

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

KONEČNÉ ZNĚNÍ
A6-0345/2007

25. 9. 2007

*****I**

ZPRÁVA

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě
železničního systému Společenství
(KOM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Josu Ortuondo Larrea

Vysvětlivky k označení legislativních postupů

- * Postup konzultace
většina odevzdaných hlasů
- ***I Postup spolupráce (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- **II Postup spolupráce (druhé čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina hlasů poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu společného postoje
- *** Postup souhlasu
většina hlasů poslanců Parlamentu s výjimkou případů uvedených v článcích 105, 107, 161 a 300 Smlouvy o ES a v článku 7 Smlouvy o EU
- ***I Postup spolurozhodování (první čtení)
většina odevzdaných hlasů
- ***II Postup spolurozhodování (druhé čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného postoje
většina hlasů poslanců Parlamentu pro zamítnutí nebo změnu společného postoje
- ***III Postup spolurozhodování (třetí čtení)
většina odevzdaných hlasů pro schválení společného návrhu

(Druh postupu závisí na právním základu navrženém Komisí.)

Pozměňovací návrhy k legislativnímu textu

V pozměňovacích návrzích Parlamentu je pozměněný text zvýrazněn ***tučnou kurzivou***. Zvýraznění *normální kurzivou* označuje části legislativního textu, u nichž je navržena oprava, a má sloužit k usnadnění vypracování konečného znění (např. zjevné chyby nebo vynechání textu v některé jazykové verzi). Tyto navržené opravy podléhají dohodě příslušných oddělení.

OBSAH

	Strana
NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	5
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	55
PŘÍLOHA	59
POSTUP.....	61

NÁVRH LEGISLATIVNÍHO USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o interoperabilitě železničního systému Společenství
(KOM(2006)0783 – C6-0474/2006 – 2006/0273(COD))

(Postup spolurozhodování: první čtení)

Evropský parlament,

- s ohledem na návrh Komise předložený Evropskému parlamentu a Radě (KOM(2006)0783),
 - s ohledem na čl. 251 odst. 2 a články 156 a 71 Smlouvy o ES, v souladu s nimiž Komise předložila svůj návrh Parlamentu (C6-0474/2006),
 - s ohledem na článek 51 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0345/2007),
1. schvaluje pozměněný návrh Komise;
 2. vyzývá Komisi, aby věc opětovně postoupila Parlamentu, bude-li mít v úmyslu svůj návrh podstatně změnit nebo jej nahradit jiným textem;
 3. pověřuje svého předsedu, aby předal postoj Parlamentu Radě a Komisi.

Znění navržené Komisí

Pozměňovací návrhy Parlamentu

Pozměňovací návrh 1 Bod odůvodnění 74

74) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke ***schvalování a aktualizaci TSI***. Jelikož mají tato opatření obecnou působnost a jejich cílem je ***doplnit do této směrnice nové prvky***, které nejsou zásadní, musejí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES.

74) Zejména je třeba zmocnit Komisi ke ***stanovení opatření za účelem vytváření podmínek a kritérií nezbytných k provádění této směrnice***. Jelikož mají ***(vypouští se)*** opatření, ***která mají být předkládána***, obecnou působnost a jejich cílem je ***změnit prvky této směrnice***, které nejsou zásadní, ***nebo ji obdobnými novými prvky doplnit***, musejí být přijata regulativním postupem s kontrolou podle článku 5a rozhodnutí 1999/468/ES. ***Pokud nemohou být v mimořádně naléhavých případech splněny lhůty obvykle***

použitelné v rámci regulativního postupu s kontrolou, je třeba, aby Komise mohla použít postup pro naléhavé případy, jak jej stanoví čl. 5a odst. 6 rozhodnutí 1999/486/ES, pro přijímání opatření předpokládaných v této směrnici

Odůvodnění

Je třeba odkázat na nový regulativní postup s kontrolou stanovený v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES ve znění rozhodnutí 2006/512/ES. Pozměňovací návrh provádí nezbytné změny v souladu s novým postupem projednávání ve výborech, který zavádí nový postup „regulativního výboru s kontrolou“ a poskytuje dodatečnou transparentnost pro přijímání nebo revizi příslušných opatření uvedených v tomto návrhu.

Pozměňovací návrh 2

Čl. 1 odst. 1

1. Cílem této směrnice je stanovit podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability železničního systému na území Společenství. Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému uvedených do provozu po dni vstupu této směrnice v platnost a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému. Tyto podmínky se rovněž týkají stávajícího železničního systému v mezích upřesněných v příslušných člancích, zejména v čl. 14 odst. 3 a článku 24 o registrech.

1. Cílem této směrnice je stanovit **základní** podmínky, které je třeba splnit pro dosažení interoperability železničního systému na území Společenství **způsobem, který je v souladu s ustanoveními směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství**. Tyto podmínky se týkají projektování, výstavby, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozování a údržby součástí tohoto systému uvedených do provozu po dni vstupu této směrnice v platnost a rovněž odborné způsobilosti, ochrany zdraví a bezpečnosti zaměstnanců, kteří se podílejí na provozu a údržbě tohoto systému. Tyto podmínky se rovněž týkají stávajícího železničního systému v mezích upřesněných v příslušných člancích, zejména v čl. 14 odst. 3 a článku 24 o registrech.

Pozměňovací návrh 3

Čl. 1 odst. 2 písm. a)

a) usnadnit, zlepšit a rozvíjet **mezinárodní** služby železniční dopravy v rámci Evropské unie a ve třetích zemích;

a) usnadnit, zlepšit a rozvíjet **železniční dopravní síť** a služby železniční dopravy v rámci Evropské unie a ve třetích zemích;

Odůvodnění

Navrhovaná směrnice by měla přispět k rozvoji železniční sítě jako celku v rámci Evropské unie a ve třetích zemích.

Pozměňovací návrh 4 Článek 1 odst. 2 písm. b)

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

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

Odůvodnění

Navrhovaná směrnice by měla přispět k rozvoji železniční sítě jako celku v rámci Evropské unie.

Pozměňovací návrh 5 Článek 1 odst. 3 pododstavec 3

Komise postupem podle čl. 21 odst. 3 udělí jedno nebo několik pověření, jejichž cílem je rozvíjet nové TSI a/nebo revidovat již přijaté TSI tak, aby se vztahovaly na tratě a kolejová vozidla, které v nich doposud obsaženy nejsou.

Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní, nebo ji obdobnými novými prvky doplnit, a která se vztahují k přijetí jednoho nebo několika pověření, jejichž cílem je rozvíjet nové TSI a/nebo revidovat již přijaté TSI tak, aby se vztahovaly na tratě a kolejová vozidla, které v nich doposud obsaženy nejsou, **se přijímají v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl.21 odst. 4. V mimořádně naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 21 odst. 4a.**

Odůvodnění

Je třeba odkázat na nový regulativní postup s kontrolou stanovený v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES ve znění rozhodnutí 2006/512/ES. Pozměňovací návrh provádí nezbytné změny v souladu s novým postupem projednávání ve výborech a poskytuje dodatečnou transparentnost pro přijímání nebo revizi příslušných opatření uvedených v tomto návrhu.

Pozměňovací návrh 6 Článek 1 odst. 3 pododstavec 4

První pověření upřesní první skupinu

První **takové** pověření upřesní první

nových TSI a/nebo změn TSI, která má být vypracována do ledna 2012, aniž je dotčen čl. 5 odst. 5, pokud jde o možnost zohlednění zvláštních případů, a článek 7 povolující za určitých okolností výjimky. První pověření je vypracováno na základě doporučení agentury s cílem stanovit nové TSI, které je třeba rozvinout, a/nebo stávající TSI, které je třeba změnit, s ohledem na očekávanou efektivnost nákladů každého navrhovaného opatření a zásadu proporcionality opatření přijímaných na úrovni Společenství. Proto **by mělo** být řádně přihlédnuto k bodu 4 přílohy I a nezbytné rovnováze mezi cíli nepřerušovaného pohybu vlaků a technické harmonizace na jedné straně a rovnováze mezi transevropskou, vnitrostátní, regionální a místní úrovní dotyčné dopravy na straně druhé.

skupinu nových TSI a/nebo změn TSI, která má být vypracována do ledna 2012, aniž je dotčen čl. 5 odst. 5, pokud jde o možnost zohlednění zvláštních případů, a článek 7 povolující za určitých okolností výjimky. První pověření je vypracováno na základě doporučení agentury s cílem stanovit nové TSI, které je třeba rozvinout, a/nebo stávající TSI, které je třeba změnit, s ohledem na očekávanou efektivnost nákladů každého navrhovaného opatření a zásadu proporcionality opatření přijímaných na úrovni Společenství. Proto **musí** být řádně přihlédnuto k bodu 4 přílohy I a nezbytné rovnováze mezi cíli nepřerušovaného pohybu vlaků a technické harmonizace na jedné straně a rovnováze mezi transevropskou, vnitrostátní, regionální a místní úrovní dotyčné dopravy na straně druhé.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh obsahuje jazykové úpravy a činí text srozumitelnějším.

Pozměňovací návrh 7

Čl. 1 odst. 3 pododstavec 5a (nový)

Avšak do doby, než rozšíření působnosti této směrnice tak, aby se vztahovala na železniční síť jako celek, nabude účinku:

a) povolení k uvedení do provozu:

– pro kolejová vozidla a pro palubní (vlakové) subsystémy řízení a zabezpečení, které mají být použity alespoň částečně na části sítě, které dosud nespádají do oblasti působnosti této směrnice, s ohledem na tuto část sítě,

– pro infrastrukturu, energetické subsystémy a traťové subsystémy řízení a zabezpečení na částech sítě, které dosud nespádají do oblasti působnosti této směrnice,

budou udělována v souladu s vnitrostátními předpisy podle článku 8 směrnice

2004/49/ES;

b) povolení k uvedení do provozu pro vozidla, která mají být použita v dané době alespoň občas na části sítě dosud neregulované v rámci uvedeného rozšíření působnosti budou vydávána v souladu s články 19a až 19g této směrnice a s vnitrostátními předpisy podle článku 8 směrnice 2004/49/ES.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh je navržen v důsledku začlenění článku 14 směrnice o bezpečnosti železnic do směrnice o interoperabilitě. Bez této změny by nebyla pokryta železniční síť jako celek: podle původního znění se směrnice o interoperabilitě vztahovala pouze na trati v transevropské dopravní síti (TEN-T), a uvádění subsystémů do provozu na jiných tratích tudíž nebylo pokryto. Způsobilo by to vážné problémy, zejména v souvislosti s mobilními subsystémy a železničními vozidly, neboť značná část z nich se provozuje současně na tratích TEN-T a na jiných tratích.

