž systému řízení a zabezpečení musí být řešena tak, aby v situaci zvláštní 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 činnostmi řídicích a zabezpečovacích zařízení.

V případě elektrické trakce musí vlastnosti sběračů proudu umožnit vlakům jízdu při využívání napájecích systémů železničního systému.

Vlastnosti kolejových vozidel musí umožnit jízdu na každé trati, na které se předpokládá jejich provoz, při zohlednění odpovídajících klimatických podmínek.

2.4.4. Kontrola

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

2.5. Údržba

2.5.1. Ochrana zdraví a bezpečnost

Technické vybavení a postupy používané ve střediscích údržby musí zajistit bezpečný provoz subsystému a nesmějí způsobit ohrožení lidského zdraví a bezpečnosti.

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 kolejových vozidel musí být zajištěny činnosti související s bezpečností, ochranou zdraví a s pohodlím ve všech kolejových vozidlech, pro něž byla zkonstruována.

2.6. Provoz a řízení dopravy

2.6.1. Bezpečnost

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců středisek řízení dopravy musí zaručovat bezpečný provoz, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

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

2.6.2. Spolehlivost a dostupnost

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

2.6.3. Technická kompatibilita

Sladění pravidel provozování sítě a kvalifikace strojvedoucích, obsluhy vlaku a zaměstnanců řízení provozu musí zaručovat provozní efektivnost železničního systému, přičemž je třeba dbát na rozdílné požadavky přeshraničních a vnitrostátních služeb.

2.7. Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě

2.7.1. Technická kompatibilita

Základními požadavky na využití telematiky musí být zaručena minimální jakost služeb v oblasti přepravy cestujících a v oblasti nákladní dopravy, zejména s ohledem na technickou kompatibilitu.

Je třeba přijmout opatření s cílem zajistit:

- aby databáze, programové vybavení a datové komunikační protokoly byly vypracovány způsobem umožňujícím co největší vzájemnou výměnu dat mezi různými aplikacemi a provozovateli, s výjimkou důvěrných obchodních údajů,
- aby uživatelé měli snadný přístup k informacím.

2.7.2. Spolehlivost a dostupnost

Metodami používání, řízení, aktualizace a udržování těchto databází, programového vybavení a datových komunikačních protokolů musí být zaručena účinnost těchto systémů a kvalita služeb.

2.7.3. Ochrana zdraví

Rozhraní mezi těmito systémy a uživateli musí vyhovovat minimálním pravidlům pro ergonomii a ochranu zdraví.

2.7.4. Bezpečnost

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

PŘÍLOHA IV

ES PROHLÁŠENÍ O SHODĚ A VHODNOST PRO POUŽITÍ PRVKŮ INTEROPERABILITY

1. PRVKY INTEROPERABILITY

ES prohlášení se vztahuje na prvky interoperability související s interoperabilitou 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 určeny 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 určeny 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 určeny 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),

— 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 zmocněné k přijímání závazků jménem výrobce nebo jeho zmocněného zástupce usazeného ve Společenství.

PŘÍLOHA V

PROHLÁŠENÍ O OVĚŘENÍ SUBSYSTÉMŮ

1. ES Prohlášení o ověření subsystémů

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

~~Uvedené dokumenty musí vycházet z informací, které jsou výsledkem postupu ES ověřování subsystémů, jak je definováno v oddíle 2 přílohy VI. Prohlášení musí být napsáno ve stejném jazyce jako soubor technické dokumentace a musí obsahovat:~~

~~— odkazy na směrnici,~~

~~— jméno a adresu zadavatele nebo výrobce či jeho zplnomocněného zástupce usazeného v Evropské unii (uvede se obchodní firma a úplná adresa, a v případě zplnomocněného zástupce se uvede rovněž obchodní firma zadavatele nebo výrobce);~~

~~— 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.~~

~~V případě, že se v příloze VI uvádí odkaz na prohlášení ES ISV, uplatní se na toto prohlášení ustanovení tohoto oddílu.~~

