

Tento dokument slúži čisto na potrebu dokumentácie a inštitúcie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah

► **B**

**SMERNICA RADY 96/48/ES**

**z 23. júla 1996**

**o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc**

(UL L 235, 17.9.1996, str. 6)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník	
	Č.	Strana	Dátum
► <b>M1</b> Nariadenie európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1882/2003 z 29. septembra 2003	L 284	1	31.10.2003
► <b>M2</b> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/50/ES z 29. apríla 2004	L 164	114	30.4.2004



**SMERNICA RADY 96/48/ES**

**z 23. júla 1996**

**o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc**

RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na tretí odsek jej článku 129d,

so zreteľom na návrh Komisie <sup>(1)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru <sup>(2)</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov <sup>(3)</sup>,

konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 189c <sup>(4)</sup>,

keďže aby občania únie, hospodárske subjekty a regionálne a miestne orgány mohli mať čo najväčší prospech zo zriadenia svojho sídla v oblasti bez vnútorných hraníc, doporučuje sa zlepšiť najmä vzájomné prepojenie a interoperabilitu vnútroštátnych vysokorýchlostných vlakových sietí, ako aj prístup k nim;

keďže pracovná skupina na vysokej úrovni zostavená zo zástupcov vlád členských štátov, európskych železníc a európskeho železničného priemyslu, a zvolaná Komisiou s cieľom splniť požiadavku Rady vyjadrenú v rezolúcii zo 4. a 5. decembra 1989, vypracovala územný plán pre európsku vysokorýchlostnú vlakovú sieť;

keďže v decembri 1990 Komisia zaslala Rade oznámenie o vysokorýchlostnej vlakovej sieti a keďže Rada priaznivo prijala toto oznámenie vo svojej rezolúcii zo 17. decembra 1990 <sup>(5)</sup>;

keďže podľa článku 129c zmluvy má spoločenstvo uplatňovať všetky opatrenia, ktoré sa môžu ukázať ako nevyhnutné na zabezpečenie interoperability siete, najmä v oblasti technickej normalizácie;

keďže komerčná prevádzka vysokorýchlostných vlakov si vyžaduje vynikajúcu zlučiteľnosť medzi vlastnosťami infraštruktúry a vlastnosťami dopravných prostriedkov; keďže úroveň výkonu, bezpečnosti, kvality prepravy, ako aj náklady závisia od takejto zlučiteľnosti rovnako ako od nej závisí najmä interoperabilita systému európskych vysokorýchlostných železníc;

keďže podľa smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva <sup>(6)</sup> musia železničné spoločnosti zvýšiť prístup k železničným sieťam členských štátov, čo si na druhej strane vyžaduje interoperabilitu infraštruktúry, zariadenia a dopravných prostriedkov;

keďže členské štáty sú zodpovedné za zabezpečenie zhody s pravidlami bezpečnosti, zdravia a ochrany zákazníkov, ktoré sú všeobecne platné pre železničné siete pri projektovaní, výrobe, uvádzaní do prevádzky a prevádzke týchto železníc; keďže sú spolu s miestnymi orgánmi zodpovedné takisto za územné a regionálne plánovanie a ochranu životného prostredia; keďže to platí predovšetkým pre vysokorýchlostné vlakové siete;

keďže smernica Rady 85/337/EHS z 27. júna 1985 o hodnotení účinkov niektorých verejných a súkromných projektov na životné prostredie <sup>(7)</sup> vyžaduje posudzovanie vplyvu budovania tratí diaľkovej železničnej dopravy na životné prostredie;

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES C 134, 17.5.1994, s. 6.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES C 397, 31.12.1994, s. 8.

<sup>(3)</sup> Ú. v. ES C 210, 14.8.1995, s. 38.

<sup>(4)</sup> Stanovisko Európskeho parlamentu z 19. januára 1995 (Ú. v. ES C 43, 20.2.1995, s. 60), spoločná pozícia Rady z 8. decembra 1995 (Ú. v. ES C 356, 30.12.1995, s. 43) a rozhodnutie Európskeho parlamentu zo 16. apríla 1996 (Ú. v. ES C 141, 13.5.1996 s. 48).

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES C 33, 8.2.1991, s. 1.

<sup>(6)</sup> Ú. v. ES L 237, 24.8.1991, s. 25.

<sup>(7)</sup> Ú. v. ES L 175, 5.7.1985, s. 40.

## ▼B

keďže vnútroštátne právne predpisy, vnútorné predpisy železníc a technické špecifikácie, ktoré používajú železnice, sa podstatne líšia; keďže tieto vnútroštátne právne predpisy a vnútorné predpisy zahŕňajú postupy, ktoré sú špecifické pre vnútroštátny priemysel; keďže predpisujú špecifické rozmery, zariadenia a osobitné vlastnosti; keďže táto situácia sa nezlučuje s normálnym chodom vysokorýchlostných vlakov na celom území spoločenstva;

keďže táto situácia vytvorila v uplynulých rokoch veľmi tesné väzby medzi národným železničným priemyslom a národnými železnicami na úkor skutočného uzatvárania zmlúv; keďže v záujme zvýšenia ich konkurencieschopnosti na svetovú úroveň je nutné mať otvorený súťaživý európsky trh;

keďže z tohto dôvodu je vhodné definovať základné požiadavky pre celé spoločenstvo, ktoré sa budú uplatňovať na systém transeurópskej vysokorýchlostnej vlakovej dopravy;

keďže vzhľadom na rozsah a zložitosť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa z praktických dôvodov ukázalo ako nevyhnutné rozčleniť tento systém na subsystemy; keďže v záujme splnenia základných požiadaviek sa musia pre každý z týchto subsystemov špecifikovať základné požiadavky, stanoviť základné parametre a určiť technické špecifikácie v rámci celého spoločenstva, najmä s ohľadom na komponenty a rozhrania; keďže však niektoré subsystemy (životné prostredie, užívatelia a prevádzka) sú predmetom technických špecifikácií interoperability (TSI) len pokiaľ je to nevyhnutné na zabezpečenie interoperability v oblasti infraštruktúry, energetiky, kontroly a riadenia, signalizácie a dopravných prostriedkov;

keďže zavedenie opatrení o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc nesmie vytvárať neoprávnené prekážky ekonomicky efektívneho zachovania existujúcej železničnej siete každého členského štátu, ale musí tieto opatrenia smerovať k zachovaniu obehu vysokorýchlostných vlakov na celom území spoločenstva;

keďže jednotlivé členské štáty by mali mať možnosť neuplatňovať v špecifických prípadoch niektoré technické špecifikácie interoperability za predpokladu, že existujú postupy, ktoré zabezpečia oprávnenosť takej možnosti odchýlky; keďže článok 129c zmluvy vyžaduje, aby činnosti spoločenstva v oblasti interoperability zohľadňovali potenciálnu ekonomickú životaschopnosť projektov;

keďže v záujme splnenia príslušných ustanovení o postupe vládneho obstarávania v železničnom sektore a najmä smernice 93/38/EHS <sup>(1)</sup> musia zmluvné subjekty zahrnúť technické špecifikácie do všeobecných alebo zmluvných dokumentov ku každej zmluve; keďže je potrebné vytvoriť súbor európskych špecifikácií, na ktoré budú odkazovať uvedené technické špecifikácie;

keďže v zmysle smernice 93/38/EHS je európska špecifikácia spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo vnútroštátna norma uplatňujúca európsku normu; keďže zosúladené európske normy má na príkaz Komisie vypracovať európska normalizačná inštitúcia ako napr. Európsky výbor pre normalizáciu (CEN), Európsky výbor pre elektrotechnickú normalizáciu (CENELEC) a Európsky inštitút pre normalizáciu v telekomunikáciách (ETSI); odkazy na tieto normy sa majú uverejniť v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*;

keďže je v záujme spoločenstva, aby existoval medzinárodný systém normalizácie schopný vytvárať normy, ktoré skutočne používajú subjekty činné v medzinárodnom obchode a ktoré spĺňajú požiadavky politiky spoločenstva; keďže európske normalizačné inštitúcie musia z tohto dôvodu naďalej spolupracovať s medzinárodnými normalizačnými inštitúciami;

(1) Smernica Rady 93/38/EHS zo 14. júna 1993 o koordinácii postupov verejného obstarávania subjektov pôsobiach vo vodnom, energetickom, dopravnom a telekomunikačnom sektore (Ú. v. ES L 199, 9.8.1993, s. 84), zmenená a doplnená aktom o pristúpení z roku 1994.