Pozměňovací návrh 8
Čl. 2 písm. ba) (nové)

ba) „vozidlem“ rozumí železniční vozidlo, které je schopno pohybovat se na vlastních kolech po železničních tratích, prostřednictvím vlastního pohonu nebo jinak, včetně lokomotiv, vlakových souprav (ucelené jednotky), osobních vozů, nákladních vozů a ostatních pohyblivých zařízení používaných pro konstrukci nebo údržbu infrastruktury železničních tratí. Vozidlo tvoří jeden nebo více strukturálních nebo provozních subsystémů nebo jejich částí;

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh definuje pojem „železničního vozidla“, který je pro text zásadní. Znění této definice by mělo lépe odpovídat postupům uvedeným v článku 19. Navržená definice uvedenému cíli plně odpovídá.

Pozměňovací návrh 9
Čl. 2 písm. j)

j) „základními parametry“ rozumí všechny předpisové, technické nebo provozní

j) „základními parametry“ rozumí všechny předpisové, technické nebo provozní

podmínky, které jsou **kritické** pro interoperabilitu a musí být upřesněny v TSI ;

podmínky, které jsou **zásadní** pro interoperabilitu a musí být upřesněny v TSI ;

Odůvodnění

Je třeba, aby se všechny předpisové, technické nebo provozní podmínky definovaly jako zásadní.

Pozměňovací návrh 10

Čl. 2 písm. n)

n) „stávajícím železničním systémem“ rozumí soustava sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení, stávající železniční síť, a z **kolejových** vozidel všech kategorií a původu, *kteřá* na těchto infrastrukturách **jezdí**;

n) „stávajícím železničním systémem“ rozumí soustava sestávající z železničních infrastruktur, které zahrnují tratě a pevná zařízení, stávající železniční síť, a ze **stávajících** vozidel všech kategorií a původu, **kteřá jsou schválena pro jízdu** na těchto infrastrukturách **v době vstupu příslušné TSI v platnost**;

Pozměňovací návrh 11

Čl. 2 písm. q)

q) „zadavatelem“ rozumí jakákoli veřejnoprávní nebo soukromoprávní společnost, která objedná projekt a/nebo výstavbu **subsystému za určitých podmínek transparentnosti a hospodářské soutěže**. **Podle** subsystému, **kteřý má být postaven nebo změněn, se jedná o železniční podnik**, provozovatele železniční infrastruktury nebo držitele nebo koncesionáře, který je pověřen uvedením subsystému do provozu.

q) „zadavatelem“ rozumí jakýkoli veřejnoprávní nebo soukromoprávní subjekt, který objedná projekt a/nebo výstavbu **a/nebo modernizaci a/nebo obnovu a/nebo zavedení** subsystému, **včetně železničního podniku**, provozovatele železniční infrastruktury nebo držitele nebo koncesionáře, který je pověřen uvedením subsystému do provozu.

Pozměňovací návrh 12

Čl. 2 písm. r)

r) „držitelem“ rozumí **ten, kdo**, ať už jako vlastník nebo jako osoba oprávněná **disponovat, dlouhodobě a hospodářsky využívá vozidlo** jako dopravní prostředek.

r) „držitelem“ rozumí **osoba nebo subjekt, kteřý**, ať už jako vlastník **vozidla** nebo jako osoba oprávněná **jej užívat** jako dopravní prostředek, **je zapsaný ve vnitrostátním registru vozidel podle článku [...] této směrnice**.

Pozměňovací návrh 13

Čl. 2 písm. s)

s) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ rozumí jakýkoli projekt, který byl předmětem finančního rozhodnutí a jehož etapa projektu / výstavby je v takové fázi, že **by** jakákoli změna v technické specifikaci **byla** nepřijatelná. Tato **překážka může být** smluvní, hospodářské, sociální nebo environmentální povahy a musí být řádně **odůvodněna**.

s) „projektem v pokročilé fázi vývoje“ rozumí jakýkoli projekt, který byl předmětem finančního rozhodnutí a jehož etapa projektu / výstavby je v takové fázi, že **je** jakákoli změna v technické specifikaci nepřijatelná, **bud' proto, že je projekt / výstavba v pokročilé fázi, nebo proto, že by byl poměr nákladů a přínosů nedostatečný. Nepřijetí změny může být z důvodů** smluvní, hospodářské, sociální nebo environmentální povahy a musí být řádně **odůvodněno, se současným zohledněním kritérií přechodu stanovených příslušnými TSI**.

Odůvodnění

Změna v technických specifikacích by měla být považována za nepřijatelnou, pokud je projekt / výstavba ve velmi pokročilé fázi, nebo pokud by byl poměr nákladů a přínosů nedostatečný.

Pozměňovací návrh 14

Čl. 2 písm. ta) (nové)

ta) „vnitrostátním bezpečnostním orgánem“ rozumí bezpečnostní orgán definovaný ve čl. 3 písm. g) směrnice 2004/49/ES.

Pozměňovací návrh 15

Čl. 2 písm. ta) (nové)

ta) „typem“ rozumí popis vozidla specifikující konstrukční a výrobní vlastnosti, na něž se vztahují osvědčení o přezkoušení typu definovaná v modulu B rozhodnutí 93/465/EHS.

Odůvodnění

Vzhledem k zavedení schvalovacího postupu pro typy vozidel je nezbytné definovat výraz „typ“.

Pozměňovací návrh 16

Čl. 4 odst. 2

2. Další technické specifikace uvedené v čl. **18 odst. 4** směrnice **93/38/EHS**, které jsou nezbytné k doplnění evropských specifikací nebo jiných norem používaných ve Společenství, nesmějí být v rozporu se základními požadavky.

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

Pozměňovací návrh 17

Čl. 5 odst. 2

2. Subsystémy musí být ve shodě s jednotlivými TSI; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.

2. Subsystémy musí být **při svém uvedení do provozu, modernizaci nebo obnově** ve shodě s jednotlivými **platnými** TSI; tuto shodu je třeba udržovat trvale po dobu používání každého subsystému.

Odůvodnění

Soulad subsystémů s platnými TSI.

Pozměňovací návrh 18

Čl. 5 odst. 3 písm. f)

f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou;

f) uvedena strategie uplatňování TSI. Zejména je nezbytné určit fáze, které mají proběhnout, s cílem uskutečnit postupný přechod od současného stavu do konečného stavu, ve kterém bude dodržování TSI obecnou normou. **Aktualizované TSI budou s předchozí verzí kompatibilní; pokud to nebude možné, uvedou nové TSI postup přechodu, který se uplatní pro subsystémy uvedené do provozu podle ustanovení předchozí verze TSI.**

Odůvodnění

Cílem tohoto pozměňovacího návrhu je zajistit kompatibilitu mezi jednotlivými verzemi TSI.

Pozměňovací návrh 19

Čl. 6 odst. 1 pododstavec 2

Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní, **doplněním**

Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní, **nebo ji**

TSI, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 21 odst. 4.

obdobnými novými prvky doplnit, a která se vztahují na přijímání TSI nebo jejich revizi, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle čl. 21 odst. 4.
V mimořádně naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 21 odst. 4a.

Odůvodnění

Je třeba odkázat na nový regulativní postup s kontrolou stanovený v článku 5a rozhodnutí Rady 1999/468/ES ve znění rozhodnutí 2006/512/ES. Pozměňovací návrh provádí nezbytné změny v souladu s novým postupem projednávání ve výborech a poskytuje dodatečnou transparentnost pro přijímání nebo revizi příslušných opatření uvedených v tomto návrhu.

Pozměňovací návrh 20 Čl. 6 odst. 1 třetí pododstavec 3

TSI jsou přijaty a revidovány stejným postupem. Komise *je* zveřejní v Úředním věstníku Evropské unie.

Komise zveřejní *TSI* v Úředním věstníku Evropské unie.

Odůvodnění

Část textu tohoto pododstavce se vypouští, neboť se jedná o opakování. Vypuštěná ustanovení obsahuje pozměňovací návrh čl. 6. odst. 1 pododstavce 2, který zavádí nový postup „regulativního výboru s kontrolou“, stanovený rozhodnutím Rady 2006/512/ES ze dne 17. července 2006, kterým se stanoví postupy pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi.

Pozměňovací návrh 21 Čl. 6 odst. 9

9. Při přijímání a revizi každé TSI je rozhodnuto, zda a jaké technické přílohy může agentura samostatně zveřejnit a pro jaké přílohy platí z důvodu jejich vývojové a technické povahy zvláštní jazyková úprava a postupy aktualizace (zejména v případě informačních a komunikačních technologií). Nastane-li takový případ, jsou jazyková úprava a postup aktualizace uvedeny v opatření o přijetí TSI.

vypouští se

Odůvodnění

TSI musí být zveřejněny ve všech úředních jazycích EU.

Pozměňovací návrh 22 Čl. 7 odst. 1 písm. a)

a) při návrhu nové tratě, obnově nebo modernizaci stávající tratě nebo u součásti uvedené v čl. 1 odst. 1, která je v době, kdy jsou tyto TSI zveřejněny, v pokročilé fázi rozvoje nebo je předmětem probíhajícího plnění smlouvy; (Netýká se českého znění.)