2. Prohlášení o ověření subsystémů v případě vnitrostátních předpisů

~~Jestliže se v příloze VI uvádí odkaz na prohlášení o ověření subsystémů v případě vnitrostátních předpisů, uplatní se obdobně na uvedené prohlášení ustanovení oddílu 1.~~

PŘÍLOHA VI

POSTUP OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMU

1. OBECNÉ ZÁSADY

~~Postup ověřování subsystému zahrnuje kontrolu a osvědčení toho, že subsystém:~~

~~je projektován, konstruován a instalován takovým způsobem, aby splňoval základní požadavky, které se ho týkají, a~~

~~může být povolen k uvedení do provozu.~~

2. POSTUP ES OVĚŘOVÁNÍ

2.1. Úvod

~~ES ověřování je postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje, že subsystém:~~

~~je v souladu s příslušnými TSI,~~

~~vyhovuje ostatním nařízením odvozeným ze Smlouvy.~~

2.2. Části subsystému a fáze

2.2.1. Dočasné prohlášení o ověření (ISV)

~~Pokud je to uvedeno v TSI nebo případně v žádosti žadatele, může být subsystém rozdělen do několika částí nebo může být během postupu ověřování kontrolován v různých fázích.~~

~~Dočasné prohlášení o ověření (ISV) je postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje některé části subsystému nebo některé fáze postupu ověřování.~~

~~Na základě každého ISV vydává oznámený subjekt zvolený žadatelem certifikát ES-ISV. Žadatel poté případně vypracuje prohlášení ES-ISV. Osvědčení ISV a prohlášení ISV musejí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.~~

2.2.2 Popis subsystému

~~Žadatel může požádat o ISV pro každou část. Každá část se zkontroluje v každé fázi, jak je popsáno v části 2.2.3.~~

2.2.3. Fáze postupu ověřování

~~Subsystém nebo některé jeho části se kontrolují v každé z následujících fází:~~

~~celkový návrh,~~

~~realizace: konstrukce, a zejména pak inženýrské práce, výroba, montáž prvků a celkové nastavení,~~

~~závěrečné zkoušení.~~

~~Žadatel může požádat o ISV pro fázi návrhu (včetně zkoušek typu) a fázi realizace.~~

2.3. Certifikát o ověření

~~2.3.1. Oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování posoudí návrh, realizaci a závěrečné zkoušení subsystému a vydá certifikát o ověření ES určený pro žadatele, který poté vypracuje~~

ES prohlášení o ověření. Certifikát o ověření ES musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

Pokud u subsystému nebyla posuzována shoda se všemi příslušnými TSI (např. v případě odchylky, částečného uplatňování TSI za účelem aktualizace nebo prodloužení, přechodného období v TSI nebo zvláštního případu), uvede se v certifikátu ES přesný odkaz na TSI nebo jejich části, u nichž oznámený subjekt shodu během postupu ES ověřování nezkoumal.

2.3.2. V případě, že byly vydány certifikáty ES ISV, vezme oznámený subjekt zodpovědný za ES ověření subsystému tyto ES ISV certifikáty v úvahu a dříve, než vydá certifikát o ověření ES, provede tyto úkony:

- ověří, že certifikáty ES ISV odpovídajícím způsobem pokrývají příslušné požadavky TSI,

- zkontroluje všechna hlediska, která nejsou pokryta certifikáty ES ISV, a

- zkontroluje závěrečné zkoušení subsystému jako celku.

2.4. Soubor technické dokumentace

Soubor technické dokumentace přiložený k ES prohlášení o ověření musí obsahovat:

- technické charakteristiky související s návrhem, včetně celkových a podrobných výkresů, pokud jde o realizaci, schémat elektrických obvodů a hydraulických obvodů, schémat ovládacích okruhů, popisu systémů zpracování dat a automatických systémů, dokumentace o provozu a údržbě apod., vztahujících se k dotčenému subsystému,

- seznam prvků interoperability podle čl. 5 odst. 3 písm. d), 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 přezkoušeních provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,

- je-li to možné, certifikáty ISV ES, a v takovém případě případně prohlášení ISV ES, které je přiložené k certifikátu o ověření ES, včetně výsledku ověření oznámeným subjektem o jejich platnosti,