## ▼B

keďže zmluvné subjekty stanovujú dodatočné požiadavky, ktoré sú potrebné na dopracovanie európskych špecifikácií alebo iných noriem; keďže tieto špecifikácie nesmú ohrozovať splnenie základných požiadaviek, ktoré sa zosúladiť na úrovni spoločenstva a ktoré musia spĺňať systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc;

keďže postupy, ktorými sa riadi posudzovanie zhody alebo vhodnosti používania komponentov, musia vychádzať z modulov stanovených v rozhodnutí 93/465/EHS <sup>(1)</sup>; keďže v záujme podpory rozvoja príslušných priemyselných odvetví je vhodné čo možno najviac rozšíriť postupy zabezpečenia kvality; keďže pojem komponent zahŕňa rovnako hmotné aj nehmotné predmety ako napr. softvér;

keďže by sa mala posudzovať vhodnosť používania najrozhodujúcejších komponentov z hľadiska bezpečnosti, dostupnosti alebo efektívnosti systému;

keďže zmluvné subjekty s prihliadnutím na európske špecifikácie stanovujú najmä pre komponenty vo svojich zmluvných dokumentoch vlastnosti, ktoré musia podľa zmluvných podmienok splniť výrobcovia; keďže v tomto prípade je pre zhodu komponentov určujúca najmä oblasť použitia, aby sa zabezpečil a zaručil nielen ich voľný pohyb na trhu spoločenstva, ale aj interoperabilita systému;

keďže z tohto dôvodu nie je pre výrobcu nevyhnutné, aby umiestnil značku CE na komponenty, ktoré sa riadia ustanoveniami tejto smernice, pretože v prípade, že sa v súlade s postupmi stanovenými na tento účel v tejto smernici vykonalo posúdenie zhody a/alebo vhodnosti používania, stačí vyhlásenie výrobcu o zhode; keďže toto nemá vplyv na povinnosť výrobcu umiestniť značku CE na určité súčasti v záujme osvedčenia ich zhody s ustanoveniami spoločenstva, ktoré sa na ne vzťahujú;

keďže subsystémy, ktoré tvoria systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, sa musia podrobiť overovaciemu postupu; keďže toto overovanie musí orgánom zodpovedným za overovanie ich uvedenia do prevádzky umožňovať, aby sa ubezpečili, že v etape projektovania, výroby a uvedenia do prevádzky sú výsledky v súlade s platnými predpismi a technickými prevádzkovými opatreniami; keďže toto overenie musí takisto umožňovať výrobcovi spoliehať sa na rovnaké zaobchádzanie vo všetkých štátoch; keďže je z toho dôvodu potrebné stanoviť modul, ktorý definuje zásady a podmienky uplatňované na overenie ES subsystémov;

keďže overovací postup ES je založený na TSI; keďže tieto TSI vypracuje na príkaz Komisie spoločný orgán reprezentujúci manažérov infraštruktúry, železničné spoločnosti a priemysel; keďže sa vyžadujú odkazy na tieto TSI s cieľom zabezpečiť interoperabilitu systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a keďže tieto TSI sa riadia ustanoveniami článku 18 smernice 93/38/EHS;

keďže notifikované orgány zodpovedné za kontrolu postupov posudzovania zhody alebo vhodnosti používania komponentov, ako aj postupu posudzovania subsystémov musia najmä v prípade, keď neexistujú žiadne európske špecifikácie, čo možno najjužšie koordinovať svoje rozhodnutia;

keďže smernica Rady 91/440/EHS vyžaduje, aby sa z hľadiska účtovníctva oddelilo prevádzkovanie dopravných služieb od riadenia železničnej infraštruktúry; keďže v tomto prípade by sa mali špecializované služby, ktoré zabezpečujú manažéri železničnej infraštruktúry určení ako notifikované orgány, členiť tak, aby splnili kritériá platné pre tento typ orgánu; keďže iné špecializované orgány môžu byť notifikované, ak spĺňajú tie isté kritériá;

keďže interoperabilita v rámci systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc zasahuje svojím rozsahom celé spoločenstvo; keďže členské štáty nie sú schopné jednotlivito podniknúť opatrenia na dosiah-

(1) Rozhodnutie Rady 93/465/EHS z 22. júla 1993 o moduloch používaných v technických zosúladiacích smerniciach pre rozličné fázy procesu posudzovania zhody a pravidiel pre umiestňovanie a používanie označenia CE – zhody (Ú. v. ES L 220, 30.8.1993, s. 23).

**▼B**

nutie takejto interoperability; keďže je z tohto dôvodu potrebné na základe princípu subsidiarity prijať takéto opatrenia na úrovni spoločenstva,

PRIJALA TÚTO SMERNICU:

## KAPITOLA I

**Všeobecné ustanovenia****▼M2***Článok 1*

1. Cieľom tejto smernice je stanoviť podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc na území spoločenstva, ako je opísané v prílohe I.

Tieto podmienky sa vzťahujú na projektovanie, výstavbu, uvedenie do prevádzky, rekonštrukciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému uvedeného do prevádzky po 30. apríli 2004 ako aj na kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke.

2. Sledovanie tohto cieľa musí viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a:

- a) uľahčiť, zlepšiť a rozvíjať medzinárodné železničné dopravné služby na území spoločenstva a s tretími štátmi;
- b) prispieť k postupnému vytváraniu vnútorného trhu zariadení a služieb na výstavbu, prevádzku, obnovu a rekonštrukciu systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc;
- c) prispieť k interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

**▼B***Článok 2*

Na účely tejto smernice:

- a) *systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc* je štruktúra opísaná v prílohe I, ktorá sa skladá zo železničných infraštruktúr, ktorých súčasťou sú trate a pevné zariadenia transeurópskej dopravnej siete, vybudovanej alebo rekonštruovanej pre vysoké rýchlosti, a z dopravných prostriedkov, ktoré sú určené na jazdu na týchto infraštruktúrach;
- b) *interoperabilita* je schopnosť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc umožňovať bezpečný a nepretržitý pohyb vysokorýchlostných vlakov, ktoré dosahujú špecifikované úrovne výkonu. Táto schopnosť spočíva v riadiacich, technických a prevádzkových podmienkach, ktoré sa musia splniť, aby sa dodržali základné požiadavky;
- c) *subsystémy* sú rozčlenenie systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc do konštrukčných alebo funkčných subsystémov, pre ktoré sa musia stanoviť základné požiadavky, ako je opísané v prílohe II;
- d) *komponenty interoperability* sú základné súčasti, skupina súčastí, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc;
- e) *základné požiadavky* sú všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, subsystémy alebo ich komponenty interoperability;
- f) *európska špecifikácia* je spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo vnútroštátna norma uplatňujúca európsku normu, ako je definované v bodoch 8 až 12 článku 1 smernice 93/38/EHS;

**▼ B**

- g) *technické špecifikácie interoperability* (ďalej len TSI) sú špecifikácie, ktoré zabezpečujú každý systém tak, aby spĺňal základné požiadavky tým, že sa vytvoria nevyhnutné vzájomné funkčné vzťahy medzi subsystémami systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a zabezpečí sa jeho zlučiteľnosť;

**▼ M2****▼ B**

- i) *notifikované orgány* sú orgány zodpovedné za posudzovanie zhody, vhodnosti používania komponentov interoperability alebo za vykonávanie postupu na overovanie ES subsystémov;

**▼ M2**

- j) „základný parameter“; znamená každú regulačnú, technickú alebo prevádzkovú podmienku, ktorá je rozhodujúca pre interoperabilitu a vyžaduje si pred vypracovaním úplného návrhu TSI rozhodnutie alebo odporúčanie v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2;
- k) „špecifický prípad“; znamená ktorúkoľvek časť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktorá si vyžaduje špeciálne ustanovenia v TSI, buď dočasné alebo konečné, v dôsledku geografických, topografických alebo územných obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na zlučiteľnosť s existujúcim systémom. To môže zahŕňať najmä železničné trate a siete izolované od zvyšku územia spoločenstva, prechodový prierez, rozchod koľají alebo koľajovú vzdialenosť;
- l) „rekonštrukcia“; znamená rozsiahle práce na zmene subsystému alebo časti subsystému, ktorá zlepšuje celkový výkon subsystému;
- m) „výmena v rámci údržby“; znamená akúkoľvek náhradu komponentov za časti s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;
- n) „obnova“; znamená akékoľvek rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;
- o) „existujúci železničný systém“; znamená štruktúru tvorenú železničnými infraštruktúrami zahrňujúcimi trate a pevné zariadenia existujúceho železničného systému, a existujúci vozový park všetkých kategórií a pôvodu, ktorý jazdí na tejto infraštruktúre;
- p) „uviedenie do prevádzky“; znamená všetky činnosti ktorými sa subsystém uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu.