Pozměňovací návrh 23 Článek 7 odst. 1 písm. c)

c) v případě projektu nové tratě nebo projektu obnovy nebo v případě modernizace stávající tratě realizovaného na území dotyčného členského státu, jestliže jeho železniční síť je vnitrostátní nebo je od železniční sítě zbývající části Společenství oddělena **mořem**;

c) v případě projektu nové tratě nebo projektu obnovy nebo v případě modernizace stávající tratě realizovaných na území dotyčného členského státu, jestliže jeho železniční síť je vnitrostátní nebo je od železniční sítě zbývající části Společenství oddělena **oblastí se zvláštními zeměpisnými podmínkami**;

Odůvodnění

K izolaci nebo oddělení může docházet například rovněž v horách.

Pozměňovací návrh 24 Čl. 7 odst. 2

2. Ve všech případech oznámí dotčený členský stát Komisi soubor podkladů s prvky uvedenými v příloze VIII. Komise posoudí opatření navrhovaná členským státem a informuje výbor uvedený v článku 21.

2. Ve všech případech oznámí dotčený členský stát Komisi **svou žádost o odchylku a zašle jí** soubor podkladů s prvky uvedenými v příloze VIII. Komise posoudí opatření navrhovaná členským státem a informuje výbor uvedený v článku 21. **Všechny členské státy jsou informovány o výsledcích posouzení a o přijetí či odmítnutí žádosti o odchylku.**

Odůvodnění

Všechny členské státy by měly být informovány o výsledcích posouzení a o přijetí či odmítnutí žádosti o odchylku.

Pozměňovací návrh 25
Čl. 7 odst. 2a (nový)

2a) V případě a) musí všechny členské státy v průběhu prvního roku od vstupu jakékoli TSI v platnost oznámit Komisi seznam projektů uskutečňovaných na jejich území, jež jsou v pokročilé fázi rozvoje.

Pozměňovací návrh 26
Čl. 7 odst. 3

3. V případech c) a e) ověří Komise shodu souboru podkladů a informuje členské státy o výsledcích svého posouzení. Členský stát může ihned uplatnit alternativní ustanovení.

3. V případech **a), c) a e)** ověří Komise shodu souboru podkladů a informuje členské státy o výsledcích svého posouzení. **V případě potřeby vydá stanovisko ke specifikacím, které mají být uplatněny.** Členský stát může ihned uplatnit alternativní ustanovení.

Pozměňovací návrh 27
Čl. 7 odst. 4

4. V případech podle písmen a) , b), d) a f) Komise rozhodne postupem podle čl. 21 odst. 3, zda se žádost o odchytku přijme; **v případě potřeby je vydáno stanovisko ke specifikacím, které mají být uplatněny.** V případě podle písmene b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průřezný průřez a rozchod koleje. Komise rozhodne do šesti měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. Pokud Komise nerozhodne, členský stát **nemůže** uplatnit požadovanou odchytku.

4. V případech podle písmen b), d) a f) Komise rozhodne postupem podle čl. 21 odst. 3, zda se žádost o odchytku přijme. V případě podle písmene b) nesmí rozhodnutí Komise obsahovat průřezný průřez a rozchod koleje. Komise rozhodne do šesti měsíců od podání žádosti, k níž je přiložen úplný soubor podkladů. **Nebude-li rozhodnuto, považuje se žádost za schválenou.** Pokud Komise nerozhodne, **může** členský stát **v případě f)** uplatnit požadovanou odchytku.

Pozměňovací návrh 28
Článek 9

Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat ani bránit uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v železničním systému, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu ES

Členské státy nesmějí na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat ani bránit uvádění na trh jednotlivých prvků interoperability určených k použití v železničním systému, jestliže tyto prvky vyhovují této směrnici. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu ES

prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití konstrukčních částí uvedených v příloze IV.

Zejména nemohou požadovat zkoušky, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k ES prohlášení o shodě nebo vhodnosti pro použití.

prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití konstrukčních částí uvedených v příloze IV.

Odůvodnění

Poslední odstavec se vypouští, neboť opakuje myšlenku odstavce předchozího.

Pozměňovací návrh 29

Čl. 10 odst. 3a (nový)

3a. Náhradní díly jakýchkoli prvků interoperability náležející do řady nebo typu, jejichž použití je již schváleno, mohou být instalovány do stávajících subsystémů bez nutnosti podstoupit nové posouzení nebo postup vydání certifikátu.

Pozměňovací návrh 30

Kapitola IV název

SUBSYSTEMY

A. SUBSYSTEMY

Odůvodnění

Kapitola IV se reorganizuje tak, aby část A odkazovala na subsystémy a část B na uvádění železničních vozidel do provozu.

Pozměňovací návrh 31

Čl. 12 odst. 2

2. Komise konzultuje dotyčné strany co nejdříve. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je oprávněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a ostatní členské státy. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je neodůvodněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného

2. Komise konzultuje dotyčné strany co nejdříve ***a současně si může vyžádat stanovisko agentury podle článku 12 nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice¹***. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že opatření je oprávněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a ostatní členské státy. Jestliže Komise na základě této konzultace určí, že

zástupce usazeného ve Společenství. Jestliže je rozhodnutí uvedené v odstavci 1 odůvodnitelné nedostatkem v evropských specifikacích, použije se postup definovaný v článku 11.

opatření je neodůvodněné, uvědomí o tom neprodleně členský stát, který k nim podal podnět, a výrobce nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství. Jestliže je rozhodnutí uvedené v odstavci 1 odůvodnitelné nedostatkem v evropských specifikacích, použije se postup definovaný v článku 11.

¹ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1. Oprava v Úř. věst. L 220, 21.6. 2004, s. 3.

Odůvodnění

Pokud má Komise rozhodnout, je nezbytné, aby mohla konzultovat agenturu ve věcech shody či vhodnosti prvků interoperability.

Pozměňovací návrh 32

Čl. 13 odst. 2

2. **Shoda** nebo vhodnost pro použití prvku interoperability musí být posouzena oznámeným subjektem, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podal žádost.

2. **Jestliže to příslušné TSI vyžadují, musí být shoda** nebo vhodnost pro použití prvku interoperability posouzena oznámeným subjektem, u kterého výrobce nebo jeho zplnomocněný zástupce usazený ve Společenství podal žádost.

Pozměňovací návrh 33

Čl. 14 odst. 1

1. **Každý** členský stát **povolí** uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území.

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

1. **Aniž jsou dotčena ustanovení kapitoly IV-B, povolí každý** členský stát uvedení do provozu těch strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, které jsou umístěny nebo provozovány na jeho území. Za tímto účelem učiní členské státy veškerá nezbytná opatření, aby tyto subsystémy mohly být uvedeny do provozu jen tehdy, jestliže jsou projektovány, konstruovány a instalovány takovým způsobem, že budou splňovat základní požadavky, které se jich týkají, **jak jsou definovány v této směrnici**, jakmile budou začleněny do železničního systému. Zejména musí zkontrolovat kompatibilitu těchto subsystémů se systémem, do kterého budou začleněny.

Pozměňovací návrh 34
Čl. 14 odst. 2

2. Každý členský stát zkontroluje při uvedení do provozu, zda jsou dodržována pravidla TSI, které byly rozvinuty ve snaze zajistit, aby tyto subsystemy byly provozovány a udržovány v souladu se základními požadavky, které se na ně vztahují. Po uvedení těchto subsystemů do provozu proběhne kontrola v rámci vydání osvědčení o bezpečnosti a schválení bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice o bezpečnosti železnic.

2. Každý členský stát zkontroluje při uvedení ***jakéhokoli subsystemu*** do provozu, zda jsou dodržována pravidla TSI, které byly rozvinuty ve snaze zajistit, aby tyto subsystemy byly provozovány a udržovány v souladu se základními požadavky, které se na ně vztahují. ***K tomuto účelu se dříve, než bude vydáno povolení k jejich uvedení do provozu, dodržují při posuzování a ověřování postupy stanovené v příslušných strukturálních a provozních TSI.*** Po uvedení těchto subsystemů ***týkajících se infrastruktury podle oddílů 1.1 a 2.1 přílohy I*** do provozu proběhne kontrola v rámci vydání osvědčení o bezpečnosti a schválení bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice ***2004/49/ES*** o bezpečnosti železnic. ***Poté, co budou subsystemy týkající se železničních vozů uvedeny do provozu, bude provedena jejich kontrola za účelem vydání:***

– ***osvědčení týkajících se vozidel podle článku 14b směrnice 2004/49/ES, pokud jde o účely údržby,***

– ***osvědčení týkajících se vozidel a osvědčení o bezpečnosti držitele a železničního podniku podle článku 10 směrnice o bezpečnosti železnic, pokud jde o provozní účely.***

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

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

Pozměňovací návrh 35
Čl. 14 odst. 3

3. V případě obnovy nebo modernizace zašle zadavatel dotýcnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu. Členský stát tento soubor podkladů posoudí a s ohledem na implementační strategii uvedenou v použitelné TSI rozhodne, zda

3. ***Obnova*** nebo modernizace ***jakéhokoli subsystemu musí být stanovena v příslušné TSI, která určí podmínky a okolnosti, jež mohou znamenat nutnost nového posouzení nebo schválení. Pokud členský stát vydávající povolení na řadu nebo na***

rozsah prací vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu ve smyslu této směrnice.

Nové povolení k uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému. ***Je-li nové povolení nezbytné, rozhodne členský stát***, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny. Členský stát oznámí své rozhodnutí Komisi a uvede:

důvod, proč nebyla (nebo nebyly) TSI zcela uplatněna (uplatněny);

technické vlastnosti, které se uplatňují místo TSI;

orgány pověřené uplatňovat v případě těchto vlastností postup ověření podle článku 18.

Komise sdělí tyto informace agentuře, která je zveřejní.