- certifikát o ověření ES podepsaný oznámeným subjektem odpovědným za ES ověřování, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že subsystém je v souladu s požadavky příslušných TSI a budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu o ověření ES by měly být přiloženy též protokoly o inspekcích a zprávy o auditu vypracované tímž subjektem v souvislosti s jeho úkolem, jak je uvedeno v bodech 2.5.3 a 2.5.4,

- certifikáty ES vydané v souladu s ostatními předpisy, které vyplývají ze Smlouvy,

- v případech, kdy se podle nařízení Komise ES/352/2009³¹ vyžaduje bezpečné začlenění, zahrne žadatel do souboru technické dokumentace zprávu odborníka o společných bezpečnostních metodách zaměřenou na posouzení rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

³¹ Úř. věst. L 108, 22.4.2009, s. 4.

~~2.5. Dozor~~

~~2.5.1. Účelem ES dozoru je zajistit, aby při výrobě subsystému byly plněny povinnosti vyplývající ze souboru technické dokumentace.~~

~~2.5.2. Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu 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. Oznámený subjekt musí od žadatele obdržet všechny dokumenty nezbytné k uvedenému účelu, zejména pak prováděcí plány a technické podklady týkající se subsystému.~~

~~2.5.3. Oznámený subjekt odpovědný za kontrolu provádění pravidelně provádí audity, aby se ujistil, že jsou dodržována ustanovení všech příslušných TSI. Osobám odpovědným za provádění poskytne zprávu o auditu. Jeho přítomnost může být vyžadována při určitých fázích stavebních činností.~~

~~2.5.4. 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 provádění poskytne zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.~~

~~2.5.5. Oznámený subjekt, jehož úkolem je vydat ES prohlášení o vhodnosti pro použití uvedené v oddílu 2 přílohy IV, musí být schopen vykonávat dozor nad subsystémem, který obsahuje prvek interoperability, aby v případě, že to příslušná TSI požaduje, zhodnotil vhodnost jeho používání v železničním prostředí, pro které je určen.~~

~~2.6. Předložení~~

~~Úplný soubor technické dokumentace podle bodu 2.4 je uložen u žadatele společně s certifikáty ES ISV, pokud jsou k dispozici, vydanými oprávněným oznámeným subjektem nebo společně s certifikáty o ověření vydaným oznámeným subjektem odpovědným za ES ověření subsystému. Soubor technické dokumentace je přiložen k ES prohlášení o ověření, které žadatel zašle příslušnému orgánu, u něhož podává žádost o uvedení do provozu.~~

~~Kopii souboru technické dokumentace uchovává žadatel po celou dobu životnosti subsystému. Kopie se zašle každému členskému státu, který o to požádá.~~

~~2.7. Zveřejňování~~

~~Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:~~

~~———— přijatých žádostí o ověření ES a ISV,~~

~~———— žádostí o posouzení shody a/nebo vhodnosti použití IC,~~

~~———— vydaných nebo zamítnutých certifikátů ES ISV,~~

~~———— vydaných nebo zamítnutých certifikátů ES o shodě a/nebo vhodnosti pro použití,~~

~~———— vydaných nebo odmítnutých certifikátů o ověření ES.~~

~~2.8. Jazyk~~

~~Soubor technické dokumentace a korespondence týkající se ES postupů ověřování se vypracují v úředním jazyce členského státu EU, v němž je žadatel usazen, nebo v úředním jazyce EU jím akceptovaném.~~

3. POSTUP OVĚŘOVÁNÍ V PŘÍPADĚ VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ

3.1. Úvod

Postup ověřování v případě vnitrostátních předpisů je postup, kterým subjekt určený podle čl. 17 odst. 3 (určený subjekt) kontroluje a ověřuje, že subsystém je v souladu s vnitrostátními předpisy oznámenými podle čl. 17 odst. 3.

3.2. Certifikát o ověření

Určený subjekt zodpovědný za postup ověřování v případě vnitrostátních předpisů vyhotoví certifikát o ověření určený žadateli.