**▼ B***Článok 3*

1. Táto smernica platí pri každom subsystéme pre opatrenia, ktoré sa vzťahujú na parametre, komponenty interoperability, rozhrania a postupy, ako aj podmienky celkovej zlučiteľnosti systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability.

2. Ustanovenia tejto smernice platia bez toho, aby boli dotknuté iné ustanovenia spoločenstva. V prípade komponentov interoperability však môže súlad so základnými požiadavkami tejto smernice vyžadovať použitie jednotlivých európskych špecifikácií vypracovaných na tento účel.

*Článok 4*

1. Systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, subsystémy a komponenty interoperability musia spĺňať príslušné základné požiadavky.

2. Ďalšie technické špecifikácie uvedené v článku 18 ods. 4 smernice 93/38/EHS, ktoré sú potrebné na doplnenie európskych špecifikácií alebo iných noriem používaných v rámci spoločenstva, nesmú byť v rozpore so základnými požiadavkami.

▼ **B**

## KAPITOLA II

## Technické špecifikácie interoperability

## Článok 5

▼ **M2**

1. Pre každý subsystém sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, jeden subsystém môže byť pokrytý niekoľkými TSI a jedna TSI môže pokrývať niekoľko subsystémov. Rozhodnutie o vypracovaní a/alebo revízii TSI a voľba jej technickej a geografickej oblasti pôsobnosti si vyžaduje mandát v súlade s článkom 6 ods. 1.

▼ **B**

2. Subsystémy sa musia zhodovať s TSI; táto zhoda sa musí trvalo udržiavať počas používania každého subsystému.

▼ **M2**

3. Na dosiahnutie cieľov uvedených v článku 1 sa v každej TSI v miere, v akej je to nevyhnutné:

- a) uvedie jej určená oblasť pôsobnosti (časť siete alebo vozového parku uvedeného v prílohe I, subsystém alebo časť subsystému uvedeného v prílohe II);
- b) stanoví základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami;
- c) stanoví funkčné a technické špecifikácie, ktorým musí subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami zodpovedať. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, napr. podľa kategórií trate a/alebo vozového parku uvedených v prílohe I;
- d) stanoví komponenty a rozhrania interoperability, ktoré musia byť pokryté európskymi špecifikáciami vrátane Európskych noriem, potrebnými na dosiahnutie interoperability v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc;
- e) za každý prípad, ktorý prichádza do úvahy stanoví, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na používanie komponentov interoperability na jednej strane, alebo na ES overenie subsystémov na strane druhej. Tieto postupy sa budú zakladať na moduloch definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS;
- f) určí stratégie uplatňovania TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť, aby sa postupne prešlo z existujúceho stavu na konečný stav, v ktorom má byť zhoda s TSI normou;
- g) pre príslušný personál určí odborná spôsobilosť a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci, požadované na prevádzku a údržbu subsystému, ako aj dodržiavanie TSI.

▼ **B**

4. TSI nesmú byť prekážkou rozhodnutí členských štátov o používaní nových alebo rekonštruovaných infraštruktúr na chod ostatných vlakov.

5. Súlad so všetkými TSI umožňuje vytvorenie zlučiteľného systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktorý bude prípadne zabezpečovať zlučiteľnosť existujúcej železničnej siete každého členského štátu.

▼ **M2**

6. V TSI sa môžu výslovne uvádzať odkazy na Európske normy alebo špecifikácie, keď je to bezpodmienečne potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. V takom prípade sa tieto Európske normy alebo špecifikácie (alebo ich príslušné časti) považujú za prílohy k príslušnej TSI a sú záväzné od okamihu platnosti danej TSI. Ak neexistujú Európske normy alebo špecifikácie a v závislosti na ich vypracovaní, môže sa uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty; v takomto prípade sa to týka dokumentov, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.

▼ **M2***Článok 6*

1. Návrh TSI a následné zmeny a doplnky TSI sa vypracujú na základe mandátu Komisie v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2 Za ich vypracovanie je zodpovedná agentúra v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) 2004/881/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o zriadení Európskej železničnej agentúry (nariadenie o agentúre) <sup>(1)</sup> a v spolupráci s pracovnými skupinami uvedenými v týchto článkoch.

TSI sa prijímajú a revidujú v súlade s postupom uvedeným článku 21 ods. 2 Komisia ich uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie.

2. Agentúra je zodpovedná za vypracovanie, revíziu a aktualizáciu TSI a za odporúčania pre výbor uvedený v článku 21, aby bol zohľadnený vývoj v technológii alebo sociálnych požiadavkách.

3. Každý návrh TSI sa vypracuje v dvoch etapách.

Agentúra predovšetkým určí základné parametre TSI ako aj rozhrania s inými subsystémami a iné špecifické prípady, ktoré môžu byť nevyhnutné. Za každý z týchto parametrov a rozhraní sa predložia najvýhodnejšie alternatívne riešenia sprevádzané technickým a ekonomickým zdôvodnením. Rozhodnutie sa prijme v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2; v prípade potreby sa uvedú špecifické prípady.

Na základe týchto základných parametrov vypracuje agentúra návrh TSI. Agentúra prípadne zohľadní technický pokrok, vykonanú normalizačnú prácu, už fungujúce pracovné skupiny a uznané výskumné práce. K návrhu TSI sa priloží celkové posúdenie predpokladaných nákladov a prínosov z uplatňovania TSI; v tomto posúdení sa uvedie pravdepodobný dopad na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych účastníkov.

4. Pri návrhu, prijímaní a revízii každej TSI (vrátane základných parametrov) sa zohľadnia predpokladané náklady a prínosy všetkých uvažovaných technických riešení so vzájomnými rozhraniami, aby sa stanovili a zaviedli najvýhodnejšie riešenia. Členské štáty sa zúčastnia na tomto posudzovaní tým, že poskytnú potrebné údaje.

5. Výbor uvedený v článku 21 bude pravidelne informovaný o prácach na príprave TSI. Počas týchto prác môže výbor formulovať podmienky zadania alebo užitočné odporúčania týkajúce sa návrhu TSI a analýzy nákladov a prínosov. Na žiadosť členského štátu môže výbor najmä požadovať, aby sa preskúmali alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe priloženej k návrhu TSI.

6. Pri prijímaní každej TSI sa určí dátum nadobudnutia účinnosti tejto TSI v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2 Keď sa musia z dôvodov technickej zlučiteľnosti uviesť súčasne do prevádzky rôzne subsystémy, dátumy nadobudnutia účinnosti príslušných TSI sú rovnaké.

7. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská užívateľov pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy dopad na podmienky používania týchto subsystémov. Na tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI konzultuje so združeniami a orgánmi zastupujúcimi užívateľov. Združenia a orgány k návrhu TSI priložia správu o výsledkoch týchto konzultácií.

Zoznam združení a orgánov, s ktorými sa má konzultovať zhotoví výbor uvedený v článku 21 pred udelením mandátu na revíziu TSI a na žiadosť členského štátu alebo Komisie sa tento zoznam môže znovu preskúmať a aktualizovať.

8. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská sociálnych partnerov pokiaľ ide o podmienky uvedené v článku 5 ods. 3 písm. g).

(1) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.



▼ **M2**

Na tento účel sa so sociálnymi partnermi bude konzultovať predtým, než je výboru uvedenému v článku 21 predložený návrh TSI na prijatie alebo revíziu.

So sociálnymi partnermi sa bude rokovať v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg zriadeného v súlade s Rozhodnutím Komisie 98/500/ES (<sup>1</sup>). Sociálni partneri predložia svoje stanovisko do troch mesiacov.

*Článok 7*

Členský štát nemusí uplatniť jednu alebo viaceré TSI vrátane tých, ktoré sa týkajú vozového parku, v týchto prípadoch a za týchto okolností:

- a) pre navrhovanú novú trať, pre obnovu alebo rekonštrukciu existujúcej trate alebo pre akýkoľvek prvok uvedený v článku 1 ods. 1 v pokročilom štádiu vývoja alebo predmet zmluvy, ktorá sa plní v čase, keď sú tieto TSI uverejnené;
- b) pre akýkoľvek projekt týkajúci sa obnovy alebo rekonštrukcie existujúcej trate, kde prechodový prierez, rozchod koľají, koľajová vzdialenosť alebo elektrické napätie v týchto TSI nie sú kompatibilné s charakteristikami existujúcej trate;
- c) pre navrhovanú novú trať alebo navrhovanú obnovu alebo rekonštrukciu existujúcej trate na území dotknutého členského štátu, keď je jeho železničná sieť oddelená alebo izolovaná morom od železničnej siete zvyšku územia spoločenstva;
- d) pre každú navrhovanú obnovu, rozšírenie alebo rekonštrukciu existujúcej trate, keď by uplatňovanie týchto TSI ohrozilo ekonomickú životaschopnosť projektu a/alebo zlučiteľnosť so železničným systémom v členskom štáte;
- e) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy siete ekonomicky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI.