Když členský stát rozhodne, že povolení k uvedení do provozu není nutné, nebo když se v důsledku tohoto odstavce TSI uplatňuje pouze částečně, žádost odchylnu nebo oznámení odchylnu ve smyslu článku 7 jsou nepovinné.

první uvedení do provozu subsystému požaduje, aby tyto byly modernizovány nebo obnoveny, nebo to požaduje jiný členský stát nebo členské státy, v nichž mají být použity, zašle zadavatel dotyčnému členskému státu soubor podkladů s popisem projektu. Členský stát tento soubor podkladů posoudí a s ohledem na implementační strategii uvedenou v použitelné TSI rozhodne, zda rozsah prací vyžaduje nové povolení k uvedení do provozu ve smyslu této směrnice. ***Toto rozhodnutí musí být vydáno do tří měsíců od data, kdy žadatel předložil soubor podkladů.***

Nové povolení k uvedení do provozu je vyžadováno vždy, když zamýšlené práce mohou ovlivnit celkovou úroveň bezpečnosti dotyčného subsystému. ***Členský stát, který rozhodne, že je nové povolení nezbytné, současně určí***, do jaké míry musí být TSI na projekt uplatněny, a oznámí své rozhodnutí Komisi, ***příčemž*** uvede:

technické vlastnosti, které se uplatňují místo TSI;

orgány pověřené uplatňovat v případě těchto vlastností postup ověření podle článku 18.

Komise sdělí tyto informace agentuře, která je zveřejní.

Pozměňovací návrh 36

Čl. 14 odst. 4

4. Jestliže členské státy schválí uvedení kolejových vozidel do provozu, musí zajistit, aby byl každému kolejovému vozidlu přidělen alfanumerický

vypouští se

identifikační kód. Tento kód musí být vyznačen na každém vozidle a zapsán do celostátního registru kolejových vozidel, který splňuje tato kritéria:
vyhovuje společným specifikacím vymezeným v odstavci 5;
vede a aktualizuje jej orgán nezávislý na železničních podnicích;
je přístupný bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic); musí být také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článku 30 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti, agentuře, železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury.
Byla-li kolejová vozidla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi, mohou členské státy přijmout vozidla jasně označená podle jiného systému kódování. Jakmile však členský stát schválí uvedení takového vozidla do provozu na svém území, musí být prostřednictvím registru možné získat odpovídající údaje uvedené v odst. 5 písm. c), d) a e).

22 Úř. věst. L 164, 30. 4. 2004, s. 44.

Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29. Směrnice ve znění rozhodnutí Komise 2002/844/ES (Úř. věst. L 289, 26.10.2002, s. 30).

Odůvodnění

Za účelem souladu je třeba převést tento obsah do nového oddílu.

Pozměňovací návrh 37
Čl. 14 odst. 5

5. Společné specifikace pro registr se přijímají postupem podle čl. 21 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah, formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla vkládání a konzultací. Registr musí obsahovat alespoň tyto informace:

vypouští se

odkazy na ES prohlášení o ověření a vydávající subjekt, odkazy na registr kolejových vozidel podle článku 24, c) označení vlastníka vozidla nebo jeho držitele; veškerá omezení způsobu užívání vozidla; e) subjekt pověřený údržbou. Není-li tato informace k dispozici při vydání povolení k uvedení do provozu, může být doplněna později, nejpozději před použitím vozidla železničním podnikem.

Odůvodnění

Za účelem souladu je třeba převést tento obsah do nového oddílu.

Pozměňovací návrh 38
Čl. 14 odst. 6

6. V případě nákladních vozů a vozů pro osobní dopravu uvedených do provozu po vstupu této směrnice v platnost TSI upřesní, zda je jedno povolení k uvedení do provozu za jeden členský stát Společenství dostačující a za jakých podmínek.

vypouští se

Odůvodnění

Za účelem souladu je třeba převést tento obsah do nového oddílu.

Pozměňovací návrh 39
Čl. 14 odst. 7

7. V případě kolejových vozidel, která byla uvedena do provozu před vstupem této

vypouští se

směrnice v platnost a která nemají ES prohlášení o ověření podle článku 18 této směrnice, použije se směrnice o bezpečnosti železnic. Zejména: pokud to bezpečnostní orgán členského státu vyžaduje, dodatečné povolení k uvedení do provozu musí být získáno v souladu s ustanoveními článku 14 směrnice o bezpečnosti železnic; v opačném případě se osvědčení o bezpečnosti vydané železničnímu podniku v souladu s článkem 10 směrnice o bezpečnosti železnic považuje za povolení uvedení použitých kolejových vozidel do provozu.

Odůvodnění

Za účelem souladu je třeba převést tento obsah do nového oddílu.

Pozměňovací návrh 40

Čl. 14 odst. 8

8. V případě kolejových vozidel s ES *vypouští se* prohlášením o ověření podle článku 18 se kritéria, která bezpečnostní orgán ověřuje za účelem vydání povolení k uvedení do provozu, týkají pouze: technické kompatibility mezi kolejovými vozidly a dotčenou infrastrukturou; pravidly pro nevyřešené body uvedené v čl. 17 odst. 2; pravidly pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI; řádně oznámených odchylek v souladu s článkem 7 této směrnice.

(Čl. 14 odst. 8 se s úpravami stává článkem 19b (novým))

Odůvodnění

Za účelem souladu je třeba převést tento obsah do nového oddílu.

Pozměňovací návrh 41

Čl. 15 pododstavec 1

Aniž je dotčen článek 19, nesmějí členské

Aniž je dotčen článek 19, nesmějí členské

PE388.558v03-00

22/61

RR\686636CS.doc

státy na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat či bránit výstavbě, uvádění do provozu a provozování strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu, který vede k ES prohlášení o ověření, jehož položky jsou uvedeny v příloze V.

státy na svém území na základě této směrnice zakazovat, omezovat či bránit výstavbě, uvádění do provozu *nebo* provozování strukturálních subsystémů tvořících železniční systém, jestliže tyto subsystémy vyhovují základním požadavkům. Zejména nesmějí požadovat kontroly, které již byly provedeny jako součást postupu, který vede k prohlášení ES o ověření, jehož položky jsou uvedeny v příloze V, ***nebo které již byly provedeny buď v okamžiku vydání povolení k uvedení do provozu před vstupem této směrnice v platnost, nebo při vydávání dodatečného povolení pro uvedení do provozu v jiném členském státě.***

Pozměňovací návrh 42
Čl. 15 pododstavec 2

Zejména nesmí požadovat zkoušky, které již byly provedeny jako součást postupu vedoucího k ES prohlášení o ověření.

vypouští se

Odůvodnění

Poslední odstavec se vypouští, neboť opakuje odstavec předchozí.

Pozměňovací návrh 43
Čl. 16 odst. 1

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

1. ***Aniž by byl dotčen čl. 16 odst. 3 a čl. 17 odst. 2 této směrnice, členské státy považují za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které byly schváleny k uvedení do provozu v kterémkoli jiném členském státě s výjimkou záležitostí kompatibility s vlastnostmi infrastruktury, které jsou specifické pro dotčený členský stát. Obdobně považují členské státy za interoperabilní a vyhovující základním požadavkům takové strukturální subsystémy, které tvoří železniční systém, k němuž existuje ES prohlášení o ověření.***

Odůvodnění

Prohlášení ES o ověření prokazuje kompatibilitu s TSI. To však není postačující, jelikož může dojít k problémům kompatibility se stávající infrastrukturou, která není v souladu s TSI. Je rovněž třeba věnovat náležitou pozornost aspektům, jež nereguluje TSI (čl. 17 odst. 2), a zvláštním případům či odchýlkám, pokud neexistuje TSI (čl. 16 odst. 3).

Pozměňovací návrh 44 Čl. 16 odst. 3 pododstavec 1

Pokud neexistují TSI, když je oznámena výjimka podle článku 7 nebo když zvláštní případ vyžaduje uplatnění **technických** pravidel, která nejsou uvedena v dotčené TSI, sdělí členské státy Komisi pro každý subsystém seznam **technických** pravidel používaných při uplatňování základních požadavků.

Pokud neexistují TSI, když je oznámena výjimka podle článku 7 nebo když zvláštní případ vyžaduje uplatnění pravidel, která nejsou uvedena v dotčené TSI, sdělí členské státy Komisi pro každý subsystém seznam pravidel používaných při uplatňování základních požadavků. **Členské státy tento seznam rovněž použijí k ověření kompatibility subsystémů se stávajícím systémem, do kterého jsou začleňovány, jestliže tento systém neodpovídá příslušným TSI.**

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh doplňuje pozměňovací návrh 34 v návrhu zprávy Parlamentu. Podle čl. 14 odst. 1. musí členské státy ověřovat kompatibilitu subsystémů se systémem, do kterého jsou začleňovány. Pravidla týkající se stávající infrastruktury, která neodpovídají příslušné TSI, musí být oznámena, a to i v případě, že TSI existují.

Pozměňovací návrh 45 Čl. 16 odst. 3 pododstavec 2

To bude **podle jednotlivých případů** oznámeno nejpozději **dva roky** po vstupu této směrnice v platnost, a poté při každé změně seznamu technických pravidel, a to buď při oznámení odchylky, nebo po zveřejnění dotčené TSI. Členské státy rovněž při této příležitosti určí v souvislosti s těmito technickými pravidly subjekty pověřené prováděním postupu ověřování uvedeného v článku 18.

To bude oznámeno nejpozději **šest měsíců** po vstupu této směrnice v platnost, a poté **podle jednotlivých případů** při každé změně seznamu technických pravidel, a to buď při oznámení odchylky, nebo po zveřejnění dotčené TSI. Členské státy rovněž při této příležitosti určí v souvislosti s těmito technickými pravidly subjekty pověřené prováděním postupu ověřování uvedeného v článku 18.

Odůvodnění

Členské státy zašlou Komisi pro každý subsystém seznam platných technických pravidel, která považují za součást základních požadavků.

Pozměňovací návrh 46

Čl. 17 odst. 3

3. Když se členský stát nebo Komise domnívá, že je naléhavě třeba změnit TSI, vyžádá si od agentury technické stanovisko. Poté, co Komise postupem podle čl. 21 **odst. 2** konzultuje výbor, rozhodne, zda se technické stanovisko může použít, než bude **dokončena** revize TSI; pokud ano, agentura vědecké stanovisko zveřejní.