Certifikát musí obsahovat přesný odkaz na vnitrostátní předpisy, s nimiž zkoumá určený subjekt soulad během postupu ověřování, včetně předpisů týkajících se částí, které jsou předmětem odchylky od TSI, aktualizace nebo prodloužení.

V případě vnitrostátních předpisů souvisejících se subsystémy tvořícími vozidlo rozdělí určený subjekt certifikát na dvě části. V první části musí být obsaženy odkazy na vnitrostátní předpisy, které se vztahují výhradně na technickou kompatibilitu vozidla a dotčené sítě, zatímco druhá část se týká všech ostatních vnitrostátních předpisů.

3.3. Soubor technické dokumentace

Soubor technické dokumentace přiložený k certifikátu o ověření v případě vnitrostátních předpisů musí být součástí souboru technické dokumentace uvedené v bodě 2.4 a musí obsahovat technické údaje týkající se posouzení shody subsystému s vnitrostátními předpisy.

PŘÍLOHA VII

**PARAMETRY, KTERÉ SE KONTROLUJÍ PŘI UVÁDĚNÍ VOZIDEL, JEŽ NEJSOU
VE SHODĚ S TSI, DO PROVOZU, A KLASIFIKACE VNITROSTÁTNÍCH
PŘEDPISŮ**

1. Seznam ukazatelů

1.1. Obecná dokumentace

Obecná dokumentace (včetně popisu nového, renovovaného nebo modernizovaného vozidla a jeho plánovaného použití, informací o návrhu, opravách, provozu a údržbě, souboru technické dokumentace, atd.)

1.2. Konstrukce a mechanické díly

Mechanická neporušenost a spojení mezi vozidly (včetně tažného ústrojí a nárazníků, přechodových můstků), pevnost konstrukce vozidla a vybavení (např. sedadel), nosnost, pasivní bezpečnost (včetně vnitřní a vnější odolnosti vůči nárazu)

1.3. Vzájemné působení s kolejemi a obrys vozidel

Mechanická rozhraní vůči infrastruktuře (včetně statického a dynamického chování, vůli a uložení, rozchodu, pojezdového ústrojí, apod.)

1.4. Brzdové zařízení

Položky související s brzdovým zařízením (včetně zařízení protismyku, ovládání brzd a účinnosti brzd v provozu, nouzových a parkovacích režimů)

1.5. Položky týkající se cestujících

Zařízení pro cestující a prostředí pro cestující (včetně oken a dveří pro cestující, požadavků týkajících se osob s omezenou pohyblivostí, apod.)

1.6. Environmentální podmínky a aerodynamické účinky

Vliv okolního prostředí na 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)

1.7. Požadavky na venkovní upozornění, označení, funkce a integritu softwaru

Venkovní upozornění, označení, funkce a integrita softwaru, tj. funkce související s bezpečností s dopadem na chování vlaku včetně komunikačního systému vlaku

1.8. Palubní napájení a řídicí systémy

Palubní pohonné, napájecí a řídicí systémy včetně rozhraní mezi vozidlem a napájecí infrastrukturou a všech aspektů elektromagnetické kompatibility

1.9. Zařízení, rozhraní a prostředí pro zaměstnance

Palubní zařízení, rozhraní, pracovní podmínky a prostředí pro zaměstnance (včetně kabin strojvůdce a rozhraní mezi strojvůdcem a strojem)

~~1.10. Požární bezpečnost a evakuace~~

~~1.11. Servis~~

~~Palubní zařízení a rozhraní pro servis~~

~~1.12. Palubní řízení a zabezpečení~~

~~Všecké palubní zařízení nutné pro zajištění bezpečnosti a pro ovládání a řízení pohybu vlaků oprávněných k jízdě po síti a jeho účinky na traťovou část železničního systému~~

~~1.13. Zvláštní požadavky na provoz~~

~~Zvláštní požadavky na provoz vozidel (včetně provozu za zhoršených podmínek, odtahování vozidel, apod.)~~

~~1.14. Položky týkající se nákladu~~

~~Položky týkající se nákladu a životního prostředí (včetně zvláštních zařízení nutných pro přepravu nebezpečného zboží)~~

