III

(Přípravné akty)

RADA

POSTOJ RADY (EU) 2/2016 V PRVNÍM ČTENÍ

k přijetí směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii

(přepracované znění)

(Text s významem pro EHP)

Přijatý Radou dne 10. prosince 2015

(2016/C 057/01)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 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 výboru ([1]),

s ohledem na stanovisko Výboru regionů ([2]),

v souladu s řádným legislativním postupem ([3]),

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ([4]) byla několikrát podstatně změněna. Vzhledem k potřebě provést další změny by uvedená směrnice měla být v zájmu přehlednosti přepracována.

(2) S cílem umožnit občanům Unie, hospodářským subjektům a příslušným orgánům plné využití výhod vyplývajících z vytvoření jednotného evropského železničního prostoru je na místě zejména podporovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím, a provádět veškerá opatření, která mohou být nezbytná v oblasti harmonizace technických norem v souladu s článkem 171 Smlouvy o fungování Evropské unie.

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

(4) V zájmu dotvoření jednotného evropského železničního prostoru, snížení nákladů a zkrácení schvalovacích postupů a zajištění větší bezpečnosti železnic je vhodné zefektivnit postupy pro povolování a harmonizovat je na úrovni Unie.

([1]) Úř. věst. C 327, 12.11.2013, s. 122.
([2]) Úř. věst. C 356, 5.12.2013, s. 92.
([3]) Postoj Evropského parlamentu ze dne 26. února 2014 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku) a postoj Rady v prvním čtení ze dne 10. prosince 2015.
([4]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1).

(5) V řadě členských států podléhají metro, tramvaje a další městské kolejové systémy místním technickým požadavkům. Takovéto systémy místní veřejné dopravy obvykle v Unii nepodléhají vydávání licencí. Tramvaje a další městské kolejové systémy kromě toho vzhledem ke sdílené infrastruktuře často podléhají právním předpisům upravujícím silniční dopravu. Uvedené systémy místní dopravy tudíž nemusí být interoperabilní a měly by být z oblasti působnosti této směrnice vyňaty. To nebrání členským státům v tom, aby ustanovení této směrnice na místní kolejové systémy uplatňovaly dobrovolně, pokud to uznají za vhodné.

(6) Tram-vlaky jsou koncepcí veřejné dopravy, která umožňuje kombinovaný provoz na městské kolejové infrastruktuře i těžké kolejové infrastruktuře. Členským státům by mělo být povoleno vyloučit z oblasti působnosti opatření k provedení této směrnice vozidla používaná především na městské kolejové infrastruktuře, která jsou však vybavena některými díly pro těžká kolejová vozidla nezbytnými pro umožnění tranzitu na omezeném úseku těžké kolejové infrastruktury, a to pouze z důvodů propojenosti. V případě, že tram-vlaky využívají železniční infrastrukturu, měl by být zajištěn soulad se všemi základními požadavky, jakož i soulad s očekávanou úrovní bezpečnosti na příslušných tratích. V přeshraničních případech by měly příslušné orgány spolupracovat.

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

(8) Regulační rámec pro železnice na úrovni Unie i na úrovni jednotlivých členských států by měl jasně stanovit odpovědnost za dodržování pravidel bezpečnosti, ochrany zdraví a ochrany spotřebitele platných pro železniční sítě. Tato směrnice by neměla vést k nižší úrovni bezpečnosti ani ke zvýšení nákladů v železničním systému Unie. Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“), zřízená nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) …/… ([1]) (*), a vnitrostátní bezpečnostní orgány by proto měly nést plnou odpovědnost za povolení, jež vydávají.

(9) Mezi vnitrostátními předpisy, vnitřními řády subjektů působících v železničním systému a technickými specifikacemi uplatňovanými na železniční systémy, subsystémy a konstrukční části panují velké rozdíly, neboť jsou v nich obsaženy technické charakteristiky příznačné pro průmysl v jednotlivých zemích a stanoveny konkrétní rozměry a zařízení, jakož i zvláštní vlastnosti. Tento stav může bránit tomu, aby vlaky běžně jezdily po celém území Unie.

(10) Pro posílení konkurenceschopnosti unijního odvětví železniční dopravy na světové úrovni je zapotřebí otevřeného a konkurenceschopného trhu.

(11) Je tudíž vhodné vymezit pro celou Unii základní požadavky týkající se železniční interoperability, které by měly platit pro její železniční systém.

(12) Vypracování technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) prokázalo potřebu vyjasnit vztah mezi základními požadavky a TSI na jedné straně a evropskými normami a jinými akty normativní povahy na straně druhé. Především by měly být jasně odlišeny normy nebo části norem, které by měly být pro 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 ([2]). Pokud je to nezbytně nutné, mohou TSI výslovně odkazovat na evropské normy nebo specifikace, které se stávají závaznými okamžikem, kdy vstupuje v platnost daná TSI.

([1]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) …/… ze dne … o Agentuře Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004 (Úř. věst. L …).

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD) (Úř. věst. C 56, 12.2.2016, s. 1).

([2]) Nařízení 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/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12).

(13) Za účelem skutečného zvýšení konkurenceschopnosti odvětví železniční dopravy Unie, a aniž by se narušila hospodářská soutěž mezi hlavními subjekty působícími v železničním systému Unie, by TSI a doporučení agentury k těmto TSI měly být vypracovávány při dodržení zásad otevřenosti, konsensu a transparentnosti podle definice uvedené v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.

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

(15) TSI mají přímý nebo potenciální dopad na pracovníky zapojené do provozu a údržby subsystémů. Při přípravě TSI by proto agentura měla tam, kde je to vhodné, konzultovat sociální partnery.

(16) Určitá TSI by měla stanovit veškeré podmínky, jež má prvek interoperability splňovat, a postup, který má být dodržen při posuzování shody. Navíc je nezbytné stanovit, že každý prvek by měl být postupem uvedeným v TSI posouzen z hlediska shody a vhodnosti pro použití a že by měl mít odpovídající certifikát obsahující buď posouzení shody samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se musí dodržet, nebo posouzení vhodnosti pro použití prvku interoperability s ohledem na příslušné železniční prostředí, pokud jde o technické specifikace.

(17) Při vypracovávání nových TSI by vždy mělo být cílem zajistit kompatibilitu se stávajícími subsystémy. Tak se prostřednictvím požadavku na modernizaci nebo obnovu stávajících subsystémů za účelem zajištění zpětné kompatibility přispěje k podpoře konkurenceschopnosti železniční dopravy a zabrání zbytečným dodatečným nákladům. Ve výjimečných případech, kdy nebude možné kompatibilitu zajistit, by mělo být možné, aby TSI vytvořily rámec nutný pro rozhodnutí o tom, zda je pro stávající subsystém zapotřebí nového rozhodnutí nebo povolení k uvedení do provozu či k uvedení na trh, a stanovily příslušné lhůty.

(18) Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, měly by být tyto aspekty, které je třeba ještě vyřešit, uvedeny jako „otevřené body“ v příloze uvedené TSI. U těchto otevřených bodů a v konkrétních případech by se v zájmu souladu se stávajícími systémy měly použít vnitrostátní předpisy, které může v členském státě přijmout jakýkoli příslušný orgán s celostátní, regionální nebo místní působností. Aby bylo zamezeno nadbytečnému ověřování a zbytečné administrativní zátěži, měly by být vnitrostátní předpisy rovněž klasifikovány, aby se zajistila rovnocennost mezi vnitrostátními předpisy různých členských států, které se týkají téhož tématu.

(19) Měl by být stanoven postup, který má být dodržován v případě základních požadavků použitelných pro subsystém, jenž dosud není upraven v odpovídající TSI. V tom případě by měly být prováděním postupů posuzování shody a ověřování pověřeny určené subjekty podle této směrnice.

(20) Tato směrnice by se měla vztahovat na celý železniční systém Unie a oblast působnosti TSI by měla být rozšířena i na vozidla a sítě, jež nejsou zahrnuty do transevropského železničního systému. Příloha I směrnice 2008/57/ES by tudíž měla být zjednodušena.

(21) Funkční a technické specifikace, které mají subsystémy a jejich rozhraní splňovat, se mohou lišit podle užívání dotčených subsystémů, například podle kategorií tratí a vozidel, především se zřetelem k zajištění soudržnosti mezi vysokorychlostními a konvenčními železničními systémy.

(22) S cílem zajistit postupné zavádění železniční interoperability v celé Unii a postupné snížení různorodosti stávajících systémů by měly TSI určit ustanovení, která se mají použít v případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů, a mohou zahrnovat návrhy na dokončení cílového systému po fázích. Avšak v zájmu zachování konkurenceschopnosti železničního odvětví a v zájmu zamezení nepřiměřeným nákladům by vstup nových či pozměněných TSI v platnost neměl vést k okamžitému přizpůsobování vozidel a infrastruktury novým specifikacím.

(23) V TSI by se mělo uvést, kdy si modernizace a obnova infrastruktury a vozidel vyžádají nové povolení. Ve všech případech modernizace a obnovy infrastruktury by měl žadatel prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v nařízení (EU) …/… (*) předložit vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu dokumentaci, aby tento orgán mohl rozhodnout, zda je na základě kritérií stanovených touto směrnicí zapotřebí nové povolení. V případě

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

modernizace a obnovy vozidel s povolením k uvádění na trh by měl být žadatel schopen rozhodnout, zda je třeba, aby požádal vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo agenturu o nové povolení na základě kritérií stanovených touto směrnicí.

(24) S ohledem na přístup postupného odstraňování překážek bránících interoperabilitě železničního systému Unie a na čas, který bude v důsledku toho potřebný k přijetí všech TSI, by měla být přijata opatření zamezující tomu, aby členské státy přijímaly nové vnitrostátní předpisy nebo uskutečňovaly projekty, které zvyšují různorodost současného systému.

(25) Za účelem odstranění překážek interoperability a v důsledku rozšíření oblasti působnosti TSI na celý železniční systém Unie by se objem vnitrostátních předpisů měl postupně snižovat. V rámci vnitrostátních předpisů by se mělo přísně rozlišovat mezi předpisy platnými výhradně pro stávající systémy a předpisy, jež jsou nezbytné k postižení otevřených bodů v TSI. Předpisy druhého typu by měly být v důsledku uzavírání otevřených bodů v TSI postupně zrušeny.

(26) Vnitrostátní předpisy by měly být navrhovány a zveřejňovány takovým způsobem, aby jim rozuměli všichni potenciální uživatelé vnitrostátní sítě. Tyto předpisy často odkazují na jiné dokumenty, jako jsou vnitrostátní normy, evropské normy, mezinárodní normy nebo jiné technické specifikace, které mohou být částečně nebo zcela chráněny právy duševního vlastnictví. Povinnost zveřejňování by se proto neměla vztahovat na dokumenty, na něž vnitrostátní předpis přímo nebo nepřímo odkazuje.

(27) Přijetí postupného přístupu uspokojuje cíl interoperability železničního systému Unie charakterizovaného starou vnitrostátní infrastrukturou a vozidly vyžadujícími značné investice na přizpůsobení nebo na obnovu, přičemž zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, aby byla zachována konkurenceschopnost železnice ve srovnání s jinými druhy dopravy.

(28) S ohledem na rozsah a složitost železničního systému Unie 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. Pro každý z těchto subsystémů je třeba přesně stanovit základní požadavky a určit technické specifikace, zejména s ohledem na prvky a na rozhraní, k uspokojení těchto základních požadavků. Uvedený systém se přitom dělí na pevné a mobilní prvky zahrnující na jedné straně síť, jež je složena z tratí, stanic, terminálů a všech druhů pevně instalovaného vybavení potřebného k zajištění bezpečného a nepřetržitého provozu tohoto systému, a na straně druhé všechna vozidla pohybující se po této síti. Proto je vozidlo pro účely této směrnice složeno z jednoho subsystému („kolejová vozidla“) a případně z jiných subsystémů (především subsystému „palubní řízení a zabezpečení“). Ačkoli je systém rozdělen do několika prvků, měla by mít o něm agentura i nadále přehled, aby podpořila interoperabilitu a bezpečnost.

(29) Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením, jíž je Unie stranou, stanoví přístupnost jako jednu ze svých obecných zásad a po státech, které jsou stranami uvedené úmluvy, požaduje, aby přijaly vhodná opatření k zajištění přístupu osob se zdravotním postižením na rovnoprávném základě s ostatními, a to i vypracováním, vyhlášením a kontrolou provádění minimálních standardů a pokynů pro přístupnost. Přístupnost pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace je proto v oblasti interoperability železničního systému Unie základním požadavkem.

(30) Nikdo nemá být diskriminován, přímo ani nepřímo, na základě zdravotního postižení. S cílem zajistit, aby všichni občané Unie mohli využívat výhod plynoucích z vytvoření jednotného evropského železničního prostoru, by členské státy měly prosazovat železniční systém přístupný pro všechny.

(31) Provádění ustanovení vztahujících se na interoperabilitu železničního systému Unie by nemělo vést k vytváření nepřiměřených nákladů ani narušovat zachování interoperability stávajících železničních sítí.

(32) TSI mají rovněž dopad na podmínky, za kterých uživatelé využívají železniční dopravu, a je proto nezbytné s nimi a případně rovněž s organizacemi osob se zdravotním postižením konzultovat hlediska, která se jich týkají.

(33) Jednotlivým dotčeným členským státům by mělo být povoleno neuplatňovat určité TSI v omezeném počtu náležitě odůvodněných situací. Tyto situace a postupy, kterými je třeba se v případě neuplatňování dané TSI řídit, by měly být jasně definovány.

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

(35) S cílem vyhovět příslušným předpisům o postupech zadávání zakázek v odvětví železnic, a zejména směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ([1]), mají zadavatelé zahrnout technické specifikace do obecných dokladů nebo do smluvních podmínek týkajících se každé zakázky. Za tímto účelem je nezbytné vytvořit soubor pravidel, na která budou tyto technické specifikace odkazovat.

(36) Je v zájmu Unie, aby existoval mezinárodní systém normalizace schopný vytvářet normy, které budou skutečně používány mezinárodními obchodními partnery a které budou vyhovovat požadavkům politiky Unie. Evropské normalizační organizace by proto měly pokračovat ve své spolupráci s mezinárodními normalizačními subjekty.

(37) Zadavatelem, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému, může být železniční podnik, provozovatel infrastruktury, subjekt odpovědný za údržbu, držitel nebo koncesionář odpovědný za provedení projektu. Zadavatelé by měli definovat požadavky nezbytné pro doplnění evropských specifikací nebo jiných norem. Tyto specifikace by měly splňovat základní požadavky harmonizované na úrovni Unie, jimž má železniční systém Unie vyhovovat.

(38) Postupy upravující posuzování shody nebo vhodnosti pro použití jednotlivých prvků by měly být založeny na použití modulů pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a „ES“ ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě této směrnice. Pokud je to možné, je v zájmu podpory rozvoje daného průmyslu vhodné vypracovat postupy zahrnující systém zabezpečování jakosti.

(39) Shoda prvků je vázána především na oblast jejich použití s cílem zaručit interoperabilitu systému, a nikoli jen jejich volný pohyb na trhu 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 této směrnici. Na základě posouzení shody nebo vhodnosti pro použití by mělo stačit prohlášení výrobce o shodě.

(40) Výrobci jsou nicméně povinni opatřit označením CE určité konstrukční části, aby osvědčili jejich shodu s jinými právními předpisy Unie, které se na tyto konstrukční části vztahuje.

(41) Při vstupu určité TSI v platnost je určitý počet prvků interoperability již na trhu. Mělo by být stanoveno přechodné období, aby mohly být tyto prvky začleněny do subsystému, i když nejsou zcela v souladu s touto TSI.

(42) Subsystémy tvořící železniční systém Unie by měly podléhat postupu ověřování. Toto ověřování by mělo umožnit subjektům, které jsou odpovědné za uvedení subsystémů do provozu nebo na trh, aby se ujistily, že ve fázích návrhu, výstavby a uvedení do provozu jsou výsledky v souladu s platnými právními, technickými a provozními předpisy. Toto ověřování by mělo vést k tomu, aby se výrobci mohli spoléhat na rovné zacházení ve všech členských státech.

(43) Po uvedení subsystému do provozu nebo na trh by mělo být vyvinuto úsilí o zajištění toho, aby byl 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 (EU) …/… ([2]) (*) odpovědný provozovatel infrastruktury, železniční podnik nebo subjekt odpovědný za údržbu, a to každý za sebe.

(44) Pokud se při provozu zdá, že vozidlo či typ vozidla nesplňuje jeden z použitelných základních požadavků, měly by dotčené železniční podniky přijmout nezbytná nápravná opatření, aby zajistily shodu vozidla nebo vozidel. Pokud navíc toto porušení shody vede k závažnému bezpečnostnímu riziku, mělo by být možné, aby vnitrostátní bezpečnostní orgány odpovědné za dohled nad provozem vozidla přijaly potřebná dočasná bezpečnostní opatření, včetně okamžitého omezení nebo pozastavení dotčeného provozu. Pokud jsou nápravná opatření nedostačující a závažné bezpečnostní riziko vzniklé v důsledku porušení shody přetrvává, měly by mít vnitrostátní bezpečnostní orgány nebo agentura možnost dané povolení zrušit nebo změnit. Závažným bezpečnostním rizikem je třeba v této

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243).

([2]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) …/… ze dne … o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L …).

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD) (viz strana 64 tohoto Úředního věstníku).

souvislosti rozumět závažné nesplnění právních povinností či bezpečnostních požadavků, které může samo o sobě nebo v kauzálním řetězci způsobit nehodu nebo závažnou nehodu. Postup v případě zrušení by se měl opírat o patřičnou výměnu informací mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány včetně použití registrů.

(45) Měly by být objasněny jednotlivé úlohy a úkoly všech zapojených subjektů se zřetelem k postupům pro uvádění vozidel na trh a jejich používání a se zřetelem k uvádění pevných zařízení do provozu.

(46) Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány by měly spolupracovat a případně sdílet pravomoci ve věci vydávání povolení, při řádném zohlednění bezpečnosti. Proto by měly být mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány uzavřeny dohody o spolupráci.