3. Když se členský stát nebo Komise domnívá, že je naléhavě třeba změnit TSI, vyžádá si od agentury technické stanovisko. Poté, co Komise postupem podle čl. 21 **odst. 4** konzultuje výbor, rozhodne, zda se technické stanovisko může použít, než bude **dokončeno přijetí** revize TSI **v souladu s postupem podle článku 6**; pokud ano, agentura vědecké stanovisko zveřejní.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh provádí nezbytné změny v souladu s novým postupem projednávání ve výborech, „regulativního výboru s kontrolou“, stanoveným rozhodnutím Rady 2006/512/ES ze dne 17. července 2006, kterým se stanoví postupy pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi. Poskytuje dodatečnou transparentnost pro přijímání nebo revizi příslušných opatření uvedených v tomto návrhu.

Pozměňovací návrh 47

Čl. 18 odst. 3

3. Oznamovaný subjekt odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který má být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability. *Měl by rovněž obsahovat veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a údržbu.*

3. Oznamovaný subjekt odpovídá za sestavení souboru technické dokumentace, který má být přiložen k ES prohlášení o ověření. Soubor technické dokumentace musí obsahovat všechny nezbytné doklady vztahující se k vlastnostem subsystému a případně všechny doklady osvědčující shodu prvků interoperability, **příčemž zvláštní pozornost bude věnována ergonomii, bezpečnosti a ochraně zdraví.** *Měl by rovněž obsahovat veškeré údaje vztahující se k podmínkám a omezením používání, pokyny pro servis, průběžnou nebo pravidelnou kontrolu, seřizování a*

údržbu.

Odůvodnění

„Oznámené subjekty“ vydávají prohlášení o ověření subsystémů, a proto mají významnou úlohu v provádění dozoru. Jako součást ověřování subsystémů nebo rozhraní s jinými subsystémy je rovněž nezbytné závazně dodržovat ochranu pracovníků, neboť se jedná o nepostradatelnou záruku pro bezpečnost železničního systému.

Pozměňovací návrh 48
Článek 19 odst. 3 písm. b)

b) z nedostatečnosti TSI. V takovém případě je zahájen postup revize v souladu s čl. 6 odst. 1.

b) z nedostatečnosti TSI. V takovém případě je zahájen postup revize v souladu s čl. 6 odst. 1 **nebo čl. 17 odst. 3.**

Pozměňovací návrh 49
Kapitola IV název za článkem 19 (nový)

B. UVEDENÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZIDEL DO PROVOZU

Pozměňovací návrh 50
Článek 19a (nový)

Článek 19a

Povolení k uvedení vozidel do provozu

- 1. Nestanoví-li tato kapitola jinak, povolí se vozidlu uvedení do provozu v každém členském státě.***
- 2. Zadavatel, který v některém členském státě hodlá uvést do provozu železniční vozidlo předloží příslušnému vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu žádost.***
- 3. Vozidlo, které odpovídá TSI, bude povoleno v souladu s článkem 19b nebo 19c.***
- 4. Vozidlo, které neodpovídá TSI, bude povoleno v souladu s článkem 19d nebo 19e.***
- 5. Vozidlo, které odpovídá schválenému typu, bude povoleno v souladu s článkem 19f.***

6. Povolení udělené v jednom členském státě musí být následně uznáno ve všech ostatních členských státech, aniž by byla dotčena ustanovení článků 19c a 19e týkající se dodatečných povolení. Pokud členský stát rozhodne, že je v souladu se články 19c nebo 19e nezbytné dodatečné povolení, rozhodnutí musí být řádně zdůvodněno a žadatel informován.

7. Příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán rozhodne o všech žádostech o povolení k uvedení do provozu v souladu s články 19b a 19c nebo s články 19d a 19e.

Povolení k uvedení do provozu může obsahovat podmínky používání a další omezení.

8. Není-li rozhodnutí vydáno ve stanovených lhůtách, považuje se uvedení dotčeného železničního vozidla do provozu za schválené.

9. Každé zamítnutí žádosti příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem, pokud jde o uvedení železničního vozidla do provozu, musí být řádně zdůvodněno. Žadatel může do jednoho měsíce od data obdržení oznámení požádat o přezkum takového rozhodnutí z řádně zdůvodněných důvodů, případně si vyžádat stanovisko Evropské železniční agentury, jež musí být v takovém případě vydáno do jednoho měsíce od data podání žádosti a oznámeno žadateli a vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který povolení zamítl. Vnitrostátní bezpečnostní orgán pak musí své rozhodnutí potvrdit nebo zrušit ve lhůtě jednoho měsíce od obdržení odvolání nebo, ve vhodných případech, od obdržení stanoviska agentury.

10. V případě vozidel jedoucích z/do členského státu do/z třetích zemí, na síti, jejíž rozchod koleje se liší od rozchodu koleje hlavní železniční sítě Společenství, a kterým může být na základě čl. 7 odst. 5 povolena odchylka nebo která spadají pod zvláštní případy, mohou vnitrostátní předpisy uvedené v člancích 18b a 18c

zahrnovat mezinárodní dohody, které jsou slučitelné s právními předpisy Společenství.

11. Povolení k uvedení do provozu udělená vozidlům odpovídajícím TSI nebo vozidlům, která TSI neodpovídají, a která byla udělena před vstupem této směrnice v platnost, včetně povolení udělených na základě mezinárodní dohody – zejména dohod RIC a RIV –, zůstanou platná za podmínek, na jejichž základě byla povolení udělena.

Pozměňovací návrh 51
Článek 19b (nový)

Článek 19b

Povolení k uvedení do provozu pro vozidla odpovídající TSI

1. Tento článek se uplatní na vozidla, která odpovídají všem příslušným TSI platným v okamžiku jejich uvedení do provozu za předpokladu, že tato TSI obsahují podstatnou část základních požadavků.

2. První povolení vydá vnitrostátní bezpečnostní orgán následovně:

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

b) V případě vozidel se všemi nezbytnými ES prohlášeními o ověření podle článku 17 se kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán může ověřit za účelem vydání povolení k uvedení do provozu, týkají pouze:

- technické kompatibility mezi příslušnými subsystémy vozidla,*
- technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí,*
- vnitrostátních pravidel pro nevyřešené body pouze v případě prvního uvedení do provozu,*
- vnitrostátních pravidel pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI.*

3. Po vozidlech, která plně odpovídají TSI pokrývajícím všechny aspekty příslušných subsystémů bez zvláštních případů a nevyřešených bodů, nebudou požadována žádná dodatečná povolení k uvedení do provozu, budou-li v jiných členských státech provozována na sítích odpovídajících TSI.

Pozměňovací návrh 52
Článek 19c (nový)

Článek 19c

Dodatečná povolení k uvedení do provozu pro vozidla odpovídající TSI

1. U vozidla, jehož uvedení do provozu bylo schváleno v jednom členském státě, mohou jiné členské státy rozhodnout, že, jsou-li nutná dodatečná povolení k uvedení do provozu na jejich území, u zvláštních případů, nevyřešených bodů a/nebo vozidel, může být toto vozidlo provozováno na sítích neodpovídajících TSI.

2. V takovém případě se kritéria, která příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán ověřuje za účelem vydání dodatečného povolení k uvedení do provozu, týkají pouze:

- technické kompatibility mezi vozidlem a dotčenou sítí, včetně vnitrostátních předpisů pro nevyřešené body potřebných pro zajištění této kompatibility,**
- vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou řádně stanoveny v příslušných TSI.**

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

a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo schváleno v jednom nebo více členských státech, a kopii příslušného prohlášení o ověření, které bylo vydáno v souladu s ustanoveními kapitoly IV;

b) technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti schválené členským státem, který povolení vydal, a, pokud to bude vhodné, jinými členskými státy; u vozidel vybavených zařízením pro záznam dat, pokud to příslušná TSI neuvádějí, technický popis záznamového zařízení a postupu čtení dat a vyhodnocování získaných údajů, jakož i nutný software, který může být použit výhradně v rámci vyšetřování subjektem pověřeným vyšetřováním nehod;

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

d) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že vozidlo je kompatibilní s infrastrukturou a s pevnými zařízeními (včetně klimatických podmínek, systému dodávky energie, systému řízení a zabezpečení, rozchodu koleje a průjezdnými průřezy, maximální povolené hmotnosti na nápravu a jiných omezení sítě, hlukových limitů a v případě potřeby povolení odchylek, které žadatel potřebuje k zajištění této kompatibility).

4. Nemůže-li vnitrostátní bezpečnostní orgán prokázat existenci závažného bezpečnostního rizika, nemůže údaje uvedené v odstavci 3 písmenech a) a b) zpochybnit. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 19g se vnitrostátní bezpečnostní orgán v tomto ohledu nemůže odvolat na žádná pravidla skupiny A uvedená v tomto dokumentu.

5. Pro ověření souladu dokumentace uvedené v odst. 2 písm. c) a d) s platnými vnitrostátními předpisy oznámenými Komisi podle článku 8 směrnice o bezpečnosti železnic nebo článku 16 této směrnice může vnitrostátní bezpečnostní orgán ve lhůtě jednoho měsíce od předložení žádosti a technické dokumentace požadovat poskytnutí doplňujících informací nebo zkoušek na síti za účelem provedení analýz rizika v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice

2004/49/ES. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 19g této směrnice však vnitrostátní bezpečnostní orgán může provést tato ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se ke skupině B nebo C podle tohoto dokumentu.

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

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

- a) do dvou měsíců od podání žádosti;*
- b) případně do jednoho měsíce od předání doplňujících informací požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 5 prodloužením lhůty uvedené v písm. a);*
- c) případně do jednoho měsíce od předání výsledků zkoušek požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 5 prodloužením lhůt uvedených v písm. a) a/nebo b);*
- d) není-li rozhodnutí vydáno ve stanovených lhůtách, považuje se uvedení dotyčného železničního vozidla do provozu za schválené.*

Pozměňovací návrh 53

Článek 19d (nový)

Článek 19d

První povolení k uvedení do provozu pro vozidla neodpovídající TSI

1. Tento článek se použije na vozidla, jež neodpovídají všem příslušným TSI platným v okamžiku uvedení do provozu,

včetně vozidel podléhajících odchylce, nebo pokud důležitá část základních požadavků nebyla v jednom nebo několika TSI stanovena.