Vo všetkých prípadoch príslušný členský štát predtým než Komisii oznámi zamýšľanú výnimku, pošle jej podkladovú dokumentáciu obsahujúcu TSI alebo ich časti, ktoré si neželá uplatňovať, ako aj príslušné špecifikácie, ktoré chce uplatniť. Komisia bude analyzovať opatrenia plánované členským štátom. V prípadoch uvedených pod písmenami b) a d), Komisia prijme rozhodnutie v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2. V prípade potreby sa vypracuje odporúčanie týkajúce sa špecifikácií, ktoré sa majú uplatniť. V prípade uvedenom pod písmenom b) sa rozhodnutie Komisie nevzťahuje na prechodový prierez a rozchod koľají.

▼ **B**

## KAPITOLA III

**Komponenty interoperability***Článok 8*

Členské štáty vykonávajú všetky opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie toho, že sa komponenty interoperability:

- uvedú na trh iba vtedy, ak umožňujú dosiahnutie interoperability v rámci systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, pričom zároveň spĺňajú základné požiadavky,
- používajú v určenej oblasti používania a primerane sa inštalujú a udržiavajú.

Tieto opatrenia nevyklúčujú možnosť uviesť na trh tieto komponenty na iné účely, ani ich používanie pre konvenčné železničné trate.

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.

▼ **B***Článok 9*

Členské štáty nesmú na svojom území z dôvodov uvedených v tejto smernici zakázať, obmedziť alebo brániť uvedeniu na trh komponentov interoperability, ktoré sú určené na používanie v systéme transeurópskych vysokorychlostných železníc, ak sú v súlade s touto smernicou.

▼ **M2**

Predovšetkým nesmú požadovať kontroly, ktoré sa už vykonali ako súčasť postupu vedúceho k ES vyhláseniu zhody alebo vhodnosti na používanie.

▼ **B***Článok 10*

1. Členské štáty vychádzajú z toho, že komponenty interoperability, ktorých súčasti sú uvedené v prílohe IV a pre ktoré je vystavené vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania, spĺňajú príslušné základné požiadavky tejto smernice.

▼ **M2**

2. Všetky komponenty interoperability podliehajú postupu posudzovania zhody a vhodnosti na používanie, uvedenému v príslušnej TSI a musia byť sprevádzané zodpovedajúcim osvedčením.

3. Členské štáty vychádzajú z toho, že komponent interoperability spĺňa základné požiadavky, ak vyhovuje podmienkam stanoveným príslušnou TSI alebo európskymi špecifikáciami vypracovanými v súlade s týmito podmienkami.

*Článok 11*

Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že európske špecifikácie použité priamo alebo nepriamo na účely tejto smernice nespĺňajú základné požiadavky, môže rozhodnúť o čiastočnom alebo úplnom stiahnutí týchto špecifikácií z publikácií, ktoré ich obsahujú alebo môže rozhodnúť o ich zmene a doplnení v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2, po konzultácii s výborom zriadeným podľa smernice 98/34/ES Európskeho parlamentu a Rady z 22. júna 1998, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby Informačnej spoločnosti <sup>(1)</sup>.

▼ **B***Článok 12*

1. Ak členský štát potvrdí, že komponent interoperability, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania a ktorý bol uvedený na trh, pravdepodobne pri určenom použití nespĺní základné požiadavky, podnikne všetky opatrenia potrebné na obmedzenie oblasti jeho používania, zákaz jeho používania alebo jeho stiahnutie z trhu. Tento členský štát ihneď informuje Komisiu o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä, či nemožnosť dosiahnuť zhodu spôsobuje:

- nesplnenie základnej požiadavky,
- nesprávne uplatňovanie európskych špecifikácií v prípade, keď sa odvoláva na uplatňovanie týchto špecifikácií,
- neadekvátnosť európskych špecifikácií.

2. Komisia musí čo najskôr konzultovať príslušné strany. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie je oprávnené, ihneď o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ako aj ostatné členské štáty. Ak na základe tejto konzultácie Komisia zistí, že opatrenie

(1) Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37. Smernica zmenená a doplnená smernicou 98/48/ES (Ú. v. ES L 217, 5.8.1998, s. 18).

▼ **B**

je neoprávnené, ihneď o tom informuje členský štát, ktorý opatrenie prijal, ako aj výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve. Ak je rozhodnutie uvedené v odseku 1 oprávnené z dôvodu existencie medzery v európskych špecifikáciách, uplatní sa postup uvedený v článku 11.

3. Ak komponent interoperability, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o zhode, nedosiahne súlad, príslušný členský štát podnikne všetky potrebné opatrenia voči komukoľvek, kto vyhlásenie vypracoval, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Komisia zabezpečí informovanosť členských štátov o priebehu a výsledkoch tohto postupu.

*Článok 13*

1. Výrobca komponentu interoperability alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve musí pri vypracovaní vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti používania komponentu interoperability uplatňovať ustanovenia príslušnej TSI.

2. V prípade, že si to vyžaduje TSI, zhodnotí posúdenie zhody alebo vhodnosti používania komponentu interoperability notifikovaný orgán, ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom predložil žiadosť.

3. Ak sú komponenty interoperability predmetom iných smerníc spoločenstva, ktoré upravujú iné aspekty, vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania má v takých prípadoch obsahovať informáciu o tom, že komponenty interoperability spĺňajú aj požiadavky týchto iných smerníc.

4. Ak výrobca ani jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve nespĺnili povinnosti uvedené v odsekoch 1, 2 a 3, musí tieto povinnosti splniť osoba, ktorá uvedie komponent interoperability na trh. Na účely tejto smernice platia tie isté povinnosti pre každú osobu, ktorá zostavuje komponenty interoperability alebo ich časti s rôznym pôvodom, alebo osobu, ktorá vyrába komponenty interoperability pre vlastné použitie.

5. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12:

- a) zakaždým, keď členský štát zistí, že vyhlásenie ES o zhode bolo vypracované nesprávne, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve sú povinní zabezpečiť, aby sa zhoda komponentov interoperability obnovila a aby porušovanie tejto zhody prestalo za podmienok ustanovených v tomto členskom štáte;
- b) v prípadoch, keď nehoda pretrváva, podnikne členský štát všetky potrebné opatrenia, aby obmedzil alebo zakázal uvedenie na trh príslušného komponentu interoperability, alebo aby zabezpečil, že sa stiahne z trhu v súlade s postupmi uvedenými v článku 12.

## KAPITOLA IV

**Subsystémy**▼ **M2***Článok 14*

1. Každý členský štát povolí uviesť do prevádzky tie štrukturálne subsystémy tvoriace systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na jeho území.

Na tento účel každý členský štát prijme všetky príslušné opatrenia aby zabezpečil, že tieto subsystémy sa môžu uviesť do prevádzky iba ak sú projektované, budované a inštalované takým spôsobom, že neohrozujú zhodu so základnými požiadavkami týkajúcimi sa ich pri integrácii do systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

Každý členský štát kontroluje najmä zlučiteľnosť týchto subsystémov so systémom, do ktorého sú integrované.

▼ **M2**

2. Každý členský štát pri uvádzaní subsystémov do prevádzky a potom v pravidelných intervaloch kontroluje, či je ich prevádzka a údržba v súlade so základnými požiadavkami, ktoré sa na nich vzťahujú. Na tento účel sa použijú postupy posudzovania a overovania stanovené v príslušných štrukturálnych a funkčných TSI.

3. V prípade obnovy alebo rekonštrukcie manažér infraštruktúry alebo železničný podnik pošle príslušnému členskému štátu podklady popisujúce projekt. Členský štát tieto podklady preskúma a berúc do úvahy stratégiu realizácie uvedenú v príslušnej TSI rozhodne, či rozsah prác znamená, že je potrebné v zmysle tejto smernice nové povolenie na uvedenie do prevádzky.