(47) Aby se zajistilo, že zařízení evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) vyhoví platným specifikacím, a aby dodatečné požadavky v souvislosti s ERTMS nenarušovaly interoperabilitu, měla by agentura vystupovat jako systémový orgán ERTMS. Agentura by proto měla být pověřena posuzováním zamýšlených technických řešení předtím, než bude zahájeno nebo zveřejněno jakékoli nabídkové řízení týkající se traťového zařízení ERTMS, aby ověřila, zda jsou to technická řešení v souladu s příslušnými TSI a zda jsou plně interoperabilní.

V rámci postupu ověřování by se mělo zamezit jakémukoli vzájemnému překrývání tohoto posuzování agenturou s úkoly oznámených subjektů. Pokud byl postup ověřování oznámeným subjektem již zahájen nebo je již k dispozici jakýkoli certifikát shody, měl by tedy žadatel agenturu informovat. Žadatel by měl mít možnost požádat agenturu o toto posouzení buď pro jednotlivé projekty ERTMS, nebo pro kombinaci projektů, tratí, skupinu tratí nebo síť.

(48) Vstup této směrnice v platnost by neměl způsobit odklad spuštění projektů ERTMS, u nichž bylo nabídkové řízení nebo uzavírání smluv dokončeno.

(49) Aby se usnadnilo uvádění vozidel na trh a snížila se administrativní zátěž, měl by být zaveden pojem povolení k uvedení vozidla na trh, které by platilo v celé Unii. Zatímco povolení k uvedení vozidel na trh umožní obchody s vozidly kdekoliv na trhu Unie, smí být vozidlo používáno pouze v oblasti použití, pro niž je povolení uděleno. V této souvislosti by mělo být pro každé rozšíření oblasti nutné aktualizovat povolení pro vozidlo. Je nezbytné, aby vozidla, kterým bylo povolení již uděleno podle dřívějších směrnic, obdržela rovněž povolení k uvedení na trh, mají-li být používána v sítích, na něž se jejich povolení nevztahuje.

(50) Je-li oblast použití omezena na síť nebo sítě v jednom členském státě, měl by si žadatel moci zvolit, zda žádost o povolení vozidla podá prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v nařízení (EU) …/… (*) vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu tohoto členského státu, nebo agentuře. Žadatelova volba by měla být závazná, dokud není posouzení žádosti dokončeno nebo uzavřeno.

(51) Žadatel by měl mít k dispozici vhodné řízení, v něž by se mohl odvolat proti rozhodnutí agentury nebo vnitrostátních bezpečnostních orgánů nebo napadnout jejich nečinnost. Kromě toho by měla být zavedena jasná procesní ustanovení a ustanovení o řešení sporů pro řešení situací, kdy se agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány neshodnou na hodnocení provedeném v souvislosti s vydáním povolení pro vozidla.

(52) Jsou zapotřebí konkrétní opatření včetně dohod o spolupráci, jež by měly zohledňovat zvláštní zeměpisnou a historickou situaci některých členských států, při zajištění řádného fungování vnitřního trhu.

(53) Je-li provoz omezen na sítě vyžadující ze zeměpisných nebo historických důvodů zvláštní odborné znalosti a jsou-li takové sítě odděleny od zbývající části železničního systému Unie, měl by mít žadatel možnost splnit nezbytné formality v daném místě u příslušných vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Za tímto účelem a s cílem snížit administrativní zátěž a náklady by mělo být možné v dohodách o spolupráci, které budou uzavřeny mezi agenturou a příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány, stanovit vhodné rozdělení úkolů, aniž je dotčena konečná odpovědnost agentury za vydávání povolení.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

(54) Železniční sítě v pobaltských státech (Estonsko, Lotyšsko a Litva) mají rozchod kolejí 1 520 mm, který odpovídá rozchodu kolejí v sousedních třetích zemích, ale liší se od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii. Tyto pobaltské sítě zdědily společné technické a provozní požadavky, které mezi nimi zajišťují faktickou interoperabilitu, a v tomto kontextu by povolení vozidla vydané v jednom z těchto členských států mohlo platit i pro ostatní sítě tohoto druhu. V zájmu účinného a přiměřeného přidělování zdrojů na povolení k uvedení vozidla na trh nebo povolení typu pro vozidla a v zájmu snížení finanční a administrativní zátěže pro žadatele by v takových případech měla zvláštní ujednání o spolupráci mezi agenturou a příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány podle potřeby zahrnovat možnost smluvně zadat úkoly těmto vnitrostátním bezpečnostním orgánům.

(55) Členské státy s významným podílem železniční dopravy se třetími zeměmi, s nimiž sdílejí rozchod koleje, který se liší od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii, by měly mít možnost zachovat odlišné postupy pro povolování vozidel v případě nákladních a osobních vozů, jež jsou ve společném užívání s dotyčnými třetími zeměmi.

(56) Na žádost držitele vozidla by měly příslušné orgány členských států vozidlu přidělit evropské číslo vozidla (EČV) pro účely vysledovatelnosti a z důvodů bezpečnosti. Informace o vozidle by poté měly být zapsány do registru vozidel. Do těchto registrů vozidel by měly mít možnost nahlédnout všechny členské státy a určité významné hospodářské subjekty v Unii. Údaje ve vnitrostátních registrech vozidel by měly mít jednotný formát. Proto by pro ně měly existovat společné provozní a technické specifikace. V zájmu snížení administrativní zátěže a nedůvodných nákladů by Komise měla přijmout specifikace pro evropský registr vozidel, který by zahrnul vnitrostátní registry vozidel, s cílem vytvořit společný nástroj a zároveň umožnit, aby byly na vnitrostátní úrovni zachovány další funkce, které jsou pro konkrétní potřeby členských států relevantní.

(57) K zajištění vysledovatelnosti vozidel a jejich minulosti by se měly spolu s dalšími údaji o vozidlech zaznamenávat odkazy na povolení k uvedení vozidla na trh.

(58) Měly by být zavedeny postupy kontroly kompatibility vozidel a tratí, na nichž se mají použít, po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před použitím vozidla železničním podnikem v jeho oblasti použití vymezené v povolení k uvedení vozidla na trh.

(59) Oznámené subjekty odpovědné za přezkoumání postupů posuzování shody nebo vhodnosti prvků pro použití, spolu s postupem posuzování subsystémů, by měly co nejúžeji koordinovat svá rozhodnutí, zejména pokud neexistují žádné evropské specifikace.

(60) Transparentní akreditaci podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008 ([1]), zajišťující nezbytnou míru důvěry v certifikáty shody, by měly vnitrostátní orgány v celé Unii považovat za přednostní způsob prokázání odborné způsobilosti oznámených subjektů a obdobně subjektů pověřených kontrolou souladu s vnitrostátními předpisy. Vnitrostátní orgány by však měly mít možnost 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.

(61) Tato směrnice by měla požadavky na interoperabilitu stanovit pouze u prvků interoperability a subsystémů. Pro snazší 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 týkajících se těchto požadavků.

(62) Kromě opatření přijatých podle této směrnice by měly existovat rovněž iniciativy, které by se zaměřovaly na poskytování finanční podpory inovativním a interoperabilním technologiím v železničním odvětví Unie.

([1]) 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. 339/93 (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30).

(63) Za účelem doplnění jiných než podstatných prvků této směrnice by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie, pokud jde o konkrétní cíle každé 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, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.

(64) Za účelem zajištění jednotných podmínek pro provedení této směrnice by Komisi měly být svěřeny prováděcí pravomoci týkající se TSI a jejich změn včetně změn nezbytných k odstranění nedostatků v TSI, vzoru ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability a průvodních dokumentů, údajů, jež mají být zahrnuty do souboru dokumentů, který by měl být přiložen k žádosti o neuplatnění jedné nebo více TSI či jejich částí, formátu a metod předání uvedeného souboru a případně rozhodnutí o neuplatnění TSI, klasifikace oznámených vnitrostátních předpisů do různých skupin s cílem usnadnit kontroly kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením, podrobností souvisejících s postupy ES ověřování, postupu ověřování v případě vnitrostátních předpisů a vzorů ES prohlášení o ověření a vzorů dokumentů z technického souboru, který by měl být k prohlášení o ověření přiložen, jakož i vzorů certifikátů o ověření, praktických pravidel týkajících se povolení typu vozidla, vzoru prohlášení o shodě typu a případně modulů pro posuzování shody ad hoc, vnitrostátních registrů vozidel, evropského registru vozidel a registru povolení k uvedení typů vozidel na trh a společných specifikací týkajících se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení, režimu provozu a pravidel vkládání a prohlížení údajů registru infrastruktury. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ([1]).

(65) TSI by se měly pravidelně revidovat. Pokud jsou v TSI zjištěny nedostatky, měla by být agentura požádána, aby vydala stanovisko, které může být za určitých podmínek zveřejněno a používáno všemi zúčastněnými stranami (včetně odvětví a oznámených subjektů) jako přijatelný způsob prokazování souladu až do revize dotčených TSI.

(66) Prováděcí akty, jimiž se stanoví nové TSI nebo jimiž se mění TSI, by měly odrážet konkrétní cíle, jež Komise stanoví prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci.

(67) K přípravě agentury na posílenou úlohu podle této směrnice je třeba podniknout určité organizační kroky. Z tohoto důvodu by mělo být stanoveno vhodné přechodné období. Během něj by Komise měla přezkoumat pokrok, jehož agentura v přípravě na svou posílenou úlohu dosahuje. Následně by Komise měla pravidelně předkládat zprávy o pokroku v uplatňování této směrnice. Tyto zprávy by měly zejména obsahovat hodnocení procesu povolování vozidel, případů, kdy TSI nejsou uplatňovány, a používání registrů. Komise by měla rovněž podávat zprávy o opatřeních přijatých k identifikaci a vysledovatelnosti konstrukčních částí zásadně důležitých pro bezpečnost.

(68) Členským státům, vnitrostátním bezpečnostním orgánům a zúčastněným stranám je nutno na přípravu provedení této směrnice poskytnout dostatek času.

(69) Jelikož cíle této směrnice, totiž interoperability železničního systému v celé Unii, nemůže být dosaženo uspokojivě členskými státy, ale spíše jej, z důvodu jeho rozsahu a účinků, může být lépe dosaženo na úrovni Unie, může 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.

(70) Povinnost provést tuto směrnici ve vnitrostátním právu by měla být omezena na ta ustanovení, která představují věcnou změnu v porovnání se směrnicí 2008/57/ES. Povinnost provést ve vnitrostátním právu nezměněná ustanovení vyplývá ze směrnice 2008/57/ES.

(71) Touto směrnicí by neměly být dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení směrnic ve vnitrostátním právu uvedených v části B přílohy V,

([1]) Nařízení 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 pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13).

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

KAPITOLA I

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tato směrnice stanoví podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability v železničním systému Unie způsobem, který je v souladu se směrnicí (EU) …/… (*), s cílem vymezit optimální úroveň technické harmonizace, usnadnit, zlepšit a rozvíjet služby železniční dopravy v Unii a se třetími zeměmi a přispět k dokončení jednotného evropského železničního prostoru a postupného dosažení jednotného trhu. Tyto podmínky se týkají navrhování, výroby, 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 a podmínek celkové kompatibility železničního systému Unie požadovaných pro dosažení jeho interoperability.

3. Tato směrnice se nevztahuje na:

a) metro;

b) tramvaje a městská kolejová vozidla a na infrastrukturu, kterou využívají výhradně tato vozidla;

c) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému Unie a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy, a na podniky využívající výhradně tyto sítě.

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

a) železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, včetně vedlejších kolejí, používanou jejím vlastníkem nebo provozovatelem pro účely jejich nákladní dopravy či osobní dopravy pro nekomerční účely a vozidla používaná výlučně na této infrastruktuře;

b) infrastrukturu a vozidla vyhrazené výlučně pro místní, historické nebo turistické využití;

c) městskou kolejovou infrastrukturu příležitostně využívanou pro těžká kolejová vozidla za provozních podmínek městských kolejových systémů, pouze pokud je nezbytná k používání takových vozidel z důvodů propojenosti; a

d) vozidla používaná především na městské kolejové infrastruktuře, která jsou však vybavena některými díly pro těžká kolejová vozidla nezbytnými pro umožnění tranzitu na omezeném úseku těžké kolejové infrastruktury, a to pouze z důvodů propojenosti.

5. V případě tram-vlaků provozovaných v rámci železničního systému Unie, pro něž neexistují TSI, platí toto:

a) dotčené členské státy zajistí, aby byly přijaty vnitrostátní předpisy nebo jiná vhodná dostupná opatření s cílem zaručit, že tyto tram-vlaky splní příslušné základní požadavky;

b) členské státy mohou přijmout vnitrostátní předpisy s cílem upřesnit postup povolování těchto tram-vlaků. Orgán vydávající povolení vozidla konzultuje příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán s cílem zajistit, aby smíšený provoz tram-vlaků a těžkých kolejových vozidel splňoval všechny základní požadavky i příslušné společné bezpečnostní cíle (CST);

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

c) odchylně od článku 21 v případě přeshraničního provozu spolupracují na vydání povolení vozidel relevantní příslušné orgány.

Tento odstavec se nevztahuje na vozidla, která jsou vyňata z oblasti působnosti této směrnice podle odstavců 3 a 4 tohoto článku.

Článek 2

Definice

Pro účely této směrnice se rozumí:

1) „železničním systémem Unie“ prvky uvedené v příloze I;

2) „interoperabilitou“ schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti;

3) „vozidlem“ železniční vozidlo, které je vhodné k provozování po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho či více strukturálních a funkčních subsystémů;

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

5) „subsystémy“ strukturální nebo funkční části železničního systému Unie uvedené v příloze II;

6) „mobilními subsystémy“ subsystém kolejová vozidla a subsystém palubní řízení a zabezpečení;

7) „prvky interoperability“ veškeré základní konstrukční části, skupiny konstrukčních částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, které jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita železničního systému, včetně hmotných i nehmotných předmětů;

8) „výrobkem“ výrobek získaný výrobním procesem, včetně prvků interoperability a subsystémů;

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

10) „evropskou specifikací“ specifikace, která spadá do jedné z těchto kategorií:

— společná technická specifikace ve smyslu přílohy VIII směrnice 2014/25/EU;

— evropské technické schválení uvedené v článku 60 směrnice 2014/25/EU; nebo

— evropská norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) č. 1025/2012;

11) „technickou specifikací pro interoperabilitu“ (TSI) specifikace přijatá v souladu s touto směrnicí, která se vztahuje na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby bylo vyhověno základním požadavkům a zajištěna interoperabilita železničního systému Unie;

12) „základním parametrem“ všechny regulační, technické nebo provozní podmínky, které jsou rozhodující pro interoperabilitu a jsou upřesněny v příslušných TSI;

13) „zvláštním případem“ jakákoli část železničního systému, která v TSI vyžaduje zvláštní dočasná nebo trvalá ustanovení kvůli zeměpisným, topografickým nebo urbanistickým omezením nebo omezením, která postihují kompatibilitu se stávajícím systémem, zejména železniční tratě a sítě oddělené od zbytku 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;

14) „modernizací“ větší úprava subsystému nebo jeho části, která vede ke změně v technické dokumentaci přiložené k ES prohlášení o ověření, pokud tato dokumentace existuje, a která zlepšuje celkovou výkonnost subsystému;

15) „obnovou“ rozsáhlé práce na výměně subsystému nebo jeho části, které nemění celkovou výkonnost subsystému;

16) „stávajícím železničním systémem“ infrastruktura sestávající z tratí a pevných zařízení stávající železniční sítě a z vozidel všech kategorií a původu, která na této infrastruktuře jezdí;

17) „výměnou v rámci údržby“ výměna dílů za díly s totožnou funkcí a výkonem při pravidelné údržbě nebo opravných pracích;

18) „tram-vlakem“ vozidlo konstruované pro kombinovaný provoz na městské kolejové infrastruktuře i těžké kolejové infrastruktuře;

19) „uvedením do provozu“ všechny činnosti, jimiž se subsystém uvádí do běžného provozu;

20) „zadavatelem“ veřejný nebo soukromý subjekt, který objedná projekt, výstavbu, obnovu nebo modernizaci subsystému;

21) „držitelem“ fyzická nebo právnická osoba, jež vozidlo vlastní nebo má právo je užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsána jako vlastník vozidla nebo jako osoba oprávněná je užívat v registru vozidel uvedeném v článku 47;

22) „žadatelem“ fyzická nebo právnická osoba žádající o povolení, ať je jí železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo jakákoli jiná osoba či právní subjekty, jako je výrobce, vlastník či držitel. Pro účely článku 15 se „žadatelem“ rozumí zadavatel nebo výrobce nebo jejich zplnomocnění zástupci; pro účely článku 19 se „žadatelem“ rozumí fyzická nebo právnická osoba žádající rozhodnutí agentury o schválení technických řešení navržených pro projekty traťového zařízení ERTMS;

23) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ jakýkoli projekt, jehož etapa plánování či výstavby je v takové fázi, že by jakákoli změna v technické specifikaci mohla ohrozit životaschopnost projektu v plánované podobě;

24) „harmonizovanou normou“ evropská norma ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) č. 1025/2012;

25) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ bezpečnostní orgán ve smyslu čl. 3 bodu 7 směrnice (EU) …/… (*);

26) „typem“ typ vozidla definující základní konstrukční vlastnosti vozidla, na něž se vztahuje certifikát přezkoušení typu nebo certifikát přezkoumání návrhu popsaný v příslušném modulu ověřování;

27) „řadou“ soubor shodných vozidel jednoho konstrukčního typu;

28) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu ve smyslu čl. 3 bodu 20 směrnice (EU) …/… (*);

29) „městskou kolejovou dráhou“ systém kolejové dopravy pro městské nebo příměstské oblasti s odolností vůči nárazu C-III nebo C-IV (podle normy EN 15227:2011) a maximální pevností vozidla 800 kN (podélná tlaková síla spřáhla); městské kolejové systémy mohou používat vlastní kolejové těleso nebo těleso uložené ve vozovce a obvykle nedochází k výměně vozidel mezi nimi a s dálkovou osobní nebo nákladní dopravou;