~~Výše uvedená vysvětlení a příklady psané kurzivou jsou uvedeny pouze pro informaci a nejsou definicemi parametrů.~~

↓ 2008/57/ES

2. Klasifikace předpisů

~~Vnitrostátní předpisy týkající se ukazatelů uvedených v oddíle 1 jsou zařazeny do jedné ze tří níže uvedených kategorií. To se netýká předpisů a omezení s čistě místní působností, jejich ověřování je součástí kontrol, které po vzájemné dohodě zavedou železniční podniky a provozovatelé infrastruktury.~~

~~Skupina A:~~

~~Do skupiny A patří:~~

~~mezinárodní normy,~~

~~vnitrostátní předpisy, které se z hlediska bezpečnosti železnic považují za rovnocenné s vnitrostátními předpisy ostatních členských států.~~

~~Skupina B:~~

~~Do skupiny B patří všechny předpisy, které nepatří do skupiny A nebo C nebo takové, které ještě nebylo možné zařadit ani do jedné z nich.~~

~~Skupina C:~~

~~Do skupiny C patří předpisy, které jsou naprosto nezbytné a týkají se technických parametrů infrastruktury z hlediska bezpečného a interoperabilního provozu dotyčné sítě (např. průjezdný průřez).~~

PŘÍLOHA VIII

MINIMÁLNÍ KRITÉRIA, KTERÁ MUSÍ ČLENSKÉ STÁTY BRÁT V ÚVAHU PŘI OZNAMOVÁNÍ SUBJEKTŮ

1. Subjekt, jeho ředitel a pracovníci odpovědní za provádění kontrolních činností 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 a tímto subjektem.

2. Subjekt a pracovníci odpovědní za kontrolu provádějí kontrolní činnosti 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 inspekce, zejména ze strany osob nebo skupin osob, které jsou na výsledcích kontroly zainteresovány.

Zejména musí být subjekt a zaměstnanci odpovědní za kontrolu funkčně nezávislí na orgánech pověřených vydáváním povolení k uvedení vozidel do provozu podle této směrnice, licencí podle směrnice 95/18/ES, osvědčení o bezpečnosti podle směrnice 2004/49/ES a na subjektech pověřených vyšetřováním v případě nehod.

3. Subjekt musí mít k dispozici pracovníky a vlastnit potřebné vybavení, aby mohl řádně vykonávat technické a správní úkony spojené s prováděním kontroly na odpovídající úrovni. Měl by mít rovněž přístup k vybavení potřebnému pro mimořádné kontroly.

4. Pracovníci odpovědní za kontroly musí mít:

— řádné technické a odborné vzdělání,

— dostatečnou znalost požadavků na provádění kontrol a odpovídající zkušenosti v kontrolách v této oblasti,

— schopnost vypracovat certifikáty, protokoly a zprávy nutné k doložení provedených inspekceí.

5. Musí být zaručena nezávislost pracovníků odpovědných za inspekce. Jejich odměňování nesmí záviset na počtu provedených inspekceí ani na výsledcích těchto inspekceí.

6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti osob, pokud tuto odpovědnost nepřevzal stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy nebo pokud tyto kontroly 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 příslušných správních orgánů a orgánů vyšetřujících nehody ve státě, v němž vykonávají svou činnost, jakož i orgánů vyšetřujících nehody odpovědných za vyšetřování nehod způsobených selháním kontrolovaných prvků interoperability nebo subsystémů) na základě této směrnice nebo jakéhokoli ustanovení vnitrostátních právních předpisů, kterými se tato směrnice provádí.