2. První povolení vydá vnitrostátní bezpečnostní orgán následovně:

– pro technické aspekty, na něž se vztahuje některá TSI, se použije ES postup ověření podle kapitoly IV;

– pro ostatní technické aspekty se použijí vnitrostátní předpisy oznámené podle čl. 16 odst. 3 této směrnice a podle článku 8 směrnice o bezpečnosti železnic.

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

Pozměňovací návrh 54

Článek 19e (nový)

Článek 19e

Dodatečná povolení k uvedení do provozu pro vozidla neodpovídající TSI

1. V případě vozidel, jejichž uvedení do provozu bylo povoleno v jednom členském státě, mohou ostatní členské státy v souladu s tímto článkem rozhodnout, zda jsou pro uvedení do provozu na jejich území nezbytná dodatečná povolení. Pokud členský stát rozhodne, že je nezbytné dodatečné povolení, může si žadatel od agentury vyžádat v této věci technické stanovisko podle článku 10 nařízení (ES) č. 881/2004 a, pokud to považuje za vhodné, může se odvolat v souladu s postupem, který stanoví čl. 17 odst. 3 směrnice o bezpečnosti železnic.

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

a) doklady o tom, že uvedení vozidla do provozu bylo povoleno v jiném členském státě, a záznamy o postupu, jenž byl použit pro doložení toho, že vozidlo splňuje platné požadavky na bezpečnost, včetně

případných odchylek povolených podle článku 7;

b) technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti schválené členským státem, který první povolení vydal, a, pokud to bude vhodné, jinými členskými státy; u vozidel vybavených zařízením pro záznam dat technický popis záznamového zařízení a postupu čtení dat a vyhodnocení získaných údajů, jakož i nutný software, který může být použit výhradně v rámci vyšetřování subjektem pověřeným vyšetřováním nehod;

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

d) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že vozidlo je v souladu s infrastrukturou a s pevnými zařízeními (včetně klimatických podmínek, systému dodávky energie, systému řízení a zabezpečení, rozchodu koleje a průjezdnými průřezy, maximální povolené hmotnosti na nápravu, hlukových limitů a jiných omezení sítě, a v případě potřeby povolení odchylek, které žadatel potřebuje k zajištění této kompatibility).

3. Nemůže-li bezpečnostní orgán prokázat existenci závažného bezpečnostního rizika, nemůže údaje uvedené v odstavci 2 písmenech a) a b) zpochybnit. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 19g nemůže vnitrostátní bezpečnostní orgán v této souvislosti uplatnit žádný předpis ze skupiny A uvedený v tomto dokumentu.

4. Pro ověření souladu dokumentace uvedené v odst. 2 písm. c) a d) s platnými vnitrostátními předpisy oznámenými Komisi podle článku 8 směrnice o bezpečnosti železnic nebo článku 16 této směrnice může, pokud to považuje za vhodné, příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán ve lhůtě tří měsíců od předložení žádosti a technické dokumentace požadovat poskytnutí doplňujících informací nebo zkoušek na

síti za účelem provedení analýz rizika v souladu s čl. 6 odst. 3 písm. a) směrnice 2004/49/ES. Po přijetí referenčního dokumentu uvedeného v článku 19g této směrnice však vnitrostátní bezpečnostní orgán může provést tato ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se ke skupině B nebo C podle tohoto dokumentu.

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

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

- a) čtyři měsíce od předložení technické dokumentace uvedené v odstavci 2;*
- b) v příslušných případech dva měsíce od poskytnutí dodatečných informací či analýz rizik požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 4 prodloužením lhůty uvedené v písm. a);*
- c) v příslušných případech dva měsíce od poskytnutí výsledků zkoušek požadovaných vnitrostátním bezpečnostním orgánem podle odstavce 4 prodloužením lhůt uvedených v písm. a) a/nebo b);*

d) není-li rozhodnutí vydáno ve stanovených lhůtách, považuje se uvedení dotčených železničních vozidel do provozu za schválené.

7. Členské státy mohou vydávat povolení k uvádění stávajících vozidel do provozu vztahující se na řadu vozidel. Vnitrostátní bezpečnostní orgány v takovém případě žadateli sdělí, jak má postupovat.

Článek 19f

Povolení typů vozidel

- 1. Členské státy mohou vydávat povolení typů vozidel.**
- 2. Pokud však členské státy povolí vozidlo, povolí současně i typ vozidla.**
- 3. Vozidlo odpovídající typu již povolenému v členském státě bude tímto členským státem povoleno na základě prohlášení o shodě s typem předloženého žadatelem, a to bez dalších kontrol. Avšak v případě, že se příslušná ustanovení v TSI a vnitrostátních předpisech, na jejichž základě byl typ vozidla povolen, změní, členské státy rozhodnou, zda již udělená povolení typu zůstanou v platnosti nebo je třeba je obnovit. Kritéria, která vnitrostátní bezpečnostní orgán kontroluje v případě obnoveného povolování typu se mohou týkat pouze změněných pravidel. Obnovení povolení typu nemá vliv na povolení vozidel již udělených na základě dříve schválených typů.**
- 4. Vzor prohlášení o shodě s typem přijme Komise do [] na základě návrhu agentury a v souladu s postupem čl. 21. odst. 3.**
- 5. Prohlášení o shodě s typem bude sestaveno v souladu s:
a) postupy ověřování příslušných TSI u vozidel odpovídajících TSI;
b) postupy ověřování stanovenými v modulech C, D nebo E rozhodnutí 93/465/ES u vozidel neodpovídajících TSI.**
- 6. Žadatel může požádat o povolení typu v několika členských státech současně. V takovém případě budou vnitrostátní bezpečnostní orgány spolupracovat za účelem zjednodušení postupu a zmírnění administrativní zátěže.**
- 7. Povolení typu budou zaregistrována v evropském registru schválených typů podle článku 23c. V tomto registru bude uveden členský stát nebo členské státy, v němž má typ vozidla povolení.**

Článek 19g

Klasifikace vnitrostátních předpisů.

- 1. Aby byl usnadněn postup povolování uvádění vozidel do provozu uvedený v článku 19a, vnitrostátní předpisy se klasifikují podle přílohy VIa.*
- 2. Aniž je dotčen čl. 22 odst. 3, nejpozději do šesti měsíců po vstupu v platnost této směrnice agentura přezkoumá parametry v části 1 přílohy VIa a předloží Komisi doporučení, jež považuje za vhodná.*
- 3. Pro přijetí referenčního dokumentu podle článku 8a nařízení (ES) č. 881/2004 napomáhá agentura při přijímání, klasifikaci a rozdělení vnitrostátních předpisů do skupin. Vnitrostátní orgány na tomto úkolu s agenturou spolupracují.*
- 4. Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní, případně je doplnit, a která se vztahují k přijetí referenčního dokumentu, a rovněž veškerá rozhodnutí za účelem aktualizace na základě doporučení agentury, jsou přijata v souladu s regulativním postupem s kontrolou podle čl. 21 odst. 4. V mimořádně naléhavých případech může Komise použít postup pro naléhavé případy podle čl. 21 odst. 4a.*

4. Pokud členský stát nebo Komise dospějí k názoru, že subjekt oznámený jiným členským státem již nevyhovuje příslušným kritériím, Komise konzultuje zúčastněné strany. Poté, co Komise postupem podle čl. 21 odst. 2 konzultuje výbor, informuje dotyčný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si oznámený subjekt mohl zachovat udělený statut.

4. Pokud členský stát nebo Komise dospějí k názoru, že subjekt oznámený jiným členským státem již nevyhovuje příslušným kritériím, Komise konzultuje zúčastněné strany **a agenturu podle článku 13 nařízení (ES) č. 881/2004 a může si vyžádat stanovisko agentury**. Poté, co Komise postupem podle čl. 21 odst. 2 konzultuje výbor, informuje dotyčný členský stát o všech změnách nezbytných k tomu, aby si

oznámený subjekt mohl zachovat udělený statut.

Odůvodnění

Má-li Komise vydat rozhodnutí, je nezbytné, aby mohla konzultovat agenturu a vyžádat si její stanovisko ve věci týkající se oficiálně schváleného statusu oznámeného subjektu.

Pozměňovací návrh 58
Čl. 21 odst. 4a (nový)

4a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se čl. 5a odst. 1, 2, 4 a 6 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na ustanovení článku 8 uvedeného rozhodnutí.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh provádí nezbytné změny tam, kde je to nutné, a v souladu s novým postupem projednávání ve výborech, „regulativního výboru s kontrolou“, stanoveným rozhodnutím Rady 2006/512/ES ze dne 17. července 2006, kterým se stanoví postupy pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi.

Pozměňovací návrh 59
Čl. 21 odst. 7

7. Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní a **jsou uvedeny v přílohách II až VIII**, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle odstavce 4 tohoto článku.

7. Opatření, jejichž cílem je změnit prvky této směrnice, které nejsou zásadní a **vztahují se k přílohám II až VIII, případně je doplnit**, jsou přijata regulativním postupem s kontrolou podle odstavce 4 tohoto článku.

Odůvodnění

Tento pozměňovací návrh provádí nezbytné změny v souladu s novým postupem projednávání ve výborech, „regulativního výboru s kontrolou“, stanoveným rozhodnutím Rady 2006/512/ES ze dne 17. července 2006, kterým se stanoví postupy pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi. Poskytuje dodatečnou transparentnost pro přijímání nebo revizi příslušných opatření uvedených v tomto návrhu.

Pozměňovací návrh 60
Článek 24

1. Členské státy zajistí zveřejňování a pravidelnou aktualizaci registrů infrastruktury a registrů kolejových vozidel. Tyto registry musí uvádět hlavní charakteristické znaky každého subsystému nebo částí dotyčného subsystému (například základní parametry) a jejich vztah k charakteristickým znakům stanoveným použitelnými TSI. Za tímto účelem musí být v každé TSI přesně uvedeno, jaké informace musí být do registru infrastruktury a do registru kolejových vozidel zařazovány.