30) „vnitrostátními předpisy“ všechny závazné předpisy obsahující požadavky na bezpečnost železnic nebo technické požadavky přijaté v členském státě bez ohledu na subjekt, který je vydal, jiné než předpisy stanovené Unií nebo mezinárodní předpisy, které jsou v dotčeném členském státě použitelné na železniční podniky, provozovatele infrastruktury nebo třetí strany;

31) „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;

32) „oblastí použití vozidla“ síť nebo sítě v rámci členského státu nebo skupiny členských států, v nichž má být vozidlo používáno;

33) „přijatelnými způsoby prokazování shody“ nezávazná stanoviska vydaná agenturou s cílem definovat způsoby prokazování shody se základními požadavky;

34) „přijatelnými vnitrostátními způsoby prokazování shody“ nezávazná stanoviska vydaná členskými státy s cílem definovat způsoby prokazování shody s vnitrostátními předpisy;

35) „uvedením na trh“ první dodání prvku interoperability, subsystému nebo vozidla připraveného k provozu v referenčním provozním stavu na trh Unie;

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

36) „výrobcem“ fyzická nebo právnická osoba, která vyrábí výrobek v podobě prvku interoperability, subsystému či vozidla nebo dává takový výrobek navrhnout nebo vyrobit a tento výrobek uvádí na trh pod svým jménem nebo ochrannou známkou;

37) „zplnomocněným zástupcem“ fyzická nebo právnická osoba usazená v Unii, která byla písemně pověřena výrobcem nebo zadavatelem, aby jednala jeho jménem při plnění vymezených úkolů;

38) „technickou specifikací“ dokument, jenž předepisuje technické požadavky, které má výrobek, subsystém, postup nebo služba splňovat;

39) „akreditací“ akreditace ve smyslu čl. 2 bodu 10 nařízení (ES) č. 765/2008;

40) „vnitrostátním akreditačním orgánem“ vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu čl. 2 bodu 11 nařízení (ES) č. 765/2008;

41) „posuzováním shody“ postup k prokázání, zda byly splněny konkrétní požadavky týkající se výrobku, postupu, služby, subsystému, osoby nebo subjektu;

42) „subjektem posuzování shody“ subjekt, který byl oznámen nebo určen jako odpovědný za činnosti posuzování shody, včetně kalibrace, zkoušení, certifikace a kontroly. Subjekt posuzování shody je po oznámení členským státem označován jako oznámený subjekt. Subjekt posuzování shody je po určení členským státem označován jako určený subjekt;

43) „osobou se zdravotním postižením nebo osobou s omezenou schopností pohybu a orientace“ osoba, která má trvalé nebo dočasné fyzické, duševní, mentální nebo smyslové postižení, jež v interakci s různými překážkami může bránit jejímu plnému a účinnému využívání dopravních prostředků na rovnoprávném základě s ostatními cestujícími, nebo jejíž pohyblivost při použití dopravních prostředků je snížena v důsledku věku;

44) „provozovatelem infrastruktury“ provozovatel infrastruktury ve smyslu čl. 3 bodu 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([1]);

45) „železničním podnikem“ železniční podnik ve smyslu čl. 3 bodu 1 směrnice 2012/34/EU a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož činností je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž tento podnik zajišťuje trakci; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze trakci.

Článek 3

Základní požadavky

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

2. Technické specifikace uvedené v článku 60 směrnice 2014/25/EU, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných v Unii, nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO INTEROPERABILITU

Článek 4

Obsah TSI

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.

2. Pevné subsystémy musí být ve shodě s TSI a vnitrostátními předpisy platnými při podání žádosti o povolení k uvedení do provozu v souladu s touto směrnicí, aniž je dotčen odst. 3 písm. f).

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

Vozidla musí být ve shodě s TSI a vnitrostátními předpisy platnými při podání žádosti o povolení k uvedení na trh v souladu s touto směrnicí, aniž je dotčen odst. 3 písm. f).

Shodu pevných subsystémů a vozidel je třeba udržovat trvale po dobu jejich používání.

3. V rozsahu nezbytném k dosažení cílů této směrnice uvedených v článku 1 musí být v každé TSI:

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

b) stanoveny základní požadavky kladené na každý dotyčný subsystém a na jeho rozhraní s jinými subsystémy;

c) stanoveny funkční a technické specifikace, kterým musí subsystém a jeho rozhraní s ostatními subsystémy vyhovovat. Je-li to nezbytné, mohou se tyto specifikace lišit podle užívání subsystému, například podle kategorií tratí, železničních uzlů nebo vozidel uvedených v příloze I;

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 Unie;

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 Komise 2010/713/EU ([1]);

f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s ohledem na odhadované náklady a přínosy a předpokládané dopady na dotčené zúčastněné strany, k postupnému přechodu od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou. Je-li nezbytné koordinované provádění TSI, například po celé délce koridoru nebo mezi provozovateli infrastruktury a železničními podniky, může strategie zahrnovat návrhy na provádění po fázích;

g) u dotčených pracovníků uvedena odborná kvalifikace a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti při práci vyžadované pro provoz a údržbu výše uvedeného subsystému, jakož i pro uplatňování TSI;

h) uvedeny předpisy, které se použijí na stávající subsystémy a vozidla, zejména v případě modernizace a obnovy, a v takových případech změna, která vyžaduje žádost o nové povolení;

i) uvedeny parametry vozidel a pevných subsystémů, které má železniční podnik zkontrolovat, a postupy ke kontrole těchto parametrů po vydání povolení k uvedení vozidla na trh a před prvním použitím vozidla, aby se zajistila kompatibilita mezi vozidly a tratěmi, na nichž mají být provozována.

4. Každá TSI musí být vypracována na základě přezkoušení stávajícího subsystému a musí být uveden cílový subsystém, kterého může být postupně dosaženo během přiměřené doby. Přijímání TSI a dosahování souladu s nimi tudíž postupně napomůže k dosažení interoperability železničního systému Unie.

5. V každém členském státě musí TSI vhodným způsobem zachovávat kompatibilitu stávajícího železničního systému. Za tímto účelem lze stanovit zvláštní případy pro každou TSI s ohledem jak na síť, tak na vozidla, a zejména pokud jde o průjezdný průřez, rozchod koleje, osové vzdálenosti kolejí a vozidla pocházející ze třetích zemí nebo určená pro třetí země. Pro každý zvláštní případ stanoví TSI podrobnosti provádění pro prvky TSI uvedené v odst. 3 písm. c) až g).

([1]) 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/ES (Úř. věst. L 319, 4.12.2010, s. 1).

6. Nelze-li některé technické aspekty odpovídající základním požadavkům do TSI výslovně zahrnout, musí být jednoznačně určeny jako „otevřené body“ v příloze dané TSI.

7. TSI nebrání členským státům rozhodnout o použití infrastruktur pro provoz vozidel, která nejsou zahrnuta do TSI.

8. TSI mohou výslovně a jasně odkazovat na evropské nebo mezinárodní normy, specifikace nebo technické dokumenty zveřejněné agenturou, pokud je to nezbytně nutné pro dosažení cílů této směrnice. V tom případě se tyto normy a specifikace (nebo jejich příslušné části) nebo technické dokumenty považují za přílohy dotyčné TSI a stávají se závaznými od okamžiku použitelnosti TSI. Pokud žádné takové normy, specifikace nebo technické dokumenty neexistují, lze do jejich vypracování odkazovat na jiné konkrétně určené normativní dokumenty, které jsou veřejné a snadno dostupné.

Článek 5

Vypracování, přijetí a přezkum TSI

1. Za účelem stanovení konkrétních cílů každé TSI je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 50, pokud jde zejména a tam, kde je to vhodné, o:

a) územní a technickou oblast působnosti TSI;

b) použitelné základní požadavky;

c) seznam regulačních, technických a provozních podmínek, které by měly být harmonizovány na úrovni subsystémů a na úrovni rozhraní mezi subsystémy, a jejich očekávanou úroveň harmonizace;

d) pro železnici specifické postupy posuzování shody prvků interoperability nebo jejich vhodnosti pro použití;

e) pro železnici specifické postupy posuzování ES ověřování subsystémů;

f) kategorie zaměstnanců podílejících se na provozu a údržbě dotčených subsystémů a obecné cíle pro stanovení minimálních požadavků na odbornou kvalifikaci a podmínky ochrany zdraví a bezpečnosti pro dotčené zaměstnance;

g) jakékoli jiné nezbytné prvky, které je třeba vzít v úvahu v zájmu zajištění interoperability podle čl. 1 odst. 1 a 2 v rámci železničního systému Unie, jako je sladění TSI s evropskými a mezinárodními normami nebo specifikacemi.

Při přijímání těchto aktů v přenesené pravomoci Komise odůvodní potřebu nové nebo podstatně změněné TSI, včetně jejího dopadu na stávající předpisy a technické specifikace.

2. K zajištění jednotného provádění aktů v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 Komise požádá agenturu, aby vypracovala návrhy TSI a jejich změn a aby Komisi předložila vhodná doporučení.

Každý návrh TSI je vypracován v těchto fázích:

a) agentura určí základní parametry pro TSI, jakož i pro rozhraní s ostatními subsystémy a jiné zvláštní případy, jejichž změna může být nezbytná;

b) na základě základních parametrů uvedených v písmeni a) vypracuje agentura návrh TSI. Agentura podle potřeby zohlední technický rozvoj, dosud vykonanou práci v oblasti normalizace, ustavené pracovní skupiny a uznávanou výzkumnou práci.

3. Při navrhování nebo přezkumu každé TSI, včetně základních parametrů, bere agentura v úvahu odhadované náklady a přínosy všech zvažovaných technických řešení spolu s jejich vzájemnými rozhraními tak, aby byla určena a uplatněna nejvýhodnější řešení. V tomto posouzení se uvedou pravděpodobné důsledky pro všechny dotčené provozovatele a hospodářské subjekty a řádně se zohlední požadavky směrnice (EU) …/… (*). Členské státy se na tomto posuzování podílejí tím, že v příslušných případech poskytují nezbytné údaje.

4. Agentura vypracovává návrhy TSI a jejich změny v souladu s články 5 a 19 nařízení (EU) …/… (**) a plní přitom kritéria otevřenosti, konsenzu a transparentnosti definovaná v příloze II nařízení (EU) č. 1025/2012.

5. Výbor uvedený v článku 51 (dále jen „výbor“) je pravidelně informován o postupu prací při vypracování TSI. V souladu s akty v přenesené pravomoci uvedenými v odstavci 1 tohoto článku může Komise během této práce vydat jakékoli referenční dokumenty nebo užitečná doporučení týkající se koncepce TSI a analýzy nákladů a přínosů. Komise může zejména požadovat, aby byla posouzena alternativní řešení a aby posouzení nákladů a přínosů těchto alternativních řešení bylo uvedeno ve zprávě připojené k návrhu TSI.

6. Musí-li být z důvodů technické kompatibility uvedeny do provozu různé subsystémy současně, jsou data použitelnosti příslušných TSI totožná.

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

8. V souladu s článkem 7 nařízení (EU) …/… (**) Komise s pomocí výboru vypracuje a pravidelně aktualizuje seznam sdružení cestujících a subjektů, se kterými mají být vedeny konzultace. Tento seznam může být na žádost členského státu nebo na podnět Komise přezkoumán.

9. Při navrhování nebo přezkumu TSI bere agentura v úvahu stanovisko sociálních partnerů k odborné kvalifikaci a podmínkám ochrany zdraví a bezpečnosti při práci uvedeným v čl. 4 odst. 3 písm. g). K tomuto účelu vede agentura se sociálními partnery konzultace, dříve než doporučení týkající se TSI a jejich změn předloží Komisi. Konzultace se sociálními partnery se vedou ve výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeném v souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES ([1]). Sociální partneři vydají své stanovisko do tří měsíců od této konzultace.

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

11. K dosažení konkrétních cílů stanovených v aktech v přenesené pravomoci uvedených v odstavci 1 stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů TSI. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3. Zahrnují všechny prvky uvedené v čl. 4 odst. 3 a splňují všechny požadavky stanovené v čl. 4 odst. 4 až 6 a odst. 8.

Článek 6

Nedostatky v TSI

1. Pokud se po přijetí TSI ukáže, že obsahuje nedostatky, změní se tato TSI v souladu s čl. 5 odst. 11. Je-li to vhodné, zahájí Komise tento postup neprodleně. Takové nedostatky zahrnují případy, které by mohly mít v členském státě za následek provoz, který není bezpečný.

2. Do dokončení přezkumu TSI si Komise může vyžádat stanovisko agentury. Komise analyzuje stanovisko agentury a informuje výbor o svých závěrech.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).
(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
([1]) Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).

3. Na žádost Komise představuje stanovisko agentury podle odstavce 2 přijatelný způsob prokázání shody, a proto může být použito pro hodnocení projektů až do přijetí revidované TSI.

4. Kterýkoli člen sítě reprezentativních subjektů uvedené v čl. 38 odst. 4 nařízení (EU) …/… (*) může Komisi upozornit na možné nedostatky v TSI.

Článek 7

Neuplatnění TSI

1. Členské státy mohou umožnit žadateli neuplatnit jednu nebo více TSI nebo jejich části v těchto případech:

a) při návrhu nového subsystému nebo jeho části, při obnově nebo modernizaci stávajícího subsystému nebo jeho části nebo u jakéhokoli prvku uvedeného v čl. 1 odst. 1, který je ke dni počátku použitelnosti dotčených TSI 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 doba, kdy se TSI nepoužijí, omezena na dobu do obnovení sítě;

c) při návrhu obnovy, rozšíření nebo modernizace stávajícího subsystému či jeho části, jestliže by uplatnění dotčených TSI ohrozilo hospodářskou životaschopnost projektu nebo kompatibilitu železničního systému v dotčeném členském státě, například v souvislosti s průjezdným průřezem, rozchodem koleje, osovou vzdáleností kolejí nebo napájecím elektrickým napětím;

d) v případě vozidel jedoucích ze třetích zemí nebo do třetích zemí, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě uvnitř Unie;

e) při návrhu nového subsystému nebo při návrhu obnovy nebo modernizace stávajícího subsystému na území dotčeného členského státu, jestliže jeho železniční síť je od železniční sítě zbývající části Unie oddělena mořem nebo v důsledku zvláštních zeměpisných podmínek.

2. V případě uvedeném v odst. 1 písm. a) předá dotčený členský stát Komisi do jednoho roku od vstupu každé z TSI v platnost seznam projektů, které se provádějí na jeho území a které se podle názoru dotčeného členského státu nacházejí v pokročilé fázi vývoje.

3. V případech uvedených v odst. 1 písm. a) a b) sdělí členský stát Komisi své rozhodnutí neuplatnit jednu nebo více TSI nebo jejich částí.

4. V případech uvedených v odst. 1 písm. a), c), d) a e) tohoto článku podá dotčený členský stát Komisi žádost o neuplatnění TSI nebo jejich částí společně se souborem dokumentů obsahujícím odůvodnění žádosti, a zároveň uvede alternativní předpisy, které má v úmyslu uplatnit namísto TSI. V případě uvedeném v odst. 1 písm. e) tohoto článku Komise žádost posoudí a na základě úplnosti a soudržnosti informací uvedených v souboru dokumentů rozhodne, zda ji přijme. V případech uvedených v odst. 1 písm. c) a d) tohoto článku přijme Komise na základě takového posouzení rozhodnutí prostřednictvím prováděcích aktů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

V případech uvedených v čl. 21 odst. 6 třetím pododstavci žadatel předloží soubor dokumentů agentuře. Agentura konzultuje příslušné bezpečnostní orgány a Komisi předloží své konečné stanovisko.

5. Komise prostřednictvím prováděcího aktu stanoví informace, které mají být zahrnuty do souboru dokumentů uvedeného v odstavci 4, požadovaný formát tohoto souboru a způsob jeho předání. Tento prováděcí akt se přijme přezkumným postupem uvedeným v čl. 51 odst. 3.

6. Do přijetí rozhodnutí Komise mohou členské státy bez prodlení uplatňovat alternativní předpisy uvedené v odstavci 4.

7. Komise rozhodne do čtyř měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor dokumentů. Nepřijme-li rozhodnutí, považuje se žádost za schválenou.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

8. O výsledcích posouzení a o výsledku postupu podle odstavce 4 jsou informovány všechny členské státy.

KAPITOLA III

PRVKY INTEROPERABILITY

Článek 8

Podmínky pro uvádění prvků interoperability na trh

1. Členské státy přijmou veškerá nezbytná opatření, aby prvky interoperability byly:

a) uvedeny na trh pouze v případě, že umožňují dosažení interoperability železničního systému Unie a přitom vyhovují základním požadavkům;

b) určeným způsobem využívány v oblastech svého použití a byly řádně instalovány a udržovány.

Tento odstavec nebrání uvedení zmíněných prvků na trh pro jiná použití.

2. Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat či omezovat uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v železničním systému Unie ani tomuto uvádění na trh bránit, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu pro ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití stanoveného v článku 10.

Článek 9

Shoda nebo vhodnost pro použití

1. Členské státy a agentura považují prvek interoperability za vyhovující základním požadavkům, pokud splňuje podmínky stanovené odpovídajícími TSI nebo odpovídající evropské specifikace, které byly vypracovány k dodržení těchto podmínek. ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití osvědčuje, že se na prvky interoperability použily postupy stanovené v příslušných TSI pro posuzování shody nebo vhodnosti pro použití.

2. Pokud to TSI vyžaduje, k ES prohlášení se přiloží:

a) certifikát vydaný oznámeným subjektem nebo oznámenými subjekty o skutečné shodě jednotlivého samostatně uvažovaného prvku interoperability s technickými specifikacemi, které se mají dodržet;

b) certifikát vydaný oznámeným subjektem nebo oznámenými subjekty o vhodnosti pro použití prvku interoperability, přičemž se prvek posuzuje v příslušném železničním prostředí, zejména v případech dotčených funkčních požadavků.

3. ES prohlášení je datováno a podepsáno výrobcem nebo jeho zplnomocněným zástupcem.

4. Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů vzor ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvků interoperability a seznam průvodních dokumentů. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

5. 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 se na ně použil odstavec 1.

6. TSI mohou stanovit přechodné období pro železniční produkty uvedené v těchto TSI jako prvky interoperability, které ke dni vstupu těchto TSI v platnost již byly uvedeny na trh. Takové prvky musí být v souladu s čl. 8 odst. 1.