↓ 2008/57/ES

PŘÍLOHA IX

SOUBOR PODKLADŮ PRO PŘEDLOŽENÍ VÝJIMKY

Při podání žádosti o výjimku musí členské státy předložit tyto dokumenty:

~~a) formální dopis, v němž se Komisi sděluje zamýšlená výjimka;~~

~~b) soubor podkladů, který je připojen k dopisu a který obsahuje alespoň:~~

- ~~popis prací, zboží a služeb, které jsou předmětem výjimky, s upřesněním klíčových údajů, zeměpisné polohy a provozní a technické oblasti;~~
- ~~přesný odkaz na TSI (nebo na jejich části), pro které se výjimka požaduje;~~
- ~~přesný odkaz a podrobnosti o alternativních ustanoveních, která se použijí;~~
- ~~pro žádosti podané v rámci čl. 7 odst. 1 písm. a) odůvodnění pokročilé fáze vývoje projektu;~~
- ~~odůvodnění výjimky s uvedením hlavních příčin technické, hospodářské, obchodní, provozní a/nebo administrativní povahy;~~
- ~~jakékoli jiné informace odůvodňující žádost o výjimku;~~
- ~~popis opatření, která členský stát zamýšlí přijmout za účelem podpory konečné interoperability projektu. Jde-li o malou výjimku, popis se nevyžaduje.~~

~~Dokumenty musí být předloženy jak v tištěné, tak v elektronické podobě. Bude tak možné rozdělit je mezi členy výboru.~~

PŘÍLOHA IV~~X~~

ČÁST A

☒ Zrušené ☒ směrnice

☒ a seznam jejich následných změn ☒

(podle článku 5540)

Směrnice 96/48/ES ☒ 2008/57/ES ☒	☒ (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.) ☒
Směrnice 2001/16/ES ☒ 2009/131/ES ☒	☒ (Úř. věst. L 273, 17.10.2009, s. 12.) ☒
Směrnice 2004/49/ES ☒ 2011/18/EU ☒	pouze článek 14 ☒ (Úř. věst. L 57, 2.3.2011, s. 21.) ☒

ČÁST B

Lhůty pro provedení do vnitrostátního práva

(podle článku 5540)

Směrnice	Termín pro provedení
96/48/ES ☒ 2008/57/ES ☒	9. dubna 1999 ☒ 19. července 2010 ☒
2001/16/ES ☒ 2009/131/ES ☒	20. dubna 2003 ☒ 19. července 2010 ☒
2004/49/ES ☒ 2011/18/EU ☒	30. dubna 2006 ☒ 31. prosince 2011 ☒

PŘÍLOHA XI
SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 96/48/ES	Směrnice 2001/16/ES	Fato směrnice
Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1	Čl. 1 odst. 1
Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2	Čl. 1 odst. 2
—	—	Čl. 1 odst. 3
—	Čl. 1 odst. 3	Čl. 1 odst. 4
Článek 2, návětí	Článek 2, návětí	Článek 2, návětí
Čl. 2 písm. a) až 1)	Čl. 2 písm. a) až 1)	Čl. 2 písm. a) až b) a c) až m)
—	—	Čl. 2 písm. e) až d)
Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. n)
Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. n)	Čl. 2 písm. o)
Čl. 2 písm. m)	Čl. 2 písm. o)	Čl. 2 písm. p)
Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. p)	Čl. 2 písm. q)
—	—	Čl. 2 písm. r) až z)
Články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a 5	Články 3, 4 a čl. 5 odst. 1 až 5
Čl. 5 odst. 6	Čl. 5 odst. 7	Čl. 5 odst. 7
—	—	Čl. 5 odst. 6
—	—	Čl. 5 odst. 8
Čl. 6 odst. 1 až 8	Čl. 6 odst. 1 až 8	Čl. 6 odst. 1 až 8
—	—	Čl. 6 odst. 9 až 10
—	—	Články 7 a 8
Článek 7	Článek 7	Článek 9
Článek 8	Článek 8	Čl. 10 odst. 1
Článek 9	Článek 9	Čl. 10 odst. 2

Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 10 odst. 1 až 3	Čl. 11 odst. 1 až 3
—	Čl. 10 odst. 6	Čl. 11 odst. 4
—	—	Čl. 11 odst. 5
Články 11 až 13	Články 11 až 13	Články 12 až 14
Čl. 14 odst. 1 a 2	Čl. 14 odst. 1 a 2	Čl. 15 odst. 1 a 2
Čl. 14 odst. 3	Čl. 14 odst. 3	Článek 20
Čl. 14 odst. 4 a 5	Čl. 14 odst. 4 a 5	Článek 33
—	—	Čl. 15 odst. 2 a 3
Články 15 a 16	Články 15 a 16	Články 16 a 17
Čl. 16 odst. 3	Čl. 16 odst. 3	Čl. 17 odst. 3
—	—	—
Čl. 18 odst. 1 až 3	Čl. 18 odst. 1 až 3	Čl. 18 odst. 1 až 3
—	—	Čl. 18 odst. 4 a 5
Článek 19	Článek 19	Článek 19
Článek 20	Článek 20	Článek 28
—	—	Články 21 až 27
Čl. 21 odst. 1 až 3	Čl. 21 odst. 1 až 3	Čl. 29 odst. 1 až 3
—	—	Čl. 29 odst. 4 a 5
—	—	—
Čl. 21a odst. 1	Článek 22	Čl. 30 odst. 2
Čl. 21 odst. 4	Čl. 21 odst. 4	Čl. 30 odst. 4
Čl. 21a odst. 2	Článek 21a	Čl. 30 odst. 1
Článek 21b	—	—
Článek 21c	Článek 21b	Čl. 30 odst. 3
Článek 22	Článek 26	Článek 37
Článek 22a	Článek 24	Články 34 a 35
—	—	Článek 32

—	Článek 23	Článek 31
—	Článek 25	Článek 36
Článek 23	Článek 27	Článek 38
Článek 24	Článek 28	Článek 39
—	—	Článek 40
Článek 25	Článek 29	Článek 41
Článek 26	Článek 30	Článek 42
Přílohy I až VI	Přílohy I až VI	Přílohy I až VI
—	—	Příloha VII
Příloha VII	Příloha VII	Příloha VIII
—	—	Přílohy IX až XI



PŘÍLOHA V
SROVNÁVACÍ TABULKA

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Článek 1	Článek 1
Čl. 2 písm. a) až z)	Čl. 2 odst. 1 až 24
-----	Čl. 2 odst. 25 až 41
Článek 3	-----
Článek 4	Článek 3
Čl. 5 odst. 1 až 3 písm. g)	Čl. 4 odst. 1 až 3 písm. g)
-----	Čl. 4 odst. 3 písm. h) a i)
Čl. 5 odst. 4 až 8	Čl. 4 odst. 4 až 8

Článek 6	Článek 5
Článek 7	Článek 6
Článek 8	-----
Článek 9	Článek 7
Článek 10	Článek 8
Článek 11	Článek 9
Článek 12	-----
Článek 13	Článek 10
Článek 14	Článek 11
Čl. 15 odst. 1	Čl. 18 odst. 3 a čl. 19 odst. 2
Čl. 15 odst. 2 a 3	-----
Článek 16	Článek 12
Článek 17	Články 13 a 14
Článek 18	Článek 15
Článek 19	Článek 16
-----	Článek 17
-----	Článek 18 (s výjimkou čl. 18 odst. 3)
-----	Články 19 a 20
Článek 20	-----
Článek 21	Článek 21
Články 22 až 25	-----

Článek 26	Článek 22
Článek 27	Čl. 14 odst. 8
Článek 28 a příloha VIII	Články 23 až 41
Článek 29	Článek 48
Články 30 a 31	-----
Článek 32	Článek 42
Článek 33	Článek 43
Článek 34	Článek 44
Článek 35	Článek 45
Článek 36	-----
-----	Články 46 a 47
Článek 37	Článek 49
Článek 38	Článek 54
Článek 39	Článek 50
-----	Články 51 a 52
-----	Článek 53
Článek 40	Článek 55
Článek 41	Článek 56
Článek 42	Článek 57
Přílohy I až III	Přílohy I až III
Příloha IV	Čl. 8 odst. 2

Přílohy V a VI	Čl. 15 odst. 7
Příloha VII	Čl. 14 odst. 8
Příloha VIII	Články 27, 28 a 29
Příloha IX	Čl. 7 odst. 3
Příloha X	Příloha IV
Příloha XI	Příloha V