2. Kopie uvedených registrů se předává dotčeným členským státům a agentuře a zpřístupní se zúčastněným osobám, včetně odborníků pracujících v daném odvětví.

3. Agentura vypracuje příručku pro zavádění registrů infrastruktury a kolejových vozidel, v níž bude upřesněn obsah registrů a doporučený formát, jakož i cyklus zavádění a způsob používání. V příručce budou rovněž uvedena prováděcí pravidla k tomuto článku, pokud jde o infrastrukturu a kolejová vozidla uvedená do provozu přes vstupem této směrnice v platnost. Komise přijme příručku poté, co konzultovala výbor postupem podle čl. 21 odst. 2.

vypouští se

Pozměňovací návrh 61
Článek 24a (nový)

Článek 24a

System číslování vozidel

1. Každému vozidlu uvedenému do provozu v železničním systému Společenství bude při vydání prvního povolení uvedení do provozu přiděleno evropské číslo vozidla (EVN).

2. Za označení vozidla přiděleným EVN nese odpovědnost žadatel o první povolení uvedení dotčeného vozidla do provozu.

3. V TSI týkajících se dopravního provozu a řízení bude uveden seznam specifikací nezbytných pro příslušné označení a fungování EVN.

4. EVN bude přiděleno vozidlu pouze jednou, pokud TSI týkající se dopravního provozu a řízení nestanoví jinak.

5. Odchylně od odstavce 1 se stanoví, že pokud byla vozidla poprvé uvedena do provozu ve třetí zemi, může členský stát přijmout vozidla jasně označená podle systému kódování, který se liší od systému Společenství. Jakmile však členský stát schválí uvedení takového vozidla do provozu na svém území, musí být informace vymezené v čl. 24b odst. 2 odpovídající těmto vozidlům zapsány do registru vozidel členského státu, který vydal povolení.

Pozměňovací návrh 62
Článek 24b (nový)

Článek 24b

Vnitrostátní registr vozidel

1. Každý členský stát vede registr schválených železničních vozidel na svém území. Tento registr splňuje tato kritéria:

a) vede a aktualizuje jej orgán nezávislý na železničních podnicích;

b) je přístupný bezpečnostním orgánům a inspekčním orgánům podle článků 16 a 21 směrnice 2004/49/ES; musí být také na základě oprávněné žádosti přístupný regulačním subjektům podle článku 30 směrnice 2001/14/ES, agentuře, železničním podnikům, provozovatelům infrastruktury a veškerým osobám či organizacím, které registrují vozidla nebo jsou v registru uvedeny.

2. Společné specifikace pro registr se přijímají postupem podle čl. 21 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je: obsah a formát údajů, funkční a technické provedení, režim

provozu, včetně způsobů výměny údajů, a pravidla pro vkládání a konzultaci údajů. Registr musí obsahovat pro každé vozidlo alespoň tyto informace:

- a) odkazy na ES prohlášení o ověření a vydávající subjekt,*
- b) odkazy na evropský registr schválených typů vozidel podle článku 24c;*
- c) označení vlastníka vozidla, držitele a příslušné EVN;*
- d) veškerá omezení týkající se užívání vozidla;*
- e) subjekt pověřený údržbou. Není-li tato informace k dispozici při vydání povolení k uvedení do provozu, může být doplněna později, nejpozději před použitím vozidla železničním podnikem.*

3. Subjekt, který vede registr, neprodleně oznámí orgánům všech členských států, v nichž bylo vozidlo schváleno, jakékoli změny údajů zadaných do vnitrostátního registru vozidel, zničení vozidla nebo své rozhodnutí vyjmout je z registru.

4. Do doby, než budou EVN v členských státech provázána, členské státy aktualizují příslušné údaje ve svých registrech na základě změn, které provedly ve svých registrech jiné členské státy.

Pozměňovací návrh 63
Článek 24c (nový)

Článek 24c

Evropský registr schválených typů vozidel

1. Agentura vytvoří a vede registr typů vozidel schválených v členských státech k uvedení do provozu v železniční síti Společenství. Registr splňuje tato kritéria:

- a) je zveřejněn a každému přístupný v elektronické podobě;*
- b) je v souladu se společnými specifikacemi podle odstavce 4;*
- c) je navázaný na veškeré vnitrostátní*

registry vozidel.

2. Registr obsahuje pro každý typ vozidla následující podrobnosti:

a) technické vlastnosti typu vozidla, jak je stanoví příslušné TSI;

b) jméno původního výrobce a všech subjektů, které provedly pozdější změny nebo modernizace;

c) datum vydání úspěšného povolení každého typu vozidla, odkazy a členský stát, který povolení vydal, včetně všech omezení a odnětí povolení.

3. Pokud je schválení typu v členském státě uděleno, změněno, pozastaveno nebo odejmuto, informuje o tom vnitrostátní orgán dotčeného členského státu neprodleně agenturu za účelem aktualizace jí vedeného registru.

4. Společné specifikace pro registr se přijímají postupem podle čl. 21 odst. 3 na základě návrhů specifikací vypracovaných agenturou. Součástí těchto návrhů specifikací je obsah a formát údajů, funkční a technické provedení, režim provozu a pravidla pro vkládání a konzultaci údajů.

Odůvodnění

Za účelem usnadnění vzájemného uznávání vozidel a plného využití výhod systému schvalování typu vozidel je zapotřebí vytvořit evropský registr schválených typů vozidel.

Pozměňovací návrh 64

Čl. 24 odst. 2a (nový)

2a. Na evropské úrovni vypracuje agentura soupis vnitrostátních registrů infrastruktury a kolejových vozidel týkající se údajů podle čl. 24b odst. 2 písm. a) až e). Tuto kompilaci zveřejní na svých internetových stránkách nebo jinou vhodnou formou.

Odůvodnění

Vytváří se nový odstavec, aby se zohlednily všechny možnosti.

Pozměňovací návrh 65

Čl. 25 odst. 2a (nový)

2a. V době do 1. ledna 2015 bude úkolem vydávat povolení na vozidla, která odpovídají TSI a jež mají být uvedena do provozu v železničním systému Společenství, pověřena agentura. Tento přenos pravomoci se uskuteční ve spolupráci s vnitrostátními orgány v členských státech.

Odůvodnění

V dlouhodobém výhledu by měla být posílena úloha agentury. Na Evropskou železniční agenturu by měl být přenesen úkol vydávat povolení pro kolejová vozidla. Cílem je snížit náklady železničního odvětví jako celku, jakmile činnost týkající se technické harmonizace TSI bude vykonávat samotná Evropská železniční agentura (např. v odvětví letectví je pověřena schvalováním typu a vydáváním osvědčení na konkrétní modely letadel, motory nebo díly v souvislosti s jejich uvedením do provozu v Evropské unii Evropská agentura pro bezpečnost letectví).

Pozměňovací návrh 66

Článek 25a (nový)

Článek 25a

Aniž by byly dotčeny příslušné právní předpisy Společenství, zejména pravidla Společenství pro státní podpory a směrnice Evropského parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 stanovující postup při poskytování informací na poli technických norem a předpisů¹, mohou členské státy podpořit dodatečné vybavení kolejových vozidel již uvedených do provozu a železniční infrastruktury za účelem dosažení souladu s požadavky interoperability.

*1 Úř. věst. L 204, 21.7.1998, s. 37. Směrnice
naposledy pozměněná aktem o přistoupení
z roku 2003.*

Odůvodnění

S cílem podpořit interoperabilitu kolejových vozidel v železničním systému EU by členské státy měly mít možnost poskytnout pobídky určené na dovybavení stávajících kolejových vozidel a železniční infrastruktury. Uvedené financování umožní tam, kde je to vhodné, modernizaci železničních kolejových vozidel a infrastruktury, integraci trhů a současně přispěje k pokroku směrem k udržitelnějším způsobům dopravy.

Pozměňovací návrh 67

Čl. 28 pododstavec 1

Každé **tři** roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 7.

1. Každé **dva** roky předloží Komise Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku při dosahování interoperability železničního systému **a o dopadu souvisejících opatření nebo akcí přijatých členskými státy**. Tato zpráva musí rovněž obsahovat analýzu případů uvedených v článku 7. **Každé dva roky předloží členské státy agentuře a Komisi zprávu o pokroku při dosahování interoperability, včetně kvantitativních a kvalitativních aspektů jejího provádění.**

2. Zpráva rovněž obsahuje analýzu možného rozšíření úkolů agentury s cílem dále zjednodušit a centralizovat postupy týkající se schvalování vozidel, která jsou v souladu s TSI. Uvedený přezkum se uskuteční ve spolupráci s členskými státy.

Odůvodnění

Monitorování pokroku v oblasti interoperability železničního systému a vypracování pravidelných zpráv jsou zásadní pro plánování vhodných akcí. Údaje shromážděné agenturou a/nebo Komisí, které pochází z členských států, od průmyslu nebo od ostatních zúčastněných stran, by mohly sloužit jako základ pro rozvoj různých nástrojů, jež pro vzájemné schvalování poskytnou lepší tok informací a transparentnost. Tento pozměňovací návrh je v souladu s cílem dřívějšího pozměňovacího návrhu týkajícího se úlohy agentury v dlouhodobém výhledu.

Pozměňovací návrh 68
Příloha I oddíl 1.1 odst. 3

Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení

Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení

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

dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a pro telekomunikaci určené pro dálkovou osobní i nákladní dopravu v síti **a rovněž pro účtování elektrické energie spotřebované trakční proudovou sestavou na elektrifikovaných tratích** s cílem zaručit bezpečný a harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

Pozměňovací návrh 69
Příloha I oddíl 1.2

1.2. KOLEJOVÁ VOZIDLA

Kolejová vozidla zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti transevropské konvenční železniční dopravy nebo na jejích částech, včetně:

- motorových nebo elektrických jednotek,
- motorových nebo elektrických hnacích vozidel,
- osobních vozů,
- nákladních vozů, včetně kolejových vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů.