Článek 10

Postup pro ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití

1. Pro vypracování ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití prvku interoperability použije výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce ustanovení příslušných TSI.

2. Jestliže to příslušná TSI vyžaduje, provede posouzení shody nebo vhodnosti pro použití prvku interoperability oznámený subjekt, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce podal žádost.

3. Jsou-li prvky interoperability předmětem jiných právních aktů Unie týkajících se jiných záležitostí, musí ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití uvádět, že prvky interoperability rovněž splňují požadavky těchto jiných právních aktů.

4. Pokud výrobce ani jeho zplnomocněný zástupce neplní povinnosti stanovené v odstavcích 1 a 3, přecházejí tyto povinnosti na každou osobu, která uvádí prvek interoperability na trh. Pro účely této směrnice má stejné povinnosti každý, kdo sestavuje prvky interoperability nebo jejich části různého původu nebo kdo vyrábí prvky interoperability pro vlastní potřebu.

5. Zjistí-li členský stát, že ES prohlášení nebylo řádně vypracováno, zajistí, aby prvek interoperability nebyl uveden na trh. V takovém případě je výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce povinen obnovit shodu prvku interoperability za podmínek stanovených tímto členským státem.

Článek 11

Nedodržení základních požadavků u prvků interoperability

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

a) nesplněním základních požadavků;

b) nesprávným uplatněním evropských specifikací v případě, že jsou tyto specifikace uplatňovány;

c) nedostatky v evropských specifikacích.

2. Agentura z pověření Komise zahájí neprodleně a v každém případě nejpozději do 20 dnů od získání tohoto pověření konzultaci s dotčenými stranami. Jestliže agentura po této konzultaci shledá, že opatření je nedůvodné, uvědomí o tom neprodleně Komisi, členský stát, který k ní podal podnět, a ostatní členské státy a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce. Shledá-li agentura, že opatření je důvodné, neprodleně informuje členské státy.

3. Vyplývá-li rozhodnutí podle odstavce 1 z nedostatku v evropských specifikacích, učiní členské státy, Komise nebo agentura jedno či více z těchto opatření:

a) částečné nebo úplné stažení dotčené specifikace z publikací, které ji obsahují;

b) je-li příslušná specifikace harmonizovanou normou, omezení nebo stažení této normy v souladu s článkem 11 nařízení (EU) č. 1025/2012;

c) přezkum TSI v souladu s článkem 6 této směrnice.

4. Nesplňuje-li prvek interoperability, k němuž bylo vypracováno ES prohlášení o shodě, základní požadavky, přijme příslušný členský stát vhodná opatření vůči subjektu, který prohlášení vypracoval, a uvědomí o tom Komisi a ostatní členské státy.

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článek 12

Volný pohyb subsystémů

Aniž je dotčena kapitola V, nesmějí členské státy na svém území na základě této směrnice zakazovat či omezovat výstavbu, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících železniční systém Unie ani této výstavbě, uvádění do provozu a provozování bránit, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny:

a) jako součást postupu, který vede k ES prohlášení o ověření; nebo

b) v jiných členských státech před vstupem nebo po vstupu této směrnice v platnost k ověření toho, zda jsou za stejných provozních podmínek splněny stejné požadavky.

Článek 13

Shoda s TSI a vnitrostátními předpisy

1. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány považují za vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy tvořící železniční systém Unie, na něž se vztahuje příslušné ES prohlášení o ověření vytvořené pomocí odkazu na TSI podle článku 15, nebo prohlášení o ověření vytvořené pomocí odkazu na vnitrostátní předpisy v souladu s čl. 15 odst. 8, nebo obojí.

2. Vnitrostátní předpisy pro uplatňování základních požadavků a případně přijatelných vnitrostátních způsobů prokazování shody se použijí v těchto případech:

a) v případě, že TSI se nevztahuje, nebo se nevztahuje v plném rozsahu, na některé aspekty odpovídající základním požadavkům, včetně otevřených bodů uvedených v čl. 4 odst. 6;

b) v případě, že je oznámeno neuplatnění jedné nebo více TSI nebo jejich částí podle článku 7;

c) pokud zvláštní případ vyžaduje uplatnění technických pravidel, která nejsou obsažena v příslušné TSI;

d) v případě, že vnitrostátní předpisy jsou použity ke specifikaci stávajících systémů a omezeny na posuzování technické kompatibility vozidla se sítí;

e) v případě sítí a vozidel, na něž se nevztahují TSI;

f) jako naléhavé dočasné preventivní opatření, zejména po nehodě.

Článek 14

Oznamování vnitrostátních předpisů

1. Členské státy oznámí Komisi a agentuře stávající vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 13 odst. 2 v těchto případech:

a) pokud tyto vnitrostátní předpisy nebyly oznámeny k … (*). V takovém případě musí být oznámeny do… (**);

b) pokaždé, když se předpisy změní;

c) po podání nové žádosti o neuplatnění TSI v souladu s článkem 7;

d) stanou-li se vnitrostátní předpisy po zveřejnění či přezkumu dotčené TSI přebytečnými.

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.
(**) Šest měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.

2. Členské státy oznámí úplná znění vnitrostátních předpisů uvedených v odstavci 1 prostřednictvím vhodného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) …/… (*).

3. Členské státy zajistí, aby vnitrostátní předpisy uvedené v odstavci 1, včetně těch, jež se vztahují na rozhraní mezi vozidly a sítěmi, byly snadno přístupné a veřejné a aby používaly pojmy, jež jsou srozumitelné všem dotčeným stranám. Členské státy mohou být požádány, aby poskytly doplňující informace o těchto vnitrostátních předpisech.

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

a) pokud TSI nevyhovuje plně základním požadavkům;

b) jako naléhavé preventivní opatření, zejména po nehodě.

5. Členské státy předloží agentuře a Komisi prostřednictvím příslušného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) …/… (*) návrhy nových vnitrostátních předpisů před jejich plánovaným zavedením do vnitrostátního právního řádu, aby mohly být včas posouzeny ve lhůtách uvedených v čl. 25 odst. 1 nařízení (EU) …/… (*), a zavedení těchto nových vnitrostátních předpisů odůvodní. Členské státy zajistí, aby byl návrh v dostatečně pokročilém stadiu přípravy, s cílem umožnit agentuře provést posouzení podle čl. 25 odst. 2 nařízení (EU) …/… (*).

6. Přijaté nové vnitrostátní předpisy oznámí členské státy agentuře a Komisi prostřednictvím příslušného informačního systému v souladu s článkem 27 nařízení (EU) …/… (*).

7. V případě naléhavých preventivních opatření mohou členské státy přijmout a používat nový vnitrostátní předpis okamžitě. Tento předpis musí být oznámen v souladu s čl. 27 odst. 2 nařízení (EU) …/… (*) a předložen agentuře k posouzení v souladu s čl. 26 odst. 1, 2 a 5 uvedeného nařízení.

8. Při oznamování vnitrostátního předpisu uvedeného v odstavci 1 či nového vnitrostátního předpisu členské státy odůvodní, proč je tento předpis potřebný k plnění některého ze základních požadavků, jenž dosud nebyl zahrnut do příslušné TSI.

9. Agentura posuzuje návrhy vnitrostátních předpisů a vnitrostátní předpisy uvedené v odstavci 1 postupy stanovenými v článcích 25 a 26 nařízení (EU) …/… (*).

10. S cílem usnadnit vzájemné uznávání vozidel v různých členských státech a uvádění vozidel na trh, včetně kompatibility mezi pevným a mobilním zařízením, stanoví Komise prostřednictvím prováděcích aktů klasifikaci oznámených vnitrostátních předpisů do různých skupin. Tyto prováděcí akty vycházejí z pokroku dosaženého agenturou v oblasti vzájemného uznávání a přijímají se přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

Agentura klasifikuje vnitrostátní předpisy, které jsou oznámeny podle tohoto článku, v souladu s prováděcími akty uvedenými v prvním pododstavci tohoto odstavce.

11. Členské státy se mohou rozhodnout, že neoznámí předpisy a omezení výhradně místní povahy. V takovém případě uvedou tyto předpisy a omezení v registrech infrastruktury uvedených v článku 49.

12. Na vnitrostátní předpisy oznamované podle tohoto článku se nevztahuje oznamovací postup stanovený ve směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ([1]).

13. Vnitrostátní předpisy, které nejsou oznámeny v souladu s tímto článkem, se pro účely této směrnice nepoužijí.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

([1]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1).

Článek 15

Postup vypracování ES prohlášení o ověření

1. Aby mohlo být vypracováno ES prohlášení o ověření nezbytné pro uvedení na trh a uvedení do provozu podle kapitoly V, požádá žadatel subjekt nebo subjekty posuzování shody, které si pro tento účel zvolil, aby použily postup ES ověřování uvedený v příloze IV.

2. Žadatel vypracuje ES prohlášení o ověření subsystému. V něm na vlastní odpovědnost prohlašuje, že daný subsystém byl podroben příslušným postupům ověřování a že splňuje požadavky příslušného práva Unie a příslušných vnitrostátních předpisů. ES prohlášení o ověření a průvodní dokumenty jsou datovány a podepsány žadatelem.

3. Činnost oznámeného subjektu odpovědného za ES ověření subsystému začíná ve fázi návrhu a zahrnuje celou dobu výroby až do fáze přijetí, a to před uvedením subsystému na trh nebo do provozu. V souladu s příslušnou TSI rovněž zahrnuje ověření rozhraní dotyčného subsystému se systémem, do nějž je začleněn.

4. Žadatel odpovídá za sestavení technické dokumentace, která má být přiložena k ES prohlášení o ověření. Tato technická dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability. Musí obsahovat rovněž veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání a pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu.

5. V případě obnovy či modernizace subsystému mající za následek změnu technické dokumentace a dopad na platnost již provedených postupů ověřování žadatel posoudí, zda je třeba nové ES prohlášení o ověření.

6. Oznámený subjekt může vydávat průběžná prohlášení o ověření s cílem pokrýt určité fáze postupu ověřování nebo určité části subsystému.

7. Pokud to příslušné TSI umožňují, může oznámený subjekt vydávat certifikáty o ověření týkající se jednoho či několika subsystémů nebo některých částí těchto subsystémů.

8. Členské státy určí subjekty odpovědné za provádění postupu ověřování ve vztahu k vnitrostátním předpisům. V tomto ohledu odpovídají za plnění příslušných úkolů určené subjekty. Aniž je dotčen článek 30, může členský stát za určený subjekt označit oznámený subjekt, a v takovém případě může celý postup provést jediný subjekt posuzování shody.

9. Komise může prostřednictvím prováděcích aktů určit:

a) podrobnosti postupů ES ověřování subsystémů, včetně postupu ověřování v případě vnitrostátních předpisů, a dokumenty, které má žadatel pro účely tohoto postupu předložit;

b) vzory ES prohlášení o ověření, a to i v případě změny subsystému nebo v případě dalšího ověřování, vzory dočasného prohlášení o ověření a vzory dokumentů z technické dokumentace, která má být k prohlášením přiložen, jakož i vzory certifikátu o ověření.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

Článek 16

Nedodržení základních požadavků u subsystémů

1. Jestliže členský stát zjistí, že strukturální subsystém, na který se vztahuje ES prohlášení o ověření s přiloženou technickou dokumentací, 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 tomu vedou. Komise konzultuje 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 uplatnění 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 nedostatku v TSI; v takovém případě se použije postup pro změnu TSI uvedený v článku 6.

Článek 17

Předpoklad shody

Předpokládá se, že prvky interoperability a subsystémy, které jsou ve shodě s harmonizovanými normami nebo jejich částmi, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie, jsou ve shodě se základními požadavky, na které se tyto normy nebo jejich části vztahují.

KAPITOLA V

UVEDENÍ NA TRH A UVEDENÍ DO PROVOZU

Článek 18

Povolení k uvedení pevných zařízení do provozu

1. Subsystémy „traťové řízení a zabezpečení“, „energie“ a „infrastruktura“ smějí být do provozu uvedeny jen tehdy, jestliže jsou navrženy, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, že splňují základní požadavky, a obdržely příslušné povolení v souladu s odstavci 3 a 4.

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

3. Vnitrostátní bezpečnostní orgány poskytují podrobné pokyny o tom, jak získat povolení uvedená v tomto článku. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na uvedená povolení a uvádějí výčet požadovaných dokumentů, jsou zpřístupněny žadateli bezplatně. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracují při šíření těchto informací.

4. Žadatel podá žádost o povolení k uvedení pevných zařízení do provozu vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Součástí žádosti je soubor dokumentů obsahující dokumenty dokládající:

a) prohlášení o ověření uvedená v článku 15;

b) technickou kompatibilitu subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny, stanovenou na základě příslušných TSI, vnitrostátních předpisů a registrů;

c) bezpečné začlenění subsystémů stanovené na základě příslušných TSI, vnitrostátních předpisů a společných bezpečnostních metod (CSM) stanovených článkem 6 směrnice (EU) …/… (*).

d) v případě subsystémů „traťové řízení a zabezpečení“ zahrnujících zařízení evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) nebo globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) kladné rozhodnutí agentury vydané v souladu s článkem 19 této směrnice a v případě změny návrhu zadávací dokumentace nebo popisu plánovaných technických řešení, která nastala po kladném rozhodnutí, soulad s výsledkem postupu podle čl. 30 odst. 2 nařízení (EU) …/… (**).

5. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej vnitrostátní bezpečnostní orgán informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).
(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

Vnitrostátní bezpečnostní orgán ověří úplnost, relevantnost a soudržnost souboru dokumentů a, v případě traťového zařízení ERTMS, soulad s kladným rozhodnutím agentury vydaným podle článku 19 této směrnice a případně soulad s výsledkem postupu podle čl. 30 odst. 2 nařízení (EU) …/… (*). Po tomto ověření vnitrostátní bezpečnostní orgán vydá povolení k uvedení pevných zařízení do provozu nebo informuje žadatele o zamítavém rozhodnutí v předem stanovené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

6. V případě obnovy nebo modernizace stávajících subsystémů zašle žadatel soubor dokumentů s popisem projektu vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej vnitrostátní bezpečnostní orgán informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí. Vnitrostátní bezpečnostní orgán, v případě traťových projektů ERTMS v úzké spolupráci s agenturou, posoudí tento soubor dokumentů a podle následujících kritérií rozhodne, zda je třeba nové povolení pro uvedení do provozu:

a) zamýšlené práce mohou nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému;

b) vyžadují to příslušné TSI;

c) vyžadují to vnitrostátní prováděcí plány stanovené členskými státy; nebo

d) jsou změněny parametry, na jejichž základě již bylo uděleno povolení.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán přijme rozhodnutí v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

7. Každé zamítnutí žádosti o povolení k uvedení pevných zařízení do provozu vnitrostátní bezpečnostní orgány řádně zdůvodní. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení zamítavého rozhodnutí podat vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu žádost o přezkoumání jeho rozhodnutí. Žádost musí být odůvodněna. Vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší do dvou měsíců od obdržení žádosti o přezkum. Je-li potvrzeno zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle čl. 18 odst. 3 směrnice (EU) …/… (**).

Článek 19

Harmonizované provádění ERTMS v Unii

1. V případě subsystémů „traťové řízení a zabezpečení“ zahrnujících zařízení evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS) nebo globálního systému pro mobilní komunikace v železničním provozu (GSM-R) zajistí agentura harmonizované provádění systému ERTMS v Unii.

2. S cílem zajistit harmonizované provádění ERTMS a interoperabilitu na úrovni Unie zkontroluje agentura před jakoukoli výzvou k podávání nabídek pro traťové zařízení ERTMS, zda jsou technická řešení plně v souladu s příslušnými TSI, a tudíž plně interoperabilní.

3. Žadatel podá žádost o schválení agenturou. K žádosti týkající se jednotlivých projektů ERTMS nebo kombinace projektů, trati, skupiny tratí nebo sítě musí být přiložen soubor dokumentů, který obsahuje:

a) návrh zadávací dokumentace nebo popis plánovaných technických řešení;

b) doklad o splnění podmínek nezbytných pro technickou a provozní kompatibilitu subsystému s vozidly určenými pro provoz dané sítě;

c) doklad o souladu plánovaných technických řešení s příslušnými TSI;

d) jakékoli další relevantní dokumenty, jako jsou stanoviska vnitrostátního bezpečnostního orgánu, prohlášení o ověření nebo certifikáty shody.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

Tato žádost a údaje týkající se všech žadatelů, fází v rámci příslušných postupů a jejich výsledky a případně všech žádostí a rozhodnutí odvolacího senátu se podává prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) …/… (*).

Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou vydat stanovisko k žádosti o schválení buď žadateli před podáním žádosti, nebo po podání žádosti agentuře.

4. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej agentura informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí.

Agentura vydá kladné rozhodnutí nebo žadatele uvědomí o možných nedostatcích v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do dvou měsíců od obdržení všech příslušných informací. Agentura založí své stanovisko na tomto souboru dokumentů žadatele a na možných stanoviscích vnitrostátních bezpečnostních orgánů.

Pokud žadatel s nedostatky zjištěnými agenturou souhlasí, upraví návrh projektu a podá agentuře novou žádost o povolení.

Pokud žadatel s nedostatky zjištěnými agenturou nesouhlasí, použije se postup uvedený v odstavci 5.

V případě uvedeném v čl. 7 odst. 1 písm. a) žadatel žádat o nové posouzení nesmí.

5. Není-li rozhodnutí agentury kladné, musí být agenturou řádně odůvodněno. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení tohoto rozhodnutí podat agentuře odůvodněnou žádost o přezkoumání jejího rozhodnutí. Agentura své rozhodnutí potvrdí nebo zruší do dvou měsíců od obdržení této žádosti. Potvrdí-li agentura své původní rozhodnutí, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu senátu zřízenému podle článku 55 nařízení (EU) …/… (*).

6. Změní-li se návrh zadávací dokumentace nebo popis plánovaných technických řešení po vydání kladného rozhodnutí, informuje o tom žadatel neprodleně agenturu a vnitrostátní bezpečnostní orgán prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) …/… (*). V tom případě se použije čl. 30 odst. 2 písm. a) uvedeného nařízení.