Takéto nové povolenie na uvedenie do prevádzky sa požaduje vždy, keď plánované práce môžu mať vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému.

4. Keď členské štáty povolia uviesť vozový park do prevádzky sú zodpovedné za to, že každému vozidlu sa prideli alfanumerický identifikačný kód. Týmto kódom musí byť označené každé vozidlo a musí byť zapísané v národnom registri vozidiel, ktorý spĺňa tieto kritériá:

- a) register spĺňa spoločné špecifikácie definované v odseku 5;
- b) register vedie a aktualizuje orgán nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku;
- c) register je prístupný bezpečnostným úradom a vyšetrovacím orgánom menovaným v článkoch 16 a 21 smernice 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti na železnicach spoločenstva (smernica o bezpečnosti na železnicach) <sup>(1)</sup>; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom menovaným v článku 30 smernice 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii <sup>(2)</sup>, agentúre, železničným spoločnostiam a manažérom infraštruktúry.

V prípade vozového parku uvedeného do prevádzky prvýkrát v treťom štáte, členské štáty môžu uznať vozidlá, ktoré sú jednoznačne identifikované podľa odlišného kódovacieho systému. Ak však už členský štát povolil uvedenie takýchto vozidiel do prevádzky na svojom území, musí byť možné vyhľadať v registri zodpovedajúce údaje, uvedené nižšie v odseku 5 písmenách. c), d) a e).

5. Spoločné špecifikácie pre register sa prijímú v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2 na základe návrhu špecifikácií vypracovaného agentúrou. Tento návrh špecifikácií zahŕňa: obsah, formát údajov, funkčnú a technickú architektúru, prevádzkový režim a pravidlá vkladania údajov a dotazovania. Register musí obsahovať minimálne tieto informácie:

- a) odkazy na ES vyhlásenie o overení a vydávajúcí orgán;
- b) odkazy na register vozového parku uvedený v článku 22a;
- c) identifikáciu majiteľa vozidla alebo prenajímateľa;
- d) všetky obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;
- e) bezpečnostné údaje vzťahujúce sa k plánu údržby vozidla.

▼ **B***Článok 15*

Bez toho, aby bol dotknutý článok 19, nesmú členské štáty na svojom území ani na základe tejto smernice zakázať, obmedziť alebo brániť vo výrobe, pri uvádzaní do prevádzky a v prevádzke konštrukčných subsystémov, ktoré tvoria systém transeurópskych vysokorychlostných železníc, pokiaľ tieto subsystémy spĺňajú požiadavky tejto smernice.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s.44.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29 Smernica zmenená a doplnená rozhodnutím Komisie 2002/844/ES (Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30).

**▼ M2**

Nemôžu požadovať najmä kontroly, ktoré sa už vykonali ako časť postupu vedúceho k ES vyhláseniu o overení.

**▼ B***Článok 16*

1. Členské štáty považujú konštrukčné subsystémy tvoriace systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc, ktoré vyhovujú vyhláseniu o ES overení, za interoperabilné a spĺňajúce príslušné základné požiadavky.

2. Overenie interoperability konštrukčného subsystému tvoriaceho systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa v súlade so základnými požiadavkami vykoná odkazom na TSI v prípade ich existencie.

**▼ M2**

3. V prípade, že neexistujú TSI a vrátane prípadov, keď bola oznámená výnimka podľa článku 7, členské štáty pošlú ostatným členským štátom a Komisii za každý podsystem zoznam technických predpisov používaných pri uplatňovaní základných požiadaviek. Toto sa oznámi do 30. apríla 2005 a potom vždy, keď sa zoznam technických predpisov zmení. Pri tejto príležitosti členské štáty menujú orgány zodpovedné v prípade týchto technických predpisov za vykonávanie postupu overovania uvedeného v článku 18.

**▼ B***Článok 17*

Ak sa zistí, že TSI nespĺňajú základné požiadavky v plnom rozsahu, je možné na žiadosť členského štátu alebo na podnet Komisie konzultovať výbor uvedený v článku 21.

**▼ M2**

V takom prípade sa TSI revidujú v súlade s článkom 6 ods. 2 Ak niektoré technické aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám nemôžu byť výslovne pokryté v TSI, musia sa jednoznačne identifikovať v prílohe k TSI. Na tieto aspekty sa vzťahuje článok 16 ods. 3.

**▼ B***Článok 18*

1. Zadávací orgán alebo jeho splnomocnený zástupca vyberie pri vypracovaní vyhlásenia ES o overení notifikovaný orgán a zabezpečí, že tento orgán zhodnotí kontrolný postup ES.

2. Notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES subsystému začne svoju činnosť v etape projektovania. Táto činnosť zahŕňa všetky etapy výroby po etapu typového osvedčenia až do uvedenia subsystému na trh.

**▼ M2**

Musí zahŕňať aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článku 22a.

**▼ B**

3. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie technických podkladov, ktoré tvoria prílohu vyhlásenia ES o zhode. Technické podklady musia obsahovať všetky nevyhnutné dokumenty o vlastnostiach subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty potvrdzujúce zhodu komponentov interoperability. Musia takisto obsahovať všetky prvky, ktoré sa vzťahujú na podmienky a obmedzenia používania, ako aj na inštrukcie vzťahujúce sa na servis, stály alebo bežný dohľad, úpravy a údržbu.

*Článok 19*

1. Keď členský štát zistí, že konštrukčný subsystém, pre ktorý je vystavené vyhlásenie ES o overení a ku ktorému sú priložené technické podklady, sa úplne nezhoduje s touto smernicou a najmä nespĺňa základné požiadavky, môže požiadať o vykonanie doplnkových kontrol.

▼ **B**

2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, ihneď informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie dôvody, ktoré ich oprávňujú. Komisia bezodkladne začne postup uvedený v článku 21 ods. 2.

## KAPITOLA V

## Notifikované orgány

## Článok 20

1. Členské štáty informujú Komisiu a ostatné členské štáty o orgánoch zodpovedných za vykonávanie postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti používania uvedeného v článku 13 a kontrolného postupu uvedeného v článku 18, pričom uvedú oblasť, za ktorú je každý orgán zodpovedný.

Komisia prideli každému orgánu identifikačné číslo. V *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev* uverejní zoznam orgánov, ich identifikačné čísla a pridelené úlohy, a zabezpečí pravidelnú aktualizáciu zoznamu.

2. Pri posudzovaní orgánov, ktoré sa majú stať notifikovanými orgánmi, uplatnia členské štáty kritériá stanovené v prílohe VII. Tieto kritériá sa považujú za splnené, ak orgány spĺňajú kritériá posudzovania stanovené v príslušných európskych normách.

3. Členský štát odoberie osvedčenie orgánu, ktorý už nespĺňa kritériá stanovené v prílohe VII. Ihneď o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.

4. Ak členský štát alebo Komisia dospeje k názoru, že orgán notifikovaný iným členským štátom už nespĺňa príslušné kritériá, oznámi záležitosť výboru ustanovenému v článku 21, ktorý do troch mesiacov doručí svoje stanovisko. Na základe stanoviska výboru informuje Komisia príslušný členský štát o všetkých zmenách, ktoré sú potrebné na to, aby si notifikovaný orgán zachoval pridelený štatút.

▼ **M2**

5. Komisia ustanoví koordinačnú skupinu notifikovaných orgánov (ďalej ako „koordinačná skupina“), ktorá prerokuje každú záležitosť súvisiacu s používaním postupov posudzovania zhody alebo vhodnosti na používanie uvedených v článku 13 a postupu overovania uvedeného v článku 18, alebo používaním príslušných TSI. „Zástupcovia členských štátov sa na práci koordinačnej skupiny môžu zúčastniť ako pozorovatelia.“

Komisia a pozorovatelia informujú výbor uvedený v článku 21 o práci vykonanej v rámci tejto koordinačnej skupiny. Komisia prípadne navrhne opatrenia potrebné na odstránenie problémov.

Koordinácia notifikovaných orgánov sa v prípade potreby sa vykoná v súlade s článkom 21.

▼ **B**

## KAPITOLA VI

## Výbor

▼ **M2**

## Článok 21

1. Komisii bude pomáhať výbor.

2. Tam kde je odkaz na tento odsek použijú sa články 5 a 7 rozhodnutia Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999 <sup>(1)</sup>, ktorým sa ustanovujú postupy výkonu vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu, so zreteľom na ustanovenia jeho článku 8.

(<sup>1</sup>) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

**▼ M2**

Obdobie uvedené v článku 5 ods. 6 rozhodnutia 1999/468/ES je stanovené na tri mesiace.