Článek 20

Uvedení mobilních subsystémů na trh

1. Mobilní subsystémy uvede žadatel na trh jen tehdy, jestliže jsou navrženy, zhotoveny a instalovány takovým způsobem, že vyhovují základním požadavkům.

2. Žadatel zajistí zejména předložení příslušného prohlášení o ověření.

Článek 21

Povolení k uvedení vozidla na trh

1. Žadatel uvede vozidlo na trh teprve poté, co obdrží povolení k jeho uvedení na trh vydané agenturou v souladu s odstavci 5, 6 a 7 nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem v souladu s odstavcem 8.

2. V žádosti o povolení k uvedení vozidla na trh žadatel uvede oblast použití vozidla. Žádost zahrnuje doklad o tom, že byla zkontrolována technická kompatibilita mezi vozidlem a sítí v dané oblasti použití.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

3. K žádosti o povolení k uvedení vozidla na trh musí být přiložen soubor dokumentů týkající se vozidla či typu vozidla, včetně dokladů o:

a) uvedení mobilních subsystémů tvořících vozidlo na trh podle článku 20 na základě ES prohlášení o ověření;

b) technické kompatibilitě subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanovené na základě příslušných TSI a případných vnitrostátních předpisů;

c) bezpečném začlenění subsystémů uvedených v písmeni a) ve vozidle, stanoveném na základě příslušných TSI, případných vnitrostátních předpisů a společných bezpečnostních metod stanovených v článku 6 směrnice (EU) …/… (*);

d) technické kompatibilitě vozidla se sítí v oblasti použití uvedené v odstavci 2, stanovené na základě příslušných TSI, případných vnitrostátních předpisů a společné bezpečnostní metody zaměřené na posouzení rizik uvedené v článku 6 směrnice (EU) …/… (*).

Tato žádost a údaje týkající se všech žadatelů, fází v rámci příslušných postupů a jejich výsledky a případně všech žádostí a rozhodnutí odvolacího senátu se podává prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) …/… (**).

Jsou-li pro získání dokladů o technické kompatibilitě uvedené v prvním pododstavci písm. b) a d) nezbytné zkoušky, mohou zúčastněné vnitrostátní bezpečnostní orgány vydat žadateli dočasné oprávnění, aby mohl využívat vozidlo pro ověření v praxi na síti. Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil možnost provedení zkoušek do tří měsíců od obdržení žádosti žadatele. Je-li to nutné, přijme vnitrostátní bezpečnostní orgán opatření umožňující provedení zkoušek.

4. Agentura, nebo v případě odstavce 8 vnitrostátní bezpečnostní orgán, vydá povolení k uvedení vozidla na trh nebo informuje žadatele o svém zamítavém rozhodnutí v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací od žadatele. Agentura, nebo v případech uvedených v odstavci 8 vnitrostátní bezpečnostní orgán, použije praktická pravidla pro postup povolování stanovená v prováděcím aktu, jak je uvedeno v odstavci 9. Tato povolení umožňují, aby byla vozidla uvedena na trh Unie.

5. Agentura vydává povolení k uvedení vozidla na trh pro vozidla s oblastí použití v jednom či více členských státech. Pro vydání takových povolení agentura:

a) posoudí části souboru dokumentů uvedené v odst. 3 prvním pododstavci písm. b), c) a d) s cílem ověřit úplnost, relevantnost a soudržnost souboru dokumentů ve vztahu k příslušným TSI; a

b) předá celý soubor dokumentů žadatele příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům podle plánované oblasti použití k posouzení souboru dokumentů s cílem ověřit jeho úplnost, relevantnost a soudržnost ve vztahu k odst. 3 prvnímu pododstavci písm. d) a k prvkům uvedeným v odst. 3 prvním pododstavci písm. a), b) a c), pokud jde o příslušné vnitrostátní předpisy.

Jako součást posouzení podle prvního pododstavce písm. a) a b) a v případě odůvodněných pochybností může agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgány požádat o provedení zkoušek na síti. Pro usnadnění těchto zkoušek mohou zúčastněné vnitrostátní bezpečnostní orgány vydat žadateli dočasná povolení s cílem použít vozidlo ke zkouškám na síti. Provozovatel infrastruktury vynaloží veškeré úsilí pro zajištění toho, aby byla taková zkouška provedena do tří měsíců od podání žádosti agenturou či vnitrostátním bezpečnostním orgánem.

6. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej agentura informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace a stanoví přiměřenou lhůtu pro jejich poskytnutí. Pokud jde o úplnost, relevantnost a soudržnost souboru dokumentů, může agentura rovněž posoudit prvky uvedené v odst. 3 prvním pododstavci písm. d).

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).
(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

Agentura před rozhodnutím o vydání povolení k uvedení vozidla na trh plně zohlední posouzení podle odstavce 5. Agentura vydá povolení k uvedení vozidla na trh, nebo žadatele uvědomí o zamítnutí žádosti v předem určené, přiměřené lhůtě a v každém případě do čtyř měsíců od obdržení všech příslušných informací.

V případě neuplatnění jedné nebo více TSI nebo jejich částí podle článku 7 vydá agentura povolení pro vozidlo pouze po uplatnění postupu stanoveného v uvedeném článku.

Agentura nese plnou odpovědnost za povolení, která vydává.

7. Nesouhlasí-li agentura se zamítavým posouzením provedeným jedním nebo více vnitrostátními bezpečnostními orgány podle odst. 5 prvního pododstavce písm. b), uvědomí o tom dotyčný orgán či orgány a uvede důvody svého nesouhlasu. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány spolupracují s cílem dohodnout se na vzájemně přijatelném posouzení. V případě nutnosti se mohou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány rozhodnout zapojit do tohoto postupu i žadatele. Není-li možné se na vzájemně přijatelném posouzení dohodnout do jednoho měsíce poté, co agentura uvědomí vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány o svém nesouhlasu, přijme agentura konečné rozhodnutí, ledaže vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány záležitost předloží k rozhodčímu řízení odvolacímu senátu zřízenému podle článku 55 nařízení (EU) …/… (*). Odvolací senát rozhodne o potvrzení návrhu rozhodnutí agentury do jednoho měsíce od podání žádosti vnitrostátního bezpečnostního orgánu či orgánů.

Souhlasí-li odvolací senát s agenturou, agentura neprodleně rozhodne.

Souhlasí-li odvolací senát se zamítavým posouzením vnitrostátního bezpečnostního orgánu, vydá agentura povolení pro oblast použití s výjimkou těch částí sítě, které obdržely zamítavé posouzení.

Nesouhlasí-li agentura s pozitivním posouzením provedeným jedním nebo více vnitrostátními bezpečnostními orgány podle odst. 5 prvního pododstavce písm. b), uvědomí o tom dotyčný orgán či orgány a uvede důvody svého nesouhlasu. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány spolupracují s cílem dohodnout se na vzájemně přijatelném posouzení. V případě nutnosti se mohou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány rozhodnout zapojit do tohoto postupu i žadatele. Není-li možné se na vzájemně přijatelném posouzení dohodnout do jednoho měsíce poté, co agentura uvědomí vnitrostátní bezpečnostní orgán či orgány o svém nesouhlasu, přijme agentura konečné rozhodnutí.

8. Je-li oblast použití omezena na síť či sítě pouze v jednom členském státě, může vnitrostátní bezpečnostní orgán tohoto členského státu na vlastní odpovědnost a na žádost žadatele vydat povolení k uvedení vozidla na trh. Pro vydání takových povolení vnitrostátní bezpečnostní orgán posoudí soubor dokumentů, pokud jde o prvky uvedené v odstavci 3, a uplatní postupy stanovené v prováděcím aktu přijatém podle odstavce 9. Do jednoho měsíce od obdržení žádosti žadatele jej vnitrostátní bezpečnostní orgán informuje, že soubor dokumentů je úplný, nebo požádá o příslušné doplňující informace. Povolení je po konzultaci s příslušnými vnitrostátními bezpečnostními orgány rovněž platné bez rozšíření oblasti použití pro vozidla jedoucí do stanic sousedních členských států s podobnými vlastnostmi sítě, jsou-li tyto stanice blízko hranic. Tyto konzultace mohou být prováděny případ od případu nebo mohou být upraveny v přeshraničních dohodách mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány.

Je-li oblast použití omezena na území jednoho členského státu a jedna nebo několik TSI či jejich části nebyly uplatněny podle článku 7, vydá vnitrostátní bezpečnostní orgán povolení pro vozidlo pouze po uplatnění postupu stanoveného v uvedeném článku.

Vnitrostátní bezpečnostní orgán plně odpovídá za povolení, která vydá.

9. Komise přijme do … (**) prostřednictvím prováděcích aktů praktická pravidla, jimiž upřesní:

a) způsob, jakým má žadatel plnit požadavky týkající se povolení k uvedení vozidla na trh a povolení typu vozidla stanovené v tomto článku, a rovněž seznam požadovaných dokumentů;

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
(**) Dva roky ode dne vstupu této směrnice v platnost.

b) podrobnosti postupu povolování, jako jsou jeho jednotlivé fáze a lhůty pro každou tuto fázi;

c) způsob, jakým mají agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgán plnit požadavky stanovené v tomto článku v průběhu jednotlivých fází postupu vyřizování žádosti a povolování, včetně při posuzování souborů dokumentů předložených žadateli.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3. Zohlední zkušenosti získané během přípravy dohod o spolupráci uvedených v odstavci 14 tohoto článku.

10. Povolení k uvedení vozidla na trh obsahuje:

a) oblast či oblasti použití;

b) hodnoty parametrů stanovených v TSI a případně ve vnitrostátních předpisech v míře důležité pro kontrolu technické kompatibility mezi vozidlem a oblastí použití;

c) potvrzení o tom, že vozidlo splňuje příslušné TSI a soubory vnitrostátních předpisů týkajících se parametrů uvedených v písmeni b);

d) podmínky použití vozidla a další omezení.

11. Všechna rozhodnutí o zamítnutí povolení k uvedení vozidla na trh nebo o vyloučení části sítě v souladu se zamítavým posouzením podle odstavce 7 musí být řádně zdůvodněna. Žadatel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení zamítavého rozhodnutí požádat agenturu či případně vnitrostátní bezpečnostní orgán o jeho přezkoumání. Agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší ve lhůtě dvou měsíců ode dne obdržení žádosti o přezkum.

Je-li zamítavé rozhodnutí agentury potvrzeno, může se žadatel odvolat k odvolacímu senátu určenému podle článku 55 nařízení (EU) …/… (*).

Je-li zamítavé rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu potvrzeno, může se proti němu žadatel odvolat k odvolacímu orgánu podle vnitrostátního práva. Členské státy mohou pro účely tohoto odvolacího řízení určit regulační subjekt uvedený v článku 55 směrnice 2012/34/EU. V takovém případě se použije čl. 18 odst. 3 směrnice (EU) …/… (**).

12. V případě obnovy nebo modernizace stávajících vozidel, které již mají povolení k uvedení vozidla na trh, se nové povolení k uvedení vozidla na trh požaduje:

a) jsou-li změněny hodnoty parametrů uvedených v odst. 10 písm. b), které jsou mimo rozsah přijatelných parametrů vymezených v TSI;

b) mohou-li zamýšlené práce nepříznivě ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného vozidla, nebo

c) vyžadují-li to příslušné TSI.

13. Přeje-li si žadatel rozšířit oblast použití již schváleného vozidla, doplní soubor dokumentů o příslušné dokumenty uvedené v odstavci 3 týkající se doplňované oblasti použití. Žadatel předloží soubor dokumentů agentuře, která po provedení postupů stanovených v odstavcích 4 až 7 vydá aktualizované povolení vztahující se na rozšířenou oblast použití.

Obdrží-li žadatel v souladu s odstavcem 8 povolení pro vozidlo a přeje-li si rozšířit oblast použití v daném členském státě, doplní soubor dokumentů o příslušné dokumenty uvedené v odstavci 3 týkající se doplňované oblasti použití. Žadatel předloží soubor dokumentů vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který po provedení postupů stanovených v odstavci 8 vydá aktualizované povolení vztahující se na rozšířenou oblast použití.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

14. Pro účely odstavců 5 a 6 tohoto článku uzavřou agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány dohody o spolupráci podle článku 76 nařízení (EU) …/… (*). Tyto dohody mohou být konkrétní nebo rámcové a může se na nich podílet jeden nebo více vnitrostátních bezpečnostních orgánů. Obsahují podrobný popis úkolů a podmínek pro produkty, lhůty uplatňované na jejich dodávku a rozdělení poplatků, které má hradit žadatel. Mohou obsahovat také zvláštní ujednání o spolupráci v případě, že sítě vyžadují ze zeměpisných nebo historických důvodů zvláštní odborné znalosti, s cílem snížit administrativní zátěž a náklady pro žadatele. Jsou-li takové sítě od zbývající části železničního systému Unie odděleny, mohou taková zvláštní ujednání o spolupráci zahrnovat možnost smluvního zadání úkolů příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům, je-li to nezbytné pro zajištění účinného a úměrného přidělování zdrojů pro povolení. Uvedené dohody o spolupráci se uzavřou dříve, než agentura začne plnit úkoly spojené s vydáváním povolení v souladu s čl. 54 odst. 4 této směrnice.

15. V členských státech, jejichž železniční sítě mají rozchod koleje odlišný od rozchodu koleje hlavní železniční sítě v Unii a sdílejí technické a provozní požadavky se sousedními třetími zeměmi, uzavřou všechny dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány v těchto členských státech s agenturou vedle dohod o spolupráci podle odstavce 14 mnohostrannou dohodu s cílem vymezit podmínky, za jakých je povolení k uvedení vozidla na trh vydané v jednom z uvedených členských států platné i pro ostatní dotčené členské státy.

16. Tento článek se nevztahuje na nákladní ani osobní vozy, které jsou ve společném užívání se třetími zeměmi, jejichž rozchod koleje se liší od rozchodu hlavní železniční sítě v Unii a které jsou povoleny na základě různých postupů povolování pro vozidla. Předpisy, jimiž se povolovací řízení pro takové vozy řídí, se zveřejní a oznámí Komisi. Splnění základních požadavků této směrnice zajišťuje u těchto vozů dotyčný železniční podnik v rámci svého systému řízení bezpečnosti. Komise může na základě zprávy agentury vydat stanovisko k tomu, zda jsou uvedené předpisy v souladu s cíli této směrnice. Není-li tomu tak, mohou dotčené členské státy a Komise spolupracovat na stanovení vhodných opatření, která mají být přijata, případně se zapojením příslušných mezinárodních subjektů.

17. Členský stát se může rozhodnout nepoužít tento článek na lokomotivy nebo jednotky s vlastním pohonem přijíždějící ze třetích zemí a mířící do stanice na jeho území umístěné v blízkosti hranice a určené k přeshraničnímu provozu. Splnění základních požadavků této směrnice zajistí u těchto vozů příslušný železniční podnik v rámci svého systému řízení bezpečnosti a případně v souladu s čl. 10 odst. 9 směrnice (EU) …/… (**).

Článek 22

Registrace vozidel s povolením k uvedení na trh

1. Před prvním použitím vozidla a po udělení povolení k uvedení na trh podle článku 21 se vozidlo na žádost držitele zaregistruje v registru vozidel podle článku 47.

2. Je-li oblast použití vozidla omezena na území jednoho členského státu, vozidlo se zaregistruje v tomto členském státě.

3. Pokrývá-li oblast použití vozidla území větší než jednoho členského státu, vozidlo se zaregistruje ve vnitrostátním registru vozidel jednoho z dotčených členských států.

Článek 23

Kontroly před použitím vozidel s povolením

1. Dříve než železniční podnik použije vozidlo v oblasti použití uvedené v povolení k uvedení na trh, zkontroluje, zda:

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

a) obdrželo povolení k uvedení na trh podle článku 21 a je řádně zaregistrováno;

b) je kompatibilní s tratí na základě registru infrastruktury, příslušných TSI nebo jakýchkoli příslušných informací, které provozovatel infrastruktury poskytne bezplatně a v přiměřené lhůtě, pokud takový registr neexistuje nebo není úplný; a

c) je řádným způsobem zařazeno do vlaku, v němž má být provozováno, s ohledem na systém řízení bezpečnosti uvedený v článku 9 směrnice (EU) …/… (*) a v TSI o provozu a řízení dopravy.

2. Pro účely odstavce 1 může železniční podnik provádět zkoušky ve spolupráci s provozovatelem infrastruktury.

Za konzultace s žadatelem vyvine provozovatel infrastruktury veškeré úsilí, aby zajistil provedení zkoušek do tří měsíců od obdržení žádosti žadatele.

Článek 24

Povolení typu vozidla

1. Agentura či případně vnitrostátní bezpečnostní orgán může postupem podle článku 21 udělit povolení typu vozidla. Žádost o povolení typu vozidla a údaje týkající se všech žadatelů, fází v rámci příslušných postupů a jejich výsledky a případně všech žádostí a rozhodnutí odvolacího senátu se podává prostřednictvím jednotného kontaktního místa uvedeného v článku 12 nařízení (EU) …/… (**).

2. Vydá-li agentura či vnitrostátní bezpečnostní orgán povolení k uvedení vozidla na trh, vydá současně na žádost žadatele povolení typu vozidla, které se vztahuje na tutéž oblast použití vozidla.

3. Změní-li se příslušná ustanovení TSI nebo vnitrostátních předpisů, na jejichž základě bylo povolení typu vozidla vydáno, určí TSI nebo vnitrostátní předpis, zda již udělené povolení typu vozidla zůstává v platnosti nebo je třeba je obnovit. Pokud musí být uvedené povolení obnoveno, mohou se kontroly prováděné agenturou nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem týkat pouze změněných pravidel.

4. Komise stanoví prostřednictvím prováděcích aktů vzor prohlášení o shodě s typem. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

5. Prohlášení o shodě s typem se sestaví v souladu s:

a) postupy ověřování podle příslušných TSI; nebo

b) postupy posuzování shody vymezenými v modulech B+D, B+F a H1 v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ([1]), neuplatňují-li se TSI.

6. Je-li to vhodné, může Komise přijmout prováděcí akty, jimiž stanoví ad hoc moduly pro posuzování shody. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

7. Povolení typu vozidla se zaregistruje v evropském registru povolených typů vozidel podle článku 48.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).
(**) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
([1]) Rozhodnutí 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/EHS (Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 82).

Článek 25

Shoda vozidel s povoleným typem vozidla

1. Vozidlo nebo řada vozidel, které jsou ve shodě s povoleným typem vozidla, obdrží bez dalších kontrol povolení vozidla v souladu s článkem 21 na základě prohlášení o shodě s tímto typem vozidla předloženého žadatelem.

2. Obnovení povolení typu vozidla podle čl. 24 odst. 3 nemá dopad na povolení k uvedení vozidla na trh již vydaná na základě předchozího povolení k uvedení daného typu vozidla na trh.

Článek 26

Nesoulad vozidel nebo typů vozidel se základními požadavky

1. Zjistí-li železniční podnik během provozu, že vozidlo, které používá, nesplňuje některý z použitelných základních požadavků, přijme nezbytná nápravná opatření, aby zajistil shodu vozidla. Může navíc o přijatých opatřeních informovat agenturu a veškeré dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány. Má-li železniční podnik důkaz, že nesoulad existoval již v okamžiku vydání povolení k uvedení na trh, informuje agenturu a veškeré další dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány.

2. Zjistí-li vnitrostátní bezpečnostní orgán, například v průběhu vykonávání dohledu podle článku 17 směrnice (EU) …/… (*), že vozidlo nebo typ vozidla, pro nějž bylo vydáno povolení k uvedení na trh buď agenturou v souladu s čl. 21 odst. 5 nebo článkem 24, nebo vnitrostátním bezpečnostním orgánem v souladu s čl. 21 odst. 8 nebo článkem 24, používaný v souladu se svým určením nesplňuje některý z použitelných základních požadavků, informuje železniční podnik používající toto vozidlo nebo typ vozidla a požádá jej, aby přijal nezbytná nápravná opatření, a tak zajistil shodu vozidla. Vnitrostátní bezpečnostní orgán rovněž informuje agenturu a veškeré další dotčené vnitrostátní bezpečnostní orgány, včetně orgánů na území, kde je vyřizována žádost o povolení k uvedení na trh pro vozidlo téhož typu.

3. Pokud v případech uvedených v odstavcích 1 nebo 2 tohoto článku nápravná opatření uplatněná železničním podnikem nezajišťují splnění použitelných základních požadavků a toto nesplnění vede k závažnému bezpečnostnímu riziku, může dotčený vnitrostátní bezpečnostní orgán v rámci svých úkolů v oblasti dohledu v souladu s čl. 17 odst. 6 směrnice (EU) …/… (*) přijmout dočasná bezpečnostní opatření. Dočasná bezpečnostní opatření v podobě pozastavení povolení typu vozidla mohou být přijata souběžně vnitrostátním bezpečnostním orgánem a agenturou a podléhají soudnímu přezkumu a rozhodčímu řízení podle čl. 21 odst. 7.

4. V případech uvedených v odstavci 3 může agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán, který vydal povolení, po přezkumu účinnosti opatření přijatých k odstranění závažného bezpečnostního rizika rozhodnout o zrušení či změně povolení, pokud je prokázáno, že v okamžiku vydání povolení nebyl splněn některý ze základních požadavků. Za tímto účelem oznámí své rozhodnutí s uvedením důvodů držiteli povolení k uvedení na trh nebo povolení typu vozidla. Držitel může ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení rozhodnutí požádat agenturu či vnitrostátní bezpečnostní orgán o přezkoumání daného rozhodnutí. V tomto případě je platnost rozhodnutí o zrušení dočasně pozastavena. Agentura nebo vnitrostátní bezpečnostní orgán své rozhodnutí potvrdí nebo zruší ve lhůtě jednoho měsíce ode dne obdržení žádosti o přezkum.

V případě neshody mezi agenturou a vnitrostátním bezpečnostním orgánem ohledně nutnosti omezit či zrušit povolení se použije rozhodčí řízení podle čl. 21 odst. 7. Je-li výsledkem tohoto řízení, že povolení vozidla nemá být omezeno ani zrušeno, pozastavuje se platnost dočasných bezpečnostních opatření uvedených v odstavci 3 tohoto článku.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

5. Je-li rozhodnutí agentury potvrzeno, může se držitel povolení vozidla ve lhůtě stanovené v článku 59 nařízení (EU) …/… (*) odvolat k odvolacímu senátu zřízenému podle článku 55 uvedeného nařízení Je-li potvrzeno rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, může držitel povolení vozidla ve lhůtě dvou měsíců ode dne doručení uvedeného rozhodnutí požádat o jeho vnitrostátní soudní přezkum podle čl. 18 odst. 3 směrnice (EU) …/… (**). Členské státy mohou pro účely tohoto odvolacího řízení určit regulační subjekt stanovený v článku 56 směrnice 2012/34/EU.

6. Rozhodne-li agentura o zrušení nebo změně povolení k uvedení na trh, které sama udělila, informuje přímo všechny vnitrostátní bezpečnostní orgány a své rozhodnutí odůvodní.

Rozhodne-li vnitrostátní bezpečnostní orgán o zrušení povolení k uvedení na trh, které sám udělil, informuje neprodleně agenturu a své rozhodnutí odůvodní. Agentura pak informuje ostatní vnitrostátní bezpečnostní orgány.

7. Rozhodnutí agentury nebo vnitrostátního bezpečnostního orgánu o zrušení povolení se zaznamená v příslušném registru vozidel podle článku 22 nebo, v případě povolení typu vozidla, v evropském registru povolených typů vozidel podle čl. 24 odst. 7. Agentura a vnitrostátní bezpečnostní orgány zajistí, aby byly náležitě informovány železniční podniky používající vozidla stejného typu, jako je vozidlo nebo typ, na nějž se vztahuje zrušení. Tyto železniční podniky nejprve zkontrolují, zda se jich stejný problém porušení shody týká. Pokud ano, použije se postup podle tohoto článku.

8. Pokud je zrušeno povolení k uvedení vozidla na trh, nesmí se dotčené vozidlo dále používat a jeho oblast použití nesmí být rozšířena. Pokud je zrušeno povolení typu vozidla, nesmějí být vozidla vyrobená na jeho základě uvedena na trh nebo, pokud již byla na trh uvedena, z něho musí být stažena. Lze požádat o nové povolení na základě postupu podle článku 21 v případě jednotlivých vozidel nebo článku 24 v případě typu vozidla.

9. Pokud je v případech podle odstavců 1 nebo 2 nesplnění základních požadavků omezeno na část oblasti použití dotčeného vozidla a tyto požadavky nebyly plněny již v okamžiku vydání povolení k uvedení na trh, změní se toto povolení tak, aby z něj byly vyloučeny dotčené části oblasti použití.

KAPITOLA IV

SUBJEKTY POSUZOVÁNÍ SHODY

Článek 27

Oznamující orgány

1. Členské státy určí oznamující orgány odpovědné za vytvoření a provádění nezbytných postupů pro posuzování, oznamování a kontrolu subjektů posuzování shody, včetně souladu s článkem 34.

2. Členské státy zajistí, aby tyto orgány informovaly Komisi a subjekty ostatních členských států oprávněné provádět jako třetí strany úkoly posuzování shody podle čl. 10 odst. 2 a čl. 15 odst. 1. Rovněž zajistí, aby informovaly Komisi a ostatní členské státy o určených orgánech uvedených v čl. 15 odst. 8.

3. Členské státy mohou rozhodnout, že posuzování a kontrolu podle odstavce 1 má provádět vnitrostátní akreditační orgán ve smyslu nařízení (ES) č. 765/2008 a v souladu s ním.

4. Pokud oznamující orgán přenese posuzování, oznamování nebo kontrolu podle odstavce 1 tohoto článku na subjekt, který není orgánem veřejné správy, nebo tento subjekt těmito úkoly jinak pověří, musí být tento subjekt právnickou osobou a musí splňovat požadavky stanovené v článku 28. Tento subjekt musí přijmout opatření, aby byla pokryta odpovědnost za škodu vyplývající z jeho činností.

5. Oznamující orgán nese za úkoly vykonávané subjektem uvedeným v odstavci 3 plnou odpovědnost.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
(**) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).

Článek 28

Požadavky týkající se oznamujících orgánů

Oznamující orgán

a) musí být zřízen takovým způsobem, aby nedošlo ke střetu zájmů se subjekty posuzování shody;

b) musí být organizován a fungovat tak, aby zabezpečil objektivitu a nestrannost svých činností;

c) musí být organizován takovým způsobem, aby každé rozhodnutí týkající se oznámení subjektu posuzování shody přijímaly způsobilé osoby odlišné od těch, které provedly posouzení;

d) nesmí nabízet ani poskytovat žádné činnosti, které provádějí subjekty posuzování shody, ani poskytovat poradenské služby na komerčním či konkurenčním základě;

e) musí chránit důvěrnost informací, které obdržel;

f) musí mít k dispozici dostatečný počet odborně způsobilých pracovníků, aby mohl řádně plnit své úkoly.

Článek 29

Povinnost oznamujících orgánů poskytovat informace

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

Komise tyto informace zveřejní.

Článek 30

Subjekty posuzování shody

1. Pro účely oznámení musí subjekt posuzování shody splňovat požadavky stanovené v odstavcích 2 až 7 tohoto článku a v článcích 31 a 32.

2. Subjekt posuzování shody musí být zřízen podle vnitrostátních právních předpisů a musí mít právní subjektivitu.

3. Subjekt posuzování shody musí být schopen plnit všechny úkoly posuzování shody, které mu ukládají příslušné TSI a pro něž byl oznámen, ať již tyto úkoly plní subjekt posuzování shody sám, nebo jsou plněny jeho jménem a na jeho odpovědnost.

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

a) nezbytné pracovníky s odbornými znalostmi a dostatečnými zkušenostmi potřebnými k plnění úkolů posuzování shody;

b) příslušné popisy postupů, podle nichž má být posuzování shody prováděno, aby byla zajištěna transparentnost těchto postupů a schopnost je provádět. Musí mít zavedenu náležitou politiku a postupy pro rozlišení mezi úkoly, jež plní jako oznámený subjekt posuzování shody, a dalšími činnostmi;

c) řádné postupy pro výkon činností, jež řádně zohledňují velikost a strukturu podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti dané technologie výrobku a hromadný či sériový způsob výroby.

Subjekt posuzování shody musí mít prostředky nezbytné k řádnému plnění technických a administrativních úkolů spojených s činnostmi posuzování shody a musí mít přístup k veškerému potřebnému vybavení nebo zařízení.

4. Subjekty posuzování shody uzavřou pojištění odpovědnosti za škodu, 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, pokud jde o veškeré informace, které obdrželi při plnění svých úkolů podle příslušné TSI nebo podle jakéhokoli vnitrostátního předpisu, kterými se uvedená TSI provádí, s výjimkou styku s příslušnými orgány členského státu, v němž vykonávají svou činnost. Důvěrné obchodní informace musí být chráněny.

6. Subjekty posuzování shody se podílejí na příslušných normalizačních činnostech a na činnostech koordinační skupiny oznámených subjektů posuzování shody zřízené podle příslušných právních předpisů Unie nebo zajistí, aby byli jejich pracovníci, kteří provádějí posuzování, o těchto činnostech informováni, a řídí se správními rozhodnutími a jinými dokumenty, které mají povahu všeobecných pokynů a které jsou výsledkem práce této skupiny.

7. Subjekty posuzování shody, které jsou oznámeny pro účely subsystémů „traťové řízení a zabezpečení" nebo „palubní řízení a zabezpečení", se podílejí na činnostech skupiny pro ERTMS uvedené v článku 29 nařízení (EU) …/… (*), nebo zajistí, aby byli jejich pracovníci o těchto činnostech informováni. Řídí se pokyny, které jsou výsledkem práce této skupiny. V případě, že dotčené subjekty posuzování shody považují jejich uplatňování za nevhodné nebo nemožné, předloží své připomínky k projednání pracovní skupině pro ERTMS, aby se tyto pokyny neustále zkvalitňovaly.

Článek 31

Nestrannost subjektů posuzování shody

1. Subjekt posuzování shody musí být třetí stranou nezávislou na organizaci nebo výrobci výrobku, které posuzuje.

Za takovýto subjekt může být považován subjekt patřící k hospodářskému sdružení nebo profesnímu svazu zastupujícímu podniky, jež se podílejí na navrhování, 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 subjektů posuzování shody, jejich nejvyššího vedení a pracovníků, kteří provádějí posuzování.

3. Subjekt posuzování shody, jeho nejvyšší vedení a pracovníci odpovědní za plnění úkolů posuzování shody nesmějí být konstruktéry, výrobci, dodavateli, instalatéry, odběrateli, vlastníky, uživateli nebo údržbáři výrobků, jež posuzují, ani zplnomocněnými zástupci jakékoli z těchto stran. To nevylučuje používání posuzovaných 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 plnění úkolů posuzování shody se nesmějí přímo podílet na navrhování, výrobě nebo konstrukci, uvádění na trh, instalaci, používání ani údržbě těchto výrobků ani nesmějí zastupovat strany, které se těmito činnostmi zabývají. Nesmějí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu k činnostem posuzování shody, k jejichž vykonávání jsou oznámeni. Tento zákaz se týká zejména poradenských služeb.

5. Subjekty posuzování shody zajistí, aby činnosti jejich dceřiných společností nebo subdodavatelů neohrožovaly důvěrnost, objektivitu nebo nestrannost jejich činností posuzování shody.

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

Článek 32

Pracovníci subjektů posuzování shody

1. Pracovníci odpovědní za provádění činností posuzování shody musí mít tuto odbornou způsobilost:

a) dobrou technickou a odbornou přípravu zahrnující všechny činnosti posuzování shody, pro něž byl subjekt posuzování shody oznámen;

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

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

c) náležité znalosti základních požadavků, platných harmonizovaných norem a příslušných ustanovení právních předpisů Unie a schopnost rozumět jim;

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

2. Odměňování nejvyššího vedení a pracovníků subjektu posuzování shody, kteří provádějí posuzování, nesmí záviset na počtu provedených posouzení ani na výsledcích těchto posouzení.

Článek 33

Předpoklad shody subjektu posuzování shody

Pokud subjekt posuzování shody prokáže svou shodu s kritérii stanovenými v příslušných harmonizovaných normách nebo jejich částech, na něž byly zveřejněny odkazy v Úředním věstníku Evropské unie, předpokládá se, že splňuje požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32 v rozsahu, v němž se platné harmonizované normy na tyto požadavky vztahují.

Článek 34

Dceřiné společnosti a subdodavatelé oznámených subjektů

1. Pokud oznámený subjekt zadá konkrétní úkoly spojené s posuzováním shody subdodavateli nebo dceřiné společnosti, zajistí, aby subdodavatel nebo dceřiná společnost splňovali požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32, a informuje o tom oznamující orgán.

2. Oznámené subjekty nesou plnou odpovědnost za úkoly provedené subdodavateli nebo dceřinými společnostmi bez ohledu na to, kde jsou tito subdodavatelé nebo dceřiné společnosti usazeni.

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

4. Oznámené subjekty uchovávají pro potřebu oznamujícího orgánu příslušné doklady týkající se posouzení kvalifikací subdodavatele nebo dceřiné společnosti a práce provedené subdodavatelem nebo dceřinou společností podle příslušné TSI.

Článek 35

Akreditované vnitropodnikové subjekty

1. K výkonu činností posuzování shody mohou žadatelé využít akreditovaný vnitropodnikový subjekt za účelem provádění postupů stanovených v modulech A1, A2, C1 nebo C2 stanovených v příloze II rozhodnutí č. 768/2008/ES a v modulech CA1 a CA2 stanovených v příloze I rozhodnutí 2010/713/EU. Tento subjekt musí tvořit zvláštní a oddělenou součást daného žadatele a nesmí se podílet na navrhování, výrobě, dodávání, instalaci, používání ani údržbě výrobků, které posuzuje.

2. Akreditovaný vnitropodnikový subjekt musí splňovat tyto požadavky:

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

b) subjekt a jeho pracovníci musí být v rámci podniku, jehož jsou součástí, organizačně identifikovatelnou jednotkou a musí používat metody předávání informací, které zajišťují jejich nestrannost a prokazují ji příslušnému vnitrostátnímu akreditačnímu orgánu;

c) subjekt a jeho pracovníci nesmějí být odpovědní za navrhování, výrobu, dodávání, instalaci, provoz ani údržbu výrobků, které posuzují, a nesmějí vykonávat žádnou činnost, která by mohla ohrozit jejich nezávislý úsudek nebo důvěryhodnost ve vztahu k jejich činnostem posuzování;

d) subjekt musí své služby poskytovat výhradně podniku, jehož je součástí.

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

Článek 36

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 výrobku nebo výrobků, 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 30, 31 a 32.

3. Nemůže-li dotčený subjekt posuzování shody předložit osvědčení o akreditaci, poskytne oznamujícímu orgánu veškeré doklady nezbytné k ověření, uznání a pravidelné kontrole svého souladu s požadavky stanovenými v článcích 30, 31 a 32.

Článek 37

Postup pro oznamování

1. Oznamující orgány smějí oznámit pouze ty subjekty posuzování shody, které splňují požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32.

2. K oznámení subjektů uvedených v odstavci 1 Komisi a ostatním členským státům využijí oznamující orgány elektronický nástroj pro oznamování vyvinutý a spravovaný Komisí.

3. Oznámení musí obsahovat veškeré podrobnosti o dotčených činnostech posuzování shody, modulu nebo modulech posuzování shody a výrobku nebo výrobcích a příslušné osvědčení o akreditaci či jiné potvrzení o způsobilosti podle odstavce 4.

4. Pokud se oznámení nezakládá na osvědčení o akreditaci uvedeném v čl. 36 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 30, 31 a 32.

5. Dotčený subjekt může vykonávat činnosti oznámeného subjektu, pouze pokud proti tomu Komise nebo ostatní členské státy nevznesly námitky do dvou týdnů od oznámení, pokud se použije osvědčení o akreditaci, nebo do dvou měsíců od oznámení, pokud se akreditace nepoužije.

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

Článek 38

Identifikační čísla a seznamy oznámených subjektů

1. Komise oznámenému subjektu přidělí identifikační číslo.

Oznámenému subjektu přidělí jediné identifikační číslo i v případě, že je oznámen na základě několika právních 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 průběžně aktualizován.