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.
4. V prípade potreby môže výbor zriadiť pracovné skupiny, aby mu pomáhali pri plnení jeho úloh najmä pokiaľ ide o koordináciu notifikovaných orgánov.

*Článok 21a*

1. Výbor môže prerokovať každú záležitosť vzťahujúcu sa k interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc vrátane otázok týkajúcich sa interoperability týmto systémom a železničným systémom tretích štátov.

2. Výbor môže prerokovať každú záležitosť vzťahujúcu sa vykonávaníu tejto smernice. Ak je to potrebné, Komisia prijme vykonávacie odporúčanie v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2

*Článok 21b*

1. Komisia z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť členského štátu v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2 môže rozhodnúť o mandáte na vypracovanie návrhu TSI pre dodatočnú problematiku, pokiaľ sa to týka subsystému uvedeného v prílohe II.

2. V súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2 výbor na základe návrhu Komisie prijme pracovný program, ktorý bude v súlade s cieľmi tejto smernice a Smernice 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady z 19. marca 2001 o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc <sup>(1)</sup>.

*Článok 21c*

Prílohy II až VI sa môžu zmeniť a doplniť v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2.

**▼ B**

## KAPITOLA VII

**Záverečné ustanovenia***Článok 22*

Ku každému rozhodnutiu, ktoré sa prijme podľa tejto smernice a ktoré sa týka posudzovania zhody alebo vhodnosti používania komponentov interoperability, kontroly subsystémov tvoriacich systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc a v každom rozhodnutí, ktoré sa prijme podľa článkov 11, 12, 17 a 19, sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k tomuto rozhodnutiu. Každé rozhodnutie sa oznámi sa čo najskôr príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov dostupných podľa právnych predpisov platných v príslušných členských štátoch a časových limitov povolených na vykonanie takýchto opravných prostriedkov.

**▼ M2***Článok 22a*

1. Členské štáty zabezpečia, aby sa každý rok uverejnil a aktualizoval register infraštruktúry a register vozového parku. Tieto registre budú obsahovať hlavné charakteristiky každého subsystému alebo časti príslušného subsystému, napr. základné parametre a ich koreláciu s charakteristikami uvedenými v použitých TSI. Na tento účel každá TSI musí presne určiť, ktoré informácie musia byť obsiahnuté v registroch infraštruktúry a vozového parku.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

**▼ M2**

2. Kópia týchto registrov sa pošle príslušným členským štátom a agentúre a musí byť prístupná zainteresovaným stranám, vrátane aspoň odborníkov tohto sektora.

**▼ B***Článok 23*

1. Členské štáty zmenia, doplnia a prijímú právne predpisy, nariadenia a správne opatrenia tak, aby oprávnili používanie komponentov interoperability a uvedenie do prevádzky a prevádzku subsystémov, ktoré spĺňajú ustanovenia tejto smernice, a to do 30 mesiacov od nadobudnutia účinnosti tejto smernice. Ihneď o tom budú informovať Komisiu.

2. Keď členské štáty prijímú opatrenia uvedené v odseku 1, tieto budú obsahovať odkaz na túto smernicu, alebo ich takýto odkaz bude sprevádzať pri príležitosti ich úradného uverejnenia. Metodiku týchto odkazov ustanovia členské štáty.

*Článok 24*

Každé dva roky má Komisia informovať Európsky parlament a Radu o pokroku v dosahovaní interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

*Článok 25*

Táto smernica nadobúda účinnosť v 21. deň odo dňa jej uverejnenia v *Úradnom vestníku Európskych spoločenstiev*.

*Článok 26*

Táto smernica je adresovaná členským štátom.



▼ **M2***PRÍLOHA I***SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC****1. INFRAŠTRUKTÚRA**

Infraštruktúra systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc je infraštruktúra na tratiach transeurópskej dopravnej siete stanovenej v Rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach spoločenstva na rozvoj transeurópskej dopravnej siete <sup>(1)</sup> alebo v akejkoľvek aktualizácii tohto rozhodnutia, vykonanej na základe revízie uvedenej v článku 21 uvedeného rozhodnutia.

Vysokorýchlostné trate zahŕňajú:

- špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené na rýchlosti rovné alebo vyššie ako 250 km/hod.,
- trate špeciálne rekonštruované na vysoké rýchlosti vybavené na priemernú rýchlosť 200 km/hod.,
- špeciálne rekonštruované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôbovať.

Táto infraštruktúra zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy: technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre osobnú dopravu na týchto tratiach, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

**2. VOZOVÝ PARK**

Vozový park uvedený v tejto smernici pozostáva z vlakov určených na prevádzku:

- buď pri rýchlosti aspoň 250 km/hod. na špeciálne vybudovaných vysokorýchlostných tratiach, pričom za vhodných okolností môžu dosahovať rýchlosť nad 300 km/hod.,
- alebo pri rýchlostiach okolo 200 km/h na tratiach uvedených v bode 1, pokiaľ sú kompatibilné s výkonnosťnými úrovňami týchto tratí.

**3. ZLUČITEĽNOSŤ SYSTÉMU TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC**

Kvalita železničnej dopravy v Európe závisí okrem iného na dokonalej zlučiteľnosti medzi charakteristikami infraštruktúry (v najširšom zmysle, t. j. pevné časti všetkých príslušných subsystémov) a charakteristikami vozového parku (vrátane palubných komponentov všetkých príslušných subsystémov).

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s.1. Rozhodnutie zmenené a doplnené rozhodnutím 1346/2001/ES (Ú. v. ES L 185, 6.7.2001, s.1).

▼ **M2***PRÍLOHA II***SUBSYSTÉMY****1. ZOZNAM SUBSYSTÉMOV**

Na účely tejto smernice sa systém tvoriaci systém transeurópskych vysokorýchlostných železníc môže rozčleniť na tieto subsystemy:

- a) buď štrukturálne oblasti:
  - infraštruktúra,
  - energetika,
  - riadenie vlakov, zabezpečenie vlakov a signalizácia,
  - prevádzka a riadenie dopravy,
  - vozový park,
- b) alebo prevádzkové oblasti:
  - údržba,
  - telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu.

**2. OBLASTI, KTORÉ SA MAJÚ POKRYŤ**

Pre každý subsystem je v mandátoch udelených agentúre na vypracovanie TSI uvedený zoznam aspektov vzťahujúcich sa k interoperabilite.

Podľa článku 6 ods. 1 tieto mandáty sa stanovujú v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2

V prípade potreby agentúra v súlade s článkom 5 ods. 3 písm. c) špecifikuje zoznam aspektov vzťahujúcich sa k interoperabilite, uvedený v mandátoch.



## PRÍLOHA III

## ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. **Všeobecné požiadavky**1.1. *Bezpečnosť*

- 1.1.1. Projektovanie, konštrukcia alebo montáž, údržba a monitorovanie dôležitých bezpečnostných súčastí a najmä súčastí, ktoré sa podieľajú na chode vlaku, musí zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre poruchové situácie.
- 1.1.2. Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktorá je potrebná na zaručenie bezpečného pohybu pri maximálnej povolenej rýchlosti.
- 1.1.3. Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému či výnimočnému namáhaniu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.
- 1.1.4. Projektovanie stabilných zariadení a dopravných prostriedkov a výber použitých materiálov musí obmedzovať tvorbu, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.
- 1.1.5. Zariadenia, s ktorými môžu manipulovať užívatelia, sa musia navrhnuť tak, aby sa neznížila ich bezpečnosť v prípade, že sa použijú spôsobom, ktorý síce nie je v súlade so zverejnenými pokynmi, ale je predvídateľný.

1.2. *Spoľahlivosť a dostupnosť*

Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých súčastí, ktoré sa podieľajú na pohybe vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok prevádzkyschopné.

1.3. *Zdravie*

- 1.3.1. Vo vlakoch a železničných infraštruktúrach sa nesmú používať materiály, ktoré by na základe spôsobu použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.
- 1.3.2. Takéto materiály sa musia vybrať, spracúvať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä v prípade požiaru.

1.4. *Ochrana životného prostredia*

- 1.4.1. Pri projektovaní systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc sa musí v súlade s platnými ustanoveniami spoločenstva posudzovať a zohľadňovať vplyv zariadenia a prevádzky tohto systému na životné prostredie.
- 1.4.2. Vo vlakoch a infraštruktúrach sa musia používať materiály, ktoré zabraňujú emisiám výparov alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.
- 1.4.3. Dopravné prostriedky a napájacie systémy sa musia projektovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli zlučiteľné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

1.5. *Technická zlučiteľnosť*

Technické parametre infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné navzájom, ako aj s tými zariadeniami vo vlakoch, ktoré sa majú použiť v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

Ak sa dodržiavanie týchto parametrov na určitých častiach siete ukáže byť problematickým, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.