Článek 39

Změny oznámení

1. Pokud oznamující orgán zjistí nebo je upozorněn na to, že oznámený subjekt již nesplňuje požadavky stanovené v článcích 30, 31 a 32 nebo neplní své povinnosti, omezí, pozastaví nebo případně zruší oznámení podle toho, jak je neplnění těchto požadavků nebo povinností závažné. Informuje o tom neprodleně Komisi a ostatní členské státy.

2. V případě omezení, pozastavení nebo zrušení oznámení nebo v případě, že oznámený subjekt ukončil svou činnost, zajistí oznamující členský stát, aby byly spisy tohoto subjektu buď zpracovány jiným oznámeným subjektem, nebo byly na vyžádání k dispozici příslušným oznamujícím orgánům a orgánům dozoru nad trhem.

Článek 40

Zpochybnění způsobilosti oznámených subjektů

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

2. Oznamující členský stát předloží Komisi na vyžádání všechny informace týkající se podkladů pro oznámení nebo zachování způsobilosti dotčeného subjektu.

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 nesplňuje nebo přestal splňovat požadavky pro své oznámení, informuje o tom oznamující členský stát a vyzve ho, aby přijal nezbytná nápravná opatření, včetně případného zrušení oznámení.

Článek 41

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 zbytečné zátěži hospodářských subjektů. Oznámené subjekty při výkonu své činnosti řádně zohlední velikost a strukturu podniku, odvětví, v němž působí, míru složitosti dané technologie výrobku a hromadný či sériový způsob výroby.

Při této činnosti však působí s cílem posoudit soulad výrobku s touto směrnicí.

3. Pokud oznámený subjekt zjistí, že výrobce nesplnil požadavky stanovené v příslušné TSI nebo odpovídající harmonizované normy nebo technické specifikace, vyzve výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a nevydá certifikát shody.

4. Pokud v průběhu kontroly shody po vydání certifikátu oznámený subjekt zjistí, že výrobek již nesplňuje příslušnou TSI nebo odpovídající harmonizované normy nebo technické specifikace, vyzve výrobce, aby přijal vhodná nápravná opatření, a v případě nutnosti certifikát pozastaví nebo odejme.

5. Pokud nejsou nápravná opatření přijata nebo pokud nemají požadovaný účinek, oznámený subjekt podle potřeby omezí, pozastaví nebo odejme příslušné certifikáty.

Článek 42

Povinnost oznámených orgánů poskytovat informace

1. Oznámené subjekty informují oznamující orgán:

a) o každém zamítnutí, omezení, pozastavení nebo odnětí certifikátu;

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

c) o každé žádosti o informace týkající se činností posuzování shody, kterou obdržely od orgánů dozoru nad trhem;

d) na vyžádání o činnostech posuzování shody vykonaných v rámci působnosti jejich oznámení a o jakékoli jiné vykonané činnosti, včetně přeshraničních činností a zadávání subdodávek.

O veškerých zamítnutích, omezeních, pozastaveních a odnětích certifikátu podle prvního pododstavce písm. a) jsou rovněž informovány příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány.

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

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

Článek 43

Výměna osvědčených postupů

Komise organizuje výměnu osvědčených postupů mezi vnitrostátními orgány členských států, které jsou odpovědné za politiku oznamování.

Článek 44

Koordinace oznámených subjektů

Komise zajistí zavedení a řádné provádění vhodné koordinace a spolupráce mezi subjekty oznámenými podle této směrnice zřízením odvětvových skupin oznámených subjektů. Agentura podporuje činnosti oznámených subjektů v souladu s článkem 24 nařízení (EU) …/… (*).

Členské státy zajistí, aby se jimi oznámené subjekty účastnily práce této skupiny přímo nebo prostřednictvím určených zástupců.

Článek 45

Určené subjekty

1. Požadavky týkající se subjektů posuzování shody stanovené v článcích 30 až 34 se rovněž použijí pro subjekty určené podle čl. 15 odst. 8, vyjma:

a) pokud jde o dovednosti vyžadované u pracovníků subjektu podle čl. 32 odst. 1 písm. c), přičemž určený subjekt musí mít náležitou znalost a pochopení vnitrostátních právních předpisů;

b) pokud jde o doklady, které mají být uchovány pro potřebu oznamujícího orgánu podle čl. 34 odst. 4, přičemž určený subjekt musí zahrnout dokumenty týkající se práce vykonané dceřinými společnostmi nebo subdodavateli podle příslušných vnitrostátních předpisů.

2. Povinnosti týkající se činnosti oznámených subjektů stanovené v článku 41 se rovněž vztahují na subjekty určené podle čl. 15 odst. 8 až na to, že se tyto povinnosti vztahují k vnitrostátním předpisům namísto k TSI.

3. Povinnost poskytovat informace stanovená v čl. 42 odst. 1 se vztahuje i na určené subjekty, které odpovídajícím způsobem informují členské státy.

KAPITOLA VII

REGISTRY

Článek 46

Systém číslování vozidel

1. Po registraci přidělí příslušný orgán v členském státě registrace každému vozidlu v souladu s článkem 22 evropské číslo vozidla (EČV). Každé vozidlo musí být přiděleným EČV označeno.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).

2. Specifikace EČV se stanoví v opatřeních uvedených v čl. 47 odst. 2 v souladu s příslušnou TSI.

3. Každému vozidlu se EČV přidělí pouze jednou, pokud není v opatřeních uvedených v čl. 47 odst. 2 stanoveno jinak, v souladu s příslušnou TSI.

4. 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 Unie, přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování.

Článek 47

Registry vozidel

1. Dokud nebude uveden do provozu evropský registr vozidel uvedený v odstavci 5, vede každý členský stát vnitrostátní registr vozidel. Tento registr musí být:

a) v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 2;

b) aktualizován orgánem nezávislým na železničních podnicích;

c) přístupný vnitrostátním bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům určeným podle článků 16 a 22 směrnice (EU) …/… (*) a na základě oprávněné žádosti i regulačním subjektům uvedeným v článku 55 směrnice 2012/34/EU a agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury, jakož i osobám či organizacím, jež registrují vozidla nebo jež jsou v registru uvedeny.

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení a režimu provozu, včetně opatření pro výměnu údajů, vnitrostátních registrů vozidel a pravidel vkládání údajů a nahlížení do těchto registrů.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

3. Vnitrostátní registr vozidel musí obsahovat alespoň tyto informace:

a) EČV;

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

c) odkazy na evropský registr povolených typů vozidel uvedený v článku 48;

d) označení vlastníka a držitele vozidla;

e) omezení způsobu užívání vozidla;

f) subjekt odpovědný za údržbu.

4. Pokud nejsou vnitrostátní registry vozidel propojeny v souladu se specifikacemi uvedenými v odstavci 2, aktualizuje každý členský stát svůj registr co do údajů, jež se ho týkají, s ohledem na změny, jež jiný členský stát provedl ve vlastním registru.

5. S cílem snížit administrativní zátěž a zbytečné náklady pro členské státy a zúčastněné strany a při zohlednění výsledků analýzy nákladů a přínosů Komise do … (**) prostřednictvím prováděcích aktů přijme technické a funkční specifikace pro evropský registr vozidel, který by zahrnul vnitrostátní registry vozidel s cílem poskytnout všem uživatelům harmonizované rozhraní pro registraci vozidel a správu údajů. Použijí se odst. 1 písm. b) a c) a odstavec 3. Tyto specifikace zahrnují obsah, formát údajů, funkční a technické provedení a režim provozu, včetně opatření pro výměnu údajů, a pravidla vkládání údajů a nahlížení, jakož i kroky migrace.

Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3 na základě doporučení agentury.

(*) Směrnice obsažená v dokumentu 2013/0016 (COD).
(**) Dva roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

Evropský registr vozidel bude vytvořen s přihlédnutím k již zavedeným informatickým aplikacím a registrům agentury a členských států, jako je Evropský centralizovaný virtuální registr vozidel napojený na vnitrostátní registry vozidel. Evropský registr vozidel bude zprovozněn do … (*).

6. Držitel neprodleně oznámí členskému státu, v němž bylo vozidlo zaregistrováno, jakékoli změny údajů zanesených do registrů vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vozidlo již dále neregistrovat.

7. U vozidel, kterým bylo poprvé uděleno povolení ve třetí zemi a následně byla používána v členském státě, tento členský stát zajistí, aby údaje o těchto vozidlech, zahrnující alespoň údaje týkající se držitele dotčeného vozidla, subjektu odpovědného za údržbu a omezení způsobu užívání vozidla, bylo možné získat prostřednictvím registru vozidel nebo aby byly jinak neprodleně zpřístupněny v přehledném formátu a na základě stejných nediskriminačních zásad, jaké platí pro obdobné údaje z registru vozidel.

Článek 48

Evropský registr povolených typů vozidel

1. Agentura sestaví a vede registr povolení k uvedení typů vozidel na trh vydaných v souladu s článkem 24. Tento registr musí být:

a) veřejný a v elektronické podobě přístupný všem;

b) v souladu se společnými specifikacemi uvedenými v odstavci 2;

c) napojen na příslušné registry vozidel.

2. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení a režimu provozu registru povolených typů vozidel a pravidel vkládání údajů a nahlížení do tohoto registru. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

3. Registr obsahuje pro každý typ vozidla alespoň tyto prvky:

a) technické vlastnosti typu vozidla vymezené v příslušných TSI, včetně vlastností týkajících se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;

b) název výrobce;

c) údaje o povoleních související s oblastí použití typu vozidla, včetně jakýchkoli omezení nebo stažení.

Článek 49

Registr infrastruktury

1. Každý členský stát zajistí, aby byl veřejně dostupný registr infrastruktury, který uvádí hodnoty parametrů sítě každého subsystému nebo části daného subsystému, jak je stanoveno v příslušné TSI.

2. Hodnoty parametrů uvedené v registru infrastruktury se v kombinaci s hodnotami parametrů uvedenými v povolení k uvedení vozidla na trh používají ke kontrole technické kompatibility mezi vozidlem a sítí.

3. Registr infrastruktury může obsahovat podmínky používání pevných zařízení a další omezení.

4. Každý členský stát zajistí, aby byl registr infrastruktury aktualizován v souladu s odstavcem 5.

5. Komise přijme prostřednictvím prováděcích aktů společné specifikace týkající se obsahu, formátu údajů, funkčního a technického provedení a režimu provozu registru infrastruktury a pravidel vkládání údajů a nahlížení do tohoto registru. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 51 odst. 3.

(*) Pět let po dni vstupu této směrnice v platnost.

KAPITOLA VIII

PŘECHODNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 50

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je Komisi svěřena za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v čl. 5 odst. 1 je svěřena Komisi na dobu pěti let od … (*). Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.

3. Je obzvláště důležité, aby Komise v souladu se zavedenou praxí prováděla před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci konzultace s odborníky, včetně odborníků z členských států.

4. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v čl. 5 odst. 1 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.

5. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 5 odst. 1 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 51

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice Rady 96/48/ES ([1]). Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

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

3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Nevydá-li výbor žádné stanovisko, Komise navrhovaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 52

Odůvodnění

V každém rozhodnutí učiněném na základě této směrnice a týkajícím se posuzování shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo kontrol subsystémů tvořících železniční systém Unie a v každém rozhodnutí učiněném na základě článků 7, 12 a 17 musí být podrobně uvedeny důvody, na nichž je založeno. Musí být co nejdříve oznámeno dotčené straně spolu s uvedením prostředků právní nápravy, které jsou k dispozici podle platného práva dotyčného členského státu, a s uvedením lhůt stanovených k podání těchto prostředků právní nápravy.

Článek 53

Zprávy a informace

1. Do … (**) předloží Komise zprávu o pokroku dosaženém při přípravě posílené úlohy agentury podle této směrnice. Komise navíc každé tři roky a poprvé tři roky po konci přechodného období podle článku 54 předloží Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému Unie a fungování agentury v tomto kontextu. Tato zpráva bude rovněž obsahovat posouzení provádění a používání registrů podle kapitoly VII, analýzu případů uvedených v článku 7 a uplatňování kapitoly V, přičemž se posoudí zejména fungování dohod o spolupráci uzavřených mezi agenturou a vnitrostátními bezpečnostními orgány. Pro účely první zprávy po ukončení přechodného

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.

([1]) Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věst. L 235, 17.9.1996, s. 6).

(**) Dva roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

období Komise provede obsáhlé konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami a vypracuje program s cílem umožnit posouzení pokroku. Komise navrhne, je-li to vhodné s ohledem na výše uvedenou analýzu, legislativní opatření, včetně opatření pro budoucí roli agentury při zlepšování interoperability.

2. Agentura vypracuje a pravidelně aktualizuje nástroj, který je schopný vytvořit na žádost členského státu, Evropského parlamentu nebo Komise přehled úrovně interoperability železničního systému Unie. Tento nástroj využívá informace obsažené v registrech uvedených v kapitole VII.

Článek 54

Přechodný režim pro využívání vozidel

1. Aniž je dotčen odstavec 4 tohoto článku, vztahuje se na vozidla, kterým je třeba udělit povolení v době mezi … (*) a … (**), kapitola V směrnice 2008/57/ES.

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

3. Vozidla s povolením k uvedení do provozu podle odstavců 1 a 2 musí získat nové povolení k uvedení vozidla na trh, aby bylo možné je provozovat v jedné nebo více sítích, na něž se jejich povolení ještě nevztahují. Na uvedení na trh na těchto dalších sítích se vztahuje článek 21.

4. Agentura provede úkoly spojené s vydáváním povolení podle článků 21 a 24 a úkoly uvedené v článku 19 do … (**) ve vztahu k oblastem použití v členských státech, které agenturu a Komisi neinformovaly v souladu s čl. 57 odst. 2 Odchylně od článků 21 a 24 mohou vnitrostátní bezpečnostní orgány členských států, které agenturu a Komisi podle čl. 57 odst. 2 informovaly, pokračovat ve vydávání povolení podle směrnice 2008/57/ES do … (***).

Článek 55

Další přechodná ustanovení

1. Přílohy IV, V, VII a IX směrnice 2008/57/ES se použijí do dne použitelnosti odpovídajících prováděcích aktů uvedených v čl. 7 odst. 5, čl. 9 odst. 4, čl. 14 odst. 10 a čl. 15 odst. 9 této směrnice.

2. Směrnice 2008/57/ES se i nadále použije na traťové projekty ERTMS, které mají být uvedeny do provozu v době mezi … (*) a … (**).

3. Projekty, u kterých byla fáze předkládání nabídek nebo uzavírání smluv dokončena před … (**), nevyžadují předběžné povolení agenturou podle článku 19.

4. Až do … (****) nepodléhají opční práva obsažená ve smlouvách, které byly podepsány před … (*), předběžnému povolení agenturou uvedenému v článku 19, a to ani pokud jsou vykonávána po … (*).

(*) Datum vstupu této směrnice v platnost.
(**) Tři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.
(***) Čtyři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.
(****) 15 let po dni vstupu této směrnice v platnost.

5. Před vydáním povolení k uvedení do provozu jakéhokoli traťového zařízení ERTMS, které nepodléhalo předběžnému povolení agenturou uvedenému v článku 19, spolupracují vnitrostátní bezpečnostní orgány s agenturou s cílem zajistit, aby byla technická řešení plně interoperabilní v souladu s čl. 30 odst. 3 a čl. 31. odst. 2 nařízení (EU) …/… (*).

Článek 56

Doporučení a stanoviska agentury

Pro účely uplatňování této směrnice poskytuje agentura doporučení a stanoviska v souladu s článkem 19 nařízení (EU) …/… (*). Tato doporučení a stanoviska se v příslušných případech zohlední při vypracovávání prováděcích aktů k této směrnici.

Článek 57

Provedení

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s články 1 a 2, čl. 7 odst. 1 až 4 a 6, článkem 8, čl. 9 odst. 1, čl. 10 odst. 5, čl. 11 odst. 1, 3 a 4, články 12, 13 a 14, čl. 15 odst. 1 až 8, články 16 a 18, čl. 19 odst. 3, články 21 až 39, čl. 40 odst. 2, články 41, 42, 44, 45 a 46, čl. 47 odst. 1, 3, 4 a 7, čl. 49 odst. 1 až 4, článkem 54 a přílohami I, II, III a IV do … (**). Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi.

2. Členské státy mohou prodloužit lhůtu pro provedení uvedenou v odstavci 1 o jeden rok. Za tímto účelem členské státy, které neuvedou právní a správní předpisy v účinnost ve lhůtě stanovené v odstavci 1, tuto skutečnost oznámí agentuře a Komisi do … (***) agenturu a Komisi s uvedením důvodů pro toto prodloužení.

3. Tyto předpisy přijaté 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.

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

5. Povinnost provést ve vnitrostátním právu a uplatňovat článek 13, čl. 14 odst. 1 až 8, 11 a 12, čl. 15 odst. 1 až 9, čl. 16 odst. 1, články 19 až 26, 45, 46 a 47, čl. 49 odst. 1 až 4 a článek 54 této směrnice se nevztahuje na Kypr a Maltu, dokud na jejich územích neexistuje žádný železniční systém.

Jakmile však některý veřejný nebo soukromý subjekt podá oficiální žádost o výstavbu železniční tratě za účelem jejího provozování jedním nebo více železničními podniky, přijme dotčený členský stát do dvou let od obdržení uvedené žádosti předpisy k provedení článků zmíněných v prvním pododstavci.

Článek 58

Zrušení

Směrnice 2008/57/ES ve znění směrnic uvedených v části A přílohy V se zrušuje s účinkem ode dne … (****), aniž jsou dotčeny povinnosti členských států týkající se lhůt pro provedení zmíněných směrnic ve vnitrostátním právu uvedených v části B přílohy V.

Odkazy na zrušenou směrnici se považují za odkazy na tuto směrnici v souladu se srovnávací tabulkou obsaženou v příloze VI.

(*) Nařízení obsažené v dokumentu 2013/0014 (COD).
(**) Tři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.
(***) 30 měsíců po dni vstupu této směrnice v platnost.
(****) Čtyři roky po dni vstupu této směrnice v platnost.

Článek 59

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 60

Určení

Tato směrnice je určena členským státům.

V … dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda*

PŘÍLOHA I

PRVKY ŽELEZNIČNÍHO SYSTÉMU UNIE

1. SÍŤ

Pro účely této směrnice síť Unie zahrnuje tyto prvky:

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

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

c) 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,

d) konvenční tratě určené pro osobní dopravu,

e) konvenční tratě určené pro smíšenou dopravu (osobní a nákladní),

f) konvenční tratě určené pro nákladní dopravu,

g) terminály osobní dopravy,

h) terminály nákladní dopravy, včetně multimodálních překladišť,

i) spojovací tratě mezi výše uvedenými prvky.

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

2. VOZIDLA

Pro účely této směrnice vozidla Unie zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti Unie nebo na jejích částech:

— lokomotivy a osobní kolejová vozidla, včetně motorových nebo elektrických hnacích vozidel, motorových nebo elektrických osobních jednotek s vlastním pohonem a osobních vozů;

— nákladní vozy, včetně nízkopodlažních vozidel určených pro celou síť a vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů;

— zvláštní vozidla, například traťové stroje.

Tento seznam vozidel zahrnuje vozidla, jež jsou zvláště projektována pro provoz na různých typech vysokorychlostních tratí uvedených v bodě 1.

PŘÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. SEZNAM SUBSYSTÉMŮ

Pro účely této směrnice může být železniční systém Unie rozčleněn na následující subsystémy, buď:

a) strukturální oblasti:

— infrastruktura,

— energie,

— traťové řízení a zabezpečení,

— palubní řízení a zabezpečení,

— kolejová vozidla; nebo

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**

Trať, výhybky, úrovňová křížení tratí, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), s železnicí související staniční prvky (včetně vstupů, nástupišť, přístupových cest, zóny služeb, toalet a informačních systémů, jakož i jejich funkcí týkajících se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), bezpečnostní a ochranná zařízení.

2.2. **Energie**

Trakční proudová soustava, včetně trakčního vedení a traťové části systému měření spotřeby elektřiny a napájení.

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 a k řízení a kontrole 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.

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 seřaďování a přidělování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů.

2.7. **Kolejová vozidla**

Skříň vozidla, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, sběrače proudu, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, palubní vybavení pro měření spotřeby elektřiny a napájení, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující, včetně funkcí týkajících se přístupnosti pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace), 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 Unie 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 povolené rychlosti. Parametry brzdných zařízení musí při maximální povolené rychlosti zaručovat zastavení na 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, i pokud 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. Ve vlacích a v železniční infrastruktuře nesmějí být používány materiály, které mohou na základě způsobu jejich používání představovat ohrožení pro zdraví osob, které k nim mají přístup.

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 právem Unie.

1.4.2. Materiály používané ve vlacích a v infrastruktuře musí zabraňovat emisi kouře nebo plynů, které jsou pro životní prostředí škodlivé a nebezpečné, zejména v případě požáru.

1.4.3. Kolejová vozidla a napájecí systémy musí být navrženy a vyrobeny takovým způsobem, aby byly elektromagneticky kompatibilní s instalacemi, zařízeními a veřejnými nebo soukromými sítěmi, s nimiž by se mohly vzájemně rušit.

1.4.4. Konstrukce a provoz železničního systému nesmí vyvolávat nepřípustnou úroveň hluku

— v oblastech v blízkosti železniční infrastruktury, jak je definována v čl. 3 bodě 3 směrnice 2012/34/EU, ani

— v kabině strojvedoucího.

1.4.5. Provoz železničního systému nesmí za normálního stavu údržby vyvolávat nepřípustné 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. Tento požadavek zahrnuje bezpečnou integraci subsystému vozidla s infrastrukturou.

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

1.6. **Přístupnost**

1.6.1. Subsystémy „infrastruktura“ a „kolejová vozidla“ musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace, aby byl zajištěn přístup na základě rovnosti s ostatními tím, že se zabrání vytvoření překážek nebo se překážky odstraní a přijmou se jiná vhodná opatření. To musí zahrnovat návrh, vybudování, obnovu, modernizaci, údržbu a provoz příslušných částí subsystémů, ke kterým má přístup veřejnost.

1.6.2. Subsystémy „provoz“ a „využití telematiky v osobní dopravě“ musí zajišťovat nezbytné funkce potřebné pro usnadnění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace na základě rovnosti s ostatními tím, že se zabrání vytvoření překážek nebo se překážky odstraní a přijmou se jiná vhodná opatření.

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 při průjezdu vlaků ve stanicích.

Zařízení infrastruktury, k nimž má přístup veřejnost, 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 velmi dlouhých mostech.

2.1.2. *Přístupnost*

Subsystémy „infrastruktura“, ke kterým má přístup veřejnost, musí být přístupné zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace v souladu s bodem 1.6.

2.2. **Energie**

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 elektřiny nebo tepla nesmí být narušeno životní prostředí nad stanovené meze.

2.2.3. *Technická kompatibilita*

Používané systémy dodávky elektřiny nebo tepla musí:

— umožnit vlakům dosahovat určených úrovní výkonnosti,

— být v případě systémů napájení elektřinou kompatibilní se sběrači proudu namontovanými na vlacích.

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 danou síť. Systémy řízení a zabezpečení musí 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 vyrobené nebo vyvinuté 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 s nimi spojení.

Musí být zajištěna bezpečnost cestujících při nastupování do vlaků a vystupování z nich. 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.

Cestujícím musí být poskytnuty snadno pochopitelné a ucelené informace o předpisech, které se na ně vztahují, na nádražích i ve vlacích.

2.4.2. *Spolehlivost a dostupnost*

Konstrukce životně důležitých zařízení, jízdního, trakčního a brzdového zařízení, jakož i 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 činností 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.

2.4.5. *Přístupnost*

Subsystémy „kolejová vozidla“, ke kterým má přístup veřejnost, musí být přístupné osobám se zdravotním postižením a osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v souladu s bodem 1.6.

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 zasahovat do okolního prostředí nad přípustné míry.

2.5.3. *Technická kompatibilita*

Zařízení pro údržbu kolejových vozidel musí umožňovat 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 dotyčnými 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 dotyčnými 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.

2.6.4. *Přístupnost*

Musí být přijata příslušná opatření, aby provozní pravidla zajistila nezbytné funkce potřebné pro zajištění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

2.7. **Využití telematiky v nákladní a osobní dopravě**

2.7.1. *Technická kompatibilita*

Základní požadavky na využití telematiky zaručují minimální jakost služeb v oblasti osobní a 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,

— uživatelé měli snadný přístup k informacím.

2.7.2. *Spolehlivost a dostupnost*

Metody používání, řízení, aktualizace a udržování těchto databází, programového vybavení a datových komunikačních protokolů musí zaručovat účinnost těchto systémů a kvalitu 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.

2.7.5. *Přístupnost*

Musí být přijata vhodná opatření, aby subsystémy využití telematiky v osobní dopravě zajistily nezbytné funkce potřebné pro zajištění přístupu zdravotně postiženým osobám a osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

PŘÍLOHA IV

POSTUP ES OVĚŘOVÁNÍ SUBSYSTÉMŮ

1. OBECNÉ ZÁSADY

„ES ověřováním“ se rozumí postup prováděný žadatelem ve smyslu článku 15, kterým se prokazuje, že byly splněny požadavky příslušného práva Unie a příslušných vnitrostátních předpisů týkajících se subsystému a že subsystém může být povolen k uvedení do provozu.

2. CERTIFIKÁT O OVĚŘENÍ VYDANÝ OZNÁMENÝM SUBJEKTEM

2.1. **Úvod**

Pro účely této směrnice je ověřováním pomocí odkazu na TSI postup, kterým oznámený subjekt kontroluje a osvědčuje, že subsystém je v souladu s příslušnými technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI).

Tím nejsou dotčeny povinnosti žadatele dodržovat ostatní platné právní akty Unie ani ověření prováděná subjekty pro posuzování, která jsou požadována ostatními předpisy.

2.2. **Dočasné prohlášení o ověření (ISV)**

2.2.1. *Zásady*

Na žádost žadatele mohou být ověřování provedena pro části subsystému nebo mohou být omezena na určité fáze postupu ověřování. V těchto případech mohou být výsledky ověřování zdokumentovány v „dočasném prohlášení o ověření“ (ISV) vydaném oznámeným subjektem zvoleným žadatelem. ISV musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

2.2.2. *Části subsystému*

Žadatel může požádat o ISV pro kteroukoli z částí, na něž se rozhodne subsystém rozdělit. Každá část se zkontroluje v každé fázi, jak je uvedeno v bodě 2.2.3.

2.2.3. *Fáze postupu ověřování*

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

a) celkový návrh,

b) realizace: konstrukce, a zejména pak stavební činnosti, výroba, montáž prvků a celkové nastavení,

c) závěrečné zkoušení.

Žadatel může požádat o ISV pro fázi návrhu (včetně zkoušek typu) a fázi realizace pro celý subsystém nebo pro kteroukoli z částí, na které se žadatel rozhodl subsystém rozdělit (viz bod 2.2.2).

2.3. **Certifikát o ověření**

2.3.1. Oznámené subjekty odpovědné za ověřování posoudí návrh, realizaci a závěrečné zkoušení subsystému a vydají certifikát o ověření určený pro žadatele, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření. Certifikát o ověření musí uvádět odkaz na TSI, s nimiž byla posuzována shoda.

Pokud u subsystému nebyla posuzována shoda se všemi příslušnými TSI (například v případě odchylky, částečného uplatňování TSI za účelem modernizace nebo obnovy, přechodného období v TSI nebo ve zvláštním případě), uvede se v certifikátu o ověření přesný odkaz na TSI nebo jejich části, u nichž oznámený subjekt shodu během postupu ověřování nezkoumal.

2.3.2. V případě, že bylo vydáno ISV, vezme oznámený subjekt zodpovědný za ověření subsystému tato ISV v úvahu a dříve, než vydá certifikát o ověření, provede tyto úkony:

a) ověří, že ISV odpovídajícím způsobem pokrývají příslušné požadavky TSI,

b) zkontroluje všechna hlediska, která nejsou pokryta ISV, a

c) zkontroluje závěrečné zkoušení subsystému jako celku.

2.3.3. V případě změny subsystému, na který se již vztahuje certifikát o ověření, provede oznámený subjekt pouze ta přezkoušení a zkoušky, které se změnou souvisejí a jsou nezbytné, tj. posouzení se vztahuje pouze na části subsystému, které jsou změněny, a na jejich rozhraní s nezměněnými částmi subsystému.

2.3.4. Každý oznámený subjekt účastnící se ověřování subsystému vypracuje v souladu s čl. 15 odst. 4 soubor dokumentace, který pokrývá rozsah jeho činností.

2.4. **Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření**

Technická dokumentace přiložená k ES prohlášení o ověření musí být sestavena žadatelem a musí obsahovat:

a) technické vlastnosti související s návrhem, včetně celkových a podrobných výkresů v souladu s realizací, schémata elektrických a hydraulických obvodů, schémata ovládacích okruhů, popisu systémů zpracování dat a automatických systémů na úrovni podrobnosti, která je dostatečná pro zdokumentování provedeného ověření shody, dokumentaci o provozu a údržbě a podobně, vztahující se k dotčenému subsystému,

b) seznam prvků interoperability podle čl. 4 odst. 3 písm. d), které jsou zahrnuty do subsystému,

c) technickou dokumentaci uvedenou v čl. 15 odst. 4 sestavenou každým z oznámených subjektů účastnících se ověřování subsystému, která zahrnuje:

— kopie ES prohlášení o ověření a případně ES prohlášení o vhodnosti pro použití vydaných pro prvky interoperability uvedené v čl. 4 odst. 3 písm. d), 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, ISV přiložená k certifikátu o ověření, včetně výsledku ověření oznámeným subjektem o platnosti ISV,

— certifikát o ověření, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a který bude podepsán oznámeným subjektem odpovědným za ověřování, ve kterém bude uvedeno, že daný subsystém je v souladu s požadavky příslušných TSI, a ve kterém budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu o ověření by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované stejným subjektem v souvislosti s jeho úkoly, jak je uvedeno v bodech 2.5.2 a 2.5.3,

d) certifikáty o ověření vydané v souladu s ostatními právními akty Unie,

e) v případech, kdy se podle čl. 18 odst. 4 písm. c) a čl. 21 odst. 3 písm. c) vyžaduje ověření bezpečného začlenění, zprávu posuzovatele o společných bezpečnostních metodách týkající se posouzení rizik, jak je uvedeno v čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

2.5. **Dohled ze strany oznámených subjektů**

2.5.1. 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.

2.5.2. 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.

2.5.3. Kromě toho může oznámený subjekt uskutečňovat neočekávané návštěvy na pracovišti nebo v prostorách určených pro výrobu. Při těchto návštěvách může oznámený subjekt provádět úplné nebo částečné audity. Osobám odpovědným za provádění poskytne zprávu o inspekci a případně rovněž zprávu o auditu.

2.5.4. Oznámený subjekt musí být schopen monitorovat subsystém, 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**

Kopii technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření uchovává žadatel po celou dobu životnosti subsystému. Tato kopie musí být na požádání zaslána každému členskému státu nebo agentuře.

Dokumentace předložená k žádosti o povolení k uvedení do provozu se předkládá orgánu, kde se o povolení žádá. Vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo agentura může požadovat, aby část dokumentů předkládaných spolu s povolením byla přeložena do jazyka tohoto orgánu.

2.7. **Zveřejňování**

Každý oznámený subjekt pravidelně předkládá příslušné informace týkající se:

a) přijatých žádostí o ověření a ISV,

b) žádostí o posouzení shody a vhodnosti použití prvků interoperability,

c) vydaných či odmítnutých ISV,

d) vydaných či odmítnutých certifikátů o ověření a ES certifikátů o vhodnosti pro použití,

e) vydaných či odmítnutých certifikátů o ověření.

2.8. **Jazyk**

Dokumentace a korespondence týkající se postupu ES ověřování musí být vypracovány v úředním jazyce Unie daného členského státu, v němž je žadatel usazen, nebo v úředním jazyce Unie, který žadatel akceptoval.

3. CERTIFIKÁT O OVĚŘENÍ VYDANÝ URČENÝM SUBJEKTEM

3.1. **Úvod**

V případě, kdy se použijí vnitrostátní předpisy, zahrnuje ověřování postup, kterým subjekt určený podle čl. 15 odst. 8 (určený subjekt) pro každý členský stát, v němž má být subsystém povolen k uvedení do provozu, kontroluje a ověřuje, že subsystém je v souladu s vnitrostátními předpisy oznámenými v souladu s článkem 14.

3.2. **Certifikát o ověření**

Určený subjekt vyhotoví certifikát o ověření určený pro žadatele.

Certifikát musí obsahovat přesný odkaz na vnitrostátní předpisy, s nimiž zkoumá určený subjekt soulad během postupu ověřování.

V případě vnitrostátních předpisů souvisejících se subsystémy tvořícími vozidlo určený subjekt rozdělí certifikát na dvě části; v první části jsou 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. **Dokumentace**

Dokumentace sestavená určeným subjektem a přiložená k certifikátu o ověření v případě vnitrostátních předpisů musí být součástí technické dokumentace přiložené k ES prohlášení o ověření uvedené v bodě 2.4 a musí obsahovat technické údaje relevantní pro posouzení shody subsystému s uvedenými vnitrostátními předpisy.

3.4. **Jazyk**

Dokumentace a korespondence týkající se postupu ES ověřování musí být vypracovány v úředním jazyce Unie daného členského státu, v němž je žadatel usazen, nebo v úředním jazyce Unie, který žadatel akceptoval.

4. OVĚŘENÍ ČÁSTÍ SUBSYSTÉMU V SOULADU S ČL. 15 ODST. 7

Pokud má být certifikát o ověření vydán pro některé části subsystému, použijí se pro tyto části přiměřeně ustanovení této přílohy.

PŘÍLOHA V

ČÁST A

Zrušené směrnice

a jejích následné změny

(uvedené v článku 58)

Směrnice 2008/57/ES	(Úř. věst. L 191, 18.7.2008, s. 1.)
Směrnice 2009/131/ES	(Úř. věst. L 273, 17.10.2009, s. 12.)
Směrnice 2011/18/EU	(Úř. věst. L 57, 2.3.2011, s. 21.)

ČÁST B

Lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu

(uvedené v článku 57)

Směrnice	Lhůta pro provedení
2008/57/ES	19. července 2010
2009/131/ES	19. července 2010
2011/18/EU	31. prosince 2011

PŘÍLOHA VI

Srovnávací tabulka

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Článek 1	*Článek 1*
Čl. 2 písm. a) až z)	Čl. 2 body 1 až 5, 7 až 17 a 19 až 28
—	Čl. 2 body 6, 18 a 29 až 45
Článek 3	—
Článek 4	*Článek 3*
Čl. 5 odst. 1 až odst. 3 písm. g)	Čl. 4 odst. 1 až odst. 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. 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 odstavce 3)
—	Články 19, 20, 21, 22 a 23
Článek 20	—
Článek 21	—
Články 22 až 25	—
Článek 26	*Článek 24*
Článek 27	—
Čl. 14 odst. 10	*Článek 26*
Článek 28 a příloha VIII	—
Články 27 až 44	*Článek 45*

Směrnice 2008/57/ES	Tato směrnice
Článek 29	*Článek 51*
Články 30 a 31	—
Článek 32	*Článek 46*
Článek 33	—
Článek 47 odst. 3, 4, 6 a 7	Čl. 47 odst. 1, 2 a 5
Článek 34	*Článek 48*
Článek 35	*Článek 49*
Článek 36	—
—	*Článek 50*
Článek 37	*Článek 52*
Článek 38	*Článek 57*
Článek 39	*Článek 53*
—	Články 54 a 55
—	*Článek 56*
Článek 40	*Článek 58*
Článek 41	*Článek 59*
Článek 42	*Článek 60*
Přílohy I až III	Přílohy I až III
Příloha IV	Čl. 9 odst. 2
Příloha V	Příloha VI
Čl. 15 odst. 9	Příloha IV
Příloha VII	Čl. 14 odst. 10
Příloha VIII	Články 30, 31 a 32
Příloha IX	Čl. 7 odst. 5
Příloha X	Příloha V
Příloha XI	Příloha VI