2. **Požiadavky špecifické pre každý subsystém**2.1. *Infraštruktúry*2.1.1. *Bezpečnosť*

Je nutné podniknúť opatrenia potrebné na zabránenie prístupu alebo nežiaduceho vniknutia na zariadenia vysokorýchlostných tratí.

## ▼B

Je nutné podniknúť opatrenia na obmedzenie nebezpečenstva, ktorému sú osoby vystavené najmä na staniciach, cez ktoré vlaky prechádzajú vysokou rýchlosťou.

Infraštruktúry, ku ktorým má verejnosť prístup, sa musia naprojektovať a vybudovať tak, aby sa obmedzilo každé riziko pre ľudské zdravie (stabilita, požiar, evakuácia, nástupištia atď.)

Je nutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadnia osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

2.2. *Energetika*2.2.1. *Bezpečnosť*

Prevádzka systémov dodávky elektrickej energie nesmie narušovať bezpečnosť vysokorýchlostných vlakov alebo osôb (užívatelia, prevádzkový personál, majitelia nehnuteľností pri trati a tretie strany).

2.2.2. *Ochrana životného prostredia*

Činnosť systémov dodávky elektrickej energie nesmie poškodzovať životné prostredie nad špecifikované hraničné hodnoty.

2.2.3. *Technická zlučiteľnosť*

Systémy dodávky elektrickej energie, ktoré sa používajú v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc musia:

- umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,
- byť zlučiteľné so zberovými zariadeniami inštalovanými na vlaku.

2.3. *Kontrola, riadenie a signalizácia*2.3.1. *Bezpečnosť*

Kontrolné, riadiace a signalizačné zariadenia a postupy používané v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc, musia umožňovať vlakom vysoko bezpečnú jazdu, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť.

2.3.2. *Technická zlučiteľnosť*

Všetky nové vysokorýchlostné infraštruktúry a nové vysokorýchlostné dopravné prostriedky vyrobené alebo vyvinuté po prijatí zlučiteľných kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení sa musia upraviť na používanie v týchto systémoch.

Kontrolné, riadiace a signalizačné zariadenia nainštalované v kabinách strojvodcov musia za špecifických podmienok umožňovať bežnú činnosť v celom systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc.

2.4. *Dopravné prostriedky*2.4.1. *Bezpečnosť*

Štruktúra dopravných prostriedkov a prechodov medzi vozidlami sa musí naprojektovať tak, aby chránila priestory pre cestujúcich a strojvodcu v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

Elektrické zariadenie nesmie narušovať bezpečnosť a činnosť kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté namáhanie musia byť zlučiteľné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a signalizačnými systémami.

V záujme ochrany bezpečnosti osôb je nutné podniknúť opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým prúdom.

V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim, aby informovali strojvodcu a umožniť sprievodnému personálu kontakt so strojvodcom.

Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý cestujúcim zaručuje bezpečnosť.

Je nutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadňujú osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

Vo vlaku musí byť bezpodmienečne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a trvaním osvetlenia.

**▼B**

Vo vlakoch musí byť miestny rozhlas, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany personálu vlaku a kontrolných dispečerských stanovišť.

## 2.4.2. Spôľahlivosť a dostupnosť

Životne dôležité zariadenia, pohybové, trakčné a brzdové zariadenia, ako aj kontrolný a riadiaci systém sa musia naprojektovať tak, aby v špecifických zhoršených podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

## 2.4.3. Technická zlučiteľnosť

Elektrické zariadenie musí byť zlučiteľné s prevádzkou kontrolných, riadiacich a signalizačných zariadení.

Charakteristika zariadení na zber prúdu musí umožňovať, aby vlak pri jazde využíval systém dodávky elektrickej energie systému transeurópskych vysokorychlostných železníc.

Charakteristika dopravných prostriedkov musí umožňovať jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá prevádzka týchto dopravných prostriedkov.

**▼M2**

## 2.4.4. Kontroly

Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zozbierané týmto zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

**▼B**

## 2.5. Údržba

## 2.5.1. Zdravie

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú ohrozovať ľudské zdravie.

## 2.5.2. Ochrana životného prostredia

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú presahovať povolené hladiny rušenia s ohľadom na okolité prostredie.

## 2.5.3. Technická zlučiteľnosť

Zariadenia na údržbu vysokorychlostných vlakov musia umožňovať bezpečnú, zdravotne nezávadnú a pohodlnú prevádzku vo všetkých vlakoch, pre ktoré boli navrhnuté.

## 2.6. Životné prostredie

## 2.6.1. Zdravie

Prevádzka systému transeurópskych vysokorychlostných železníc nesmie prekročiť povolenú hranicu hluku.

## 2.6.2. Ochrana životného prostredia

Prevádzka systému transeurópskych vysokorychlostných železníc nesmie vyvolať pozemné vibrácie neprijateľné pre činnosti a bezprostredné okolie v susedstve infraštruktúry a za normálneho stavu údržby.

## 2.7. Prevádzka

## 2.7.1. Bezpečnosť

Zjednotenie prevádzkových pravidiel siete a kvalifikácia strojvodcov a vlakového personálu musia zaručovať bezpečnú medzinárodnú prevádzku.

Intervaly prevádzky a údržby, školenie a kvalifikácia pracovníkov údržby a systém zabezpečovania kvality stanovený príslušnými prevádzkovateľmi v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň bezpečnosti.

## 2.7.2. Spôľahlivosť a použiteľnosť

Intervaly prevádzky a údržby, školenie a kvalifikácia pracovníkov údržby a systém zabezpečovania kvality stanovený príslušnými prevádzkovateľmi v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň spoľahlivosti a použiteľnosti systému.

**▼B**

## 2.7.3. Technická zlučiteľnosť

Zjednotenie pravidiel prevádzkovania siete a kvalifikácia strojvodcov, vlakového personálu a prevádzkových manažérov musia zaručovať prevádzkovú výkonnosť systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc.



PRÍLOHA IV

KOMPONENTY INTEROPERABILITY

Vyhlasenie ES

— o zhode

— o vhodnosti používania

1. *Komponenty interoperability*

Vyhlasenie ES platí pre komponenty interoperability súvisiacich s interoperabilitou systémov transeurópskych vysokorýchlostných železníc ako je uvedené v článku 3. Môže ísť o tieto komponenty interoperability:

1.1. všeobecne použiteľné komponenty

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém a ako také sa môžu používať v iných oblastiach;

1.2. všeobecne použiteľné komponenty so špecifickými vlastnosťami

Sú to komponenty, ktoré nie sú špecifické pre železničný systém, ale ak používajú na železničné účely, musia vykazovať špecifickú úroveň výkonu;

1.3. špecifické komponenty

Sú to komponenty, ktoré sú špecifické pre použitie v železničnom systéme.

2. *Rozsah uplatnenia*

Prehlásenie ES zahŕňa:

- buď posúdenie skutočnej zhody komponentu interoperability s technickými špecifikáciami, ktoré sa majú dodržať, a ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje izolovane,
- alebo posúdenie/hodnotenie vhodnosti používania komponentu interoperability, ktoré vykonáva notifikovaný orgán alebo orgány, pričom sa komponent posudzuje v rámci železničného prostredia, a najmä v prípadoch, keď ide o rozhrania, vo vzťahu k technickým špecifikáciami určeným na kontrolu, najmä tých, čo majú funkčný charakter.

Postupy posudzovania, ktoré uplatňujú notifikované orgány v etape projektovania a výroby, vychádzajú z modulov definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS v súlade s podmienkami uvedenými v TSI.

3. *Obsah vyhlásenia ES*

Prehlásenie ES o zhode alebo vhodnosti používania a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Toto vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako pokyny a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu,
- názov a adresu výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve (uvedte obchodné meno a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno výrobcu alebo konštruktéra),
- opis komponentu interoperability (značka, typ atď.),
- opis postupu, ktorý sa použil pri vyhlásení zhody a vhodnosti používania (článok 13),
- všetky príslušné vlastnosti komponentu interoperability, najmä jeho podmienky používania,
- názov a adresu notifikovaného orgánu (notifikovaných orgánov), ktorý (ktoré) sa zúčastnil(-i) postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti používania, ako aj dátum vystavenia osvedčenia, prípade čas trvania a podmienky platnosti osvedčenia,
- v prípade potreby odkaz na európsku špecifikáciu,
- identifikáciu signatára, ktorý môže konať v mene výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve.

*PRÍLOHA V***SUBSYSTÉMY**

## VYHLÁSENIE ES O OVERENÍ

Prehlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané.

Toto vyhlásenie musí byť napísané v tom istom jazyku ako technické podklady a musí obsahovať:

- odkazy na smernicu,
- názov a adresu zmluvného subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve (uved'te obchodné meno a úplnú adresu a v prípade splnomocneného zástupcu aj obchodné meno zmluvného subjektu),
- stručný opis komponentu subsystému,
- názov a adresu notifikovaného orgánu, ktorý vykonal kontrolu ES uvedenú v článku 18,
- odkazy na dokumenty, ktoré obsahujú technické podklady,
- všetky príslušné dočasné alebo konečné ustanovenia, ktoré majú subsystémy spĺňať a v prípade potreby najmä prevádzkové obmedzenia alebo podmienky,
- v prípade, že ide o dočasné vyhlásenie ES, obdobie jeho platnosti,
- totožnosť signatára.





## PRÍLOHA VI

### SUBSYSTÉMY

#### OVERENIE ES

1. Overenie ES je postup, pri ktorom notifikovaný orgán na žiadosť zmluvného subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve kontroluje a potvrdzuje, že subsystém:
  - spĺňa ustanovenia tejto smernice,
  - spĺňa ustanovenia iných predpisov vyplývajúcich zo zmluvy a môže sa uviesť do prevádzky.
2. Subsystém sa kontroluje v každej z týchto etáp:
  - celkový projekt,
  - štruktúra subsystému vrátane najmä stavebných činností, montáže komponentov, konečného nastavenia,
  - záverečné testovanie subsystému.
3. Notifikovaný orgán zodpovedný za overenie ES vypracuje osvedčenie o zhode určené pre zmluvný subjekt alebo jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v spoločenstve, ktorý potom vypracuje vyhlásenie o overení ES určené pre dozorný úrad v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.
4. Technický protokol, ktorý tvorí prílohu k vyhláseniu o overení, musí obsahovať:
  - pre infraštruktúry: stavebné plány, záznam o schválení výkopu a výstuží, záznamy o testovaní a kontrole betónu,
  - pre ostatné subsystémy: celkové a podrobné výkresy v súlade s realizáciou, elektrickými a hydraulickými schémami, schémy kontrolných okruhov, popis systémov spracovania dát a automatických systémov, prevádzkové a údržbárske príručky atď.,
  - zoznam komponentov interoperability podľa článku 3, ktoré sú začlenené do subsystému,
  - kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti používania predpísané pre uvedené komponenty v súlade s článkom 13 tejto smernice, ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópie záznamov o testoch a skúškach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií,
  - osvedčenie notifikovaného orgánu zodpovedného za overenie ES sprevedzané príslušnými výpočtami, ktoré podpíše. V osvedčení sa uvedie, že projekt sa zhoduje s touto smernicou; v prípade potreby sa uvedú výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a neboli odvolané. Osvedčenie by tiež mali sprevádzať správy o kontrole a audite, ktoré sa vypracovali v súvislosti s overením podľa bodov 5.3 a 5.4.
5. **Monitorovanie**
  - 5.1. Cieľom monitorovania ES je zabezpečiť, aby sa počas výroby subsystému splnili povinnosti vyplývajúce z technického záznamu.
  - 5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby, musí mať stály prístup na staveniská, výrobné dielne, skladové priestory a v prípade potreby na prefabrikáčne alebo testovacie zariadenia, a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Zmluvný subjekt alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v spoločenstve musí poslať notifikovanému orgánu všetky dokumenty potrebné na tento účel a najmä realizačné plány a technické záznamy týkajúce sa subsystému.
  - 5.3. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s ustanoveniami smernice. Záznamy o audite musí poskytnúť subjektom zodpovedným za realizáciu. Môže požadovať svoju účasť pri určitých niektorých etapách stavebných činností.
  - 5.4. Naviac môže notifikovaný orgán vykonať neočakávanú návštevu pracoviska alebo výrobných dielní. Počas takejto návštevy môže vykonať úplný alebo čiastočný „audit“. Notifikovaný orgán musí subjektom zodpovedným za realizáciu poskytnúť protokol o kontrole a prípadne protokol o audite.

**▼B**

6. Úplný záznam uvedený v odseku 4 sa musí odovzdať zmluvnému subjektu alebo jeho splnomocnenému zástupcovi so sídlom v spoločenstve ako príloha k osvedčeniu o zhode, ktoré vydal notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu subsystému v prevádzkovom stave. Záznam sa musí pripojiť k vyhláseniu ES o overení, ktoré zmluvný subjekt zašle dozornému úradu v príslušnom členskom štáte.

Zmluvný subjekt musí uchovávať kópiu záznamu počas prevádzkovej životnosti subsystému; ktorá sa musí zaslať každému inému členskému štátu, ktorý o to požiada.

7. Každý orgán musí pravidelne podávať príslušné informácie o:
  - prijatých žiadostiach o overenie ES,
  - vydaných osvedčeniach o zhode,
  - zamietnutých osvedčeniach o zhode.
8. Záznamy a korešpondencia o postupoch overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu, v ktorom má zmluvný subjekt alebo jeho splnomocnený zástupca sídlo v rámci spoločenstva, alebo v jazyku prijatom spoločenstvom.

**▼B**

## PRÍLOHA VII

**MINIMÁLNE KRITÉRIÁ, KTORÉ MUSIA ZOHEĎŇOVAŤ ČLENSKÉ ŠTÁTY PRI NOTIFIKÁCIÍ ORGÁNOV**

1. Orgán, jeho riaditeľ a personál zodpovedný za vykonávanie kontrolných činností nesmú byť zapojení priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia do projektovania, výroby, konštrukcie, údržby alebo prevádzky komponentov interoperability alebo subsystémov či obchodovania s nimi. To nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi výrobcom alebo konštruktorom a týmto orgánom.
2. Orgán a personál zodpovedný za kontroly musia vykonávať kontrolnú činnosť čo najsvedomitejšie a s čo najväčšou možnou technickou spôsobilosťou, a nesmú byť vystavení žiadnemu tlaku ani podnetom najmä finančného druhu, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledok kontroly, najmä tlaku a podnetom osôb alebo skupín osôb, ktoré sú zainteresované na výsledku kontrol.

**▼M2**

Orgán a personál zodpovedný za kontroly musí byť funkčne nezávislý najmä na orgánoch určených na vydávanie povolení na uvedenie do prevádzky v rámci tejto smernice, licencií v rámci smernice Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 udeľovaní licencií železničným podnikom <sup>(1)</sup> a bezpečnostných osvedčení v rámci smernice 200./49/ES a na orgánoch poverených vyšetrením v prípade nehôd.

**▼B**

3. Orgán musí zamestnávať personál a vlastniť prostriedky, ktoré sú nevyhnutné na primerané vykonávanie technických a správnych úloh spojených s vykonávaním kontrol; tiež by mal mať prístup k vybaveniu potrebnému na výnimočné kontroly.
4. Personál zodpovedný za kontroly musí mať:
  - riadny technický a odborný výcvik,
  - uspokojivé znalosti o požiadavkách týkajúcich sa kontrol, ktoré vykonáva, ako aj dostatočnú prax v týchto kontrolách,
  - schopnosť vypracúvať osvedčenia, záznamy a správy, z ktorých pozostáva formálny záznam vykonanej kontroly.
5. Je nevyhnutné zaručiť nezávislosť personálu zodpovedného za kontroly. Žiadny úradník sa nesmie odmeňovať na základe počtu vykonaných kontrol ani výsledkov týchto kontrol.
6. Orgán musí uzavrieť poistenie občianskej zodpovednosti, pokiaľ podľa vnútroštátnych predpisov nemá zodpovednosť štát, alebo pokiaľ kontroly nevykonáva priamo členský štát.
7. Personál tohto orgánu je povinný zachovávať profesionálne tajomstvo v súvislosti so všetkým, čo sa dozvie pri výkone svojich povinností (s výnimkou príslušných správnych orgánov v štáte, v ktorom vykonávajú svoju činnosť) v rámci tejto smernice alebo ustanovení vnútroštátneho práva, ktoré uplatňujú túto smernicu.

<sup>(1)</sup> Ú. v. ES L 143, 27.6.1995, s. 70. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2001/13/ES Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 26).