Součástí je také mobilní vybavení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury, které však nepředstavuje prvořadou prioritu. Každá z výše uvedených kategorií se dále dělí na

- kolejová vozidla pro mezinárodní provoz
- kolejová vozidla pro vnitrostátní provoz.

1.2. KOLEJOVÁ VOZIDLA

Kolejová vozidla zahrnují veškerá vozidla schopná provozu na celé síti transevropské konvenční železniční dopravy nebo na jejích částech, včetně:

- motorových nebo elektrických jednotek,
- motorových nebo elektrických hnacích vozidel,
- osobních vozů,
- nákladních vozů, včetně kolejových vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů.

Patří sem rovněž veškerá vozidla schopná provozu na celé transevropské vysokorychlostní síti s maximální rychlostí nejvýše 190 km/h nebo na její části.

Součástí je také mobilní vybavení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury, které však nepředstavuje prvořadou prioritu. Každá z výše uvedených kategorií se dále dělí na

- kolejová vozidla pro mezinárodní provoz
- kolejová vozidla pro vnitrostátní provoz.

Pozměňovací návrh 70
Příloha I oddíl 2.1 odst. 2 druhá odrážka

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

– tratě zvláště modernizované pro vysoké rychlosti vybavené pro rychlosti **nad 190 km/h**,

Pozměňovací návrh 71
Příloha I oddíl 2.1 odst. 3

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

Tato infrastruktura zahrnuje systémy řízení dopravy, sledování polohy na tratích a navigační systémy: technická zařízení pro zpracování dat a telekomunikaci určené pro osobní, **a případně i pro nákladní** dopravu na těchto tratích **a pro účtování elektrické energie spotřebované trakční proudovou sestavou na elektrifikovaných tratích** s cílem zaručit bezpečný harmonický provoz sítě a účinné řízení dopravy.

Pozměňovací návrh 72
Příloha I oddíl 2.2 druhá odrážka

– nebo rychlostí **přibližně 200** km/h na tratích uvedených v oddílu 1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích.

– nebo rychlostí **nad 190** km/h na tratích uvedených v oddílu 1, pokud je to slučitelné s úrovněmi výkonnosti na těchto tratích.

Pozměňovací návrh 73
Příloha II oddíl 2,2

Trakční proudová soustava, **a** trakční vedení

Trakční proudová soustava, trakční vedení **a pevná zařízení vyžadovaná pro záznam a přenos dat v souvislosti s účtováním elektrické energie spotřebované trakčními proudovými soustavami na elektrifikovaných tratích.**

Pozměňovací návrh 74
Příloha II oddíl 2.6

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

Struktura, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, **soubor subsystémů vytvářejících různé struktury železničních vozidel, a zejména** sběrače proudu, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní **mezi člověkem** (strojvedoucí, doprovod vlaku a cestující) **a strojem**, pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a doprovodu vlaku **a pro řádnou**

péči o osoby s postižením nebo se sníženou pohyblivostí.

Pozměňovací návrh 75
Příloha III bod 1.1.2

1.1.2. Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší dovolené rychlosti.

1.1.2. Parametry související se stykem kolo-kolejnice musí splňovat požadavky na stabilitu nezbytné k zaručení bezpečné jízdy při nejvyšší dovolené rychlosti.

Parametry brzdných zařízení musí zaručovat maximální povolenou rychlost a v případě nouze zastavení ve stanovené brzdné vzdálenosti.

Odůvodnění

Z hlediska bezpečnosti je zastavení vlaku důležitější než jízda maximální povolenou rychlostí.

Pozměňovací návrh 76
Příloha III oddíl 2.1.1 čtvrtý pododstavec

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

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

Odůvodnění

Přesnější znění.

Pozměňovací návrh 77
Příloha VI oddíl 2

2. FÁZE

Ověření subsystému probíhá v každé z těchto fází:

- celkový návrh,
- konstrukce subsystému, a zejména pak inženýrské práce, montáž prvků a celkové nastavení,
- závěrečné zkoušení subsystému.

2. FÁZE

Ověření subsystému probíhá v každé z těchto fází:

- celkový návrh,
- konstrukce subsystému, a zejména pak inženýrské práce, ***výroba***, montáž prvků a celkové nastavení,
- závěrečné zkoušení subsystému.

V případě, že ve fázi návrhu (včetně zkoušek typu) nebo v konstrukční/výrobní

fázi je žadatel konstruktérem nebo výrobcem nebo jejich/jeho zplnomocněným zástupcem usazeným ve Společenství, povede takové ověření k přechodnému prohlášení k ověřování (ISV), vydanému oznámeným subjektem, kterého si zvolí žadatel. Žadatel poté vypracuje prohlášení ES k ISV pro příslušnou fázi nebo fáze.

Pozměňovací návrh 78
Příloha VI oddíl 3

3. CERTIFIKÁT

Oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování vydá certifikát *shody*, který je určen pro zadavatele *nebo konstruktéra* nebo *jejich* či jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém nainstalován nebo provozován.

3. CERTIFIKÁT

Oznámený subjekt odpovědný za ES ověřování vydá certifikát *ověření*, který je určen pro zadavatele nebo jeho zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření určené orgánu dozoru v členském státu, v němž je daný subsystém nainstalován nebo provozován.

Oznámený subjekt odpovědný za ověření ES ověří návrh konstrukce a výrobu subsystému. Pokud je to vhodné, oznámený subjekt zohlední přechodná prohlášení k ověřování (ISV), a za účelem vydání certifikátu ověření ES :

– ověří, zda subsystém:

– je předmětem příslušných ISV „návrhu“ a „výroby“ vydaných konstruktérem nebo výrobcem,

– nebo zda byl vyroben v souladu se všemi aspekty, které jsou předmětem ISV „návrhu“ vydaného konstruktérovi nebo výrobcí,

– ověří, zda byly řádně splněny požadavky příslušných TSI,

– ověří prvky návrhu a výroby, které nejsou předmětem ISV „návrhu“ nebo „výroby“.

Odůvodnění

V souvislosti s pozměněnou verzí čl. 18 odst. 1, kterou předložila Komise ve svém návrhu ze dne 13. prosince 2006, je nezbytné zohlednit vývoj spojený se směrnicí 2007/32/ES ze dne

1. června 2007 prostřednictvím zavedení dvoufázového postupu:

- první fázi provede konstruktér nebo výrobce a jím zvolený oznámený subjekt,
- druhou fázi provede zadavatel a jím zvolený oznámený subjekt.

Tyto dvě fáze jsou oprávněné, neboť:

- když konstruktér/výrobce zahájí první fázi, nikoli pokaždé ví, jaký zadavatel zakoupí subsystém, který má v úmyslu navrhnout a vyrobit (např. v případě zařízení prodávaného přes katalog);
- když zadavatel zakoupí jeden nebo více prvků subsystému později, často požaduje určité charakteristické znaky (zejména pokud jde o kolejová vozidla a subsystém řízení a zabezpečení) s ohledem na svůj přístup k obchodování, své zákazníky nebo vlastnosti trati, kterou hodlá používat. Závěrečné zkoušky podle oddílu 2 přílohy VI proto musí zohlednit volbu uskutečněnou zadavatelem;
- soubor dokumentace údržby, který sestavil konstruktér/výrobce, je často upravován zadavatelem, který může upřednostňovat odlišný poměr mezi preventivní a nápravnou péčí na základě své zkušenosti a analýz řešení, která učinil konstruktér/výrobce, jenž, v naději na zajištění značného objemu udržovacích prací, může chybovat, pokud navrhne přehnaně opatrné pokyny pro údržbu. Tento soubor dokumentace údržby je zásadní, pokud jde o získání povolení k uvedení do provozu.

Pozměňovací návrh 79
Příloha VI oddíl 4

4. SOUBOR TECHNICKÉ DOKUMENTACE

Soubor technické dokumentace přiložený k prohlášení o ověření musí obsahovat:

- pro infrastrukturu: stavební plány, zápisy o schválení zemních prací a výztuží, protokoly o zkouškách a kontrole betonu,
- pro ostatní subsystémy: celkové a podrobné výkresy v souladu s realizací, schémata elektrických obvodů a hydraulických obvodů, schémata ovládacích okruhů, popis systémů zpracování dat a automatických systémů, provozní a údržbářské příručky apod.,
- seznam prvků interoperability podle článku 3, které jsou zahrnuty do subsystémů,
- kopie ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny v souladu

4. SOUBOR TECHNICKÉ DOKUMENTACE

Soubor technické dokumentace přiložený k prohlášení o ověření musí obsahovat:

- pro infrastrukturu: stavební plány, zápisy o schválení zemních prací a výztuží, protokoly o zkouškách a kontrole betonu,
- pro ostatní subsystémy: celkové a podrobné výkresy v souladu s realizací, schémata elektrických obvodů a hydraulických obvodů, schémata ovládacích okruhů, popis systémů zpracování dat a automatických systémů, provozní a údržbářské příručky apod.,
- seznam prvků interoperability podle článku 3, které jsou zahrnuty do subsystémů,
- kopie ES prohlášení o shodě nebo o vhodnosti pro použití, kterými musí být uvedené prvky opatřeny v souladu

s článkem 13 směrnice, k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušeních provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,

– certifikát vydaný oznámeným subjektem odpovědným za ES ověřování a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu s touto směrnicí, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním, jak je uvedeno v bodech 5.3 a 5.4.

s článkem 13 směrnice, k nimž budou v případě potřeby přiloženy příslušné výpočty a kopie protokolů o zkouškách a přezkoušeních provedených oznámenými subjekty na základě společných technických specifikací,

– přechodná prohlášení k ověřování, pokud jsou dostupná, a v takovém případě prohlášení ES o přechodné shodě, která jsou přiložena k ISV a obsahují výsledek ověření jejich platnosti oznámeným subjektem,

– certifikát vydaný oznámeným subjektem odpovědným za ES ověřování a tímto subjektem stvrzený, k němuž budou přiloženy příslušné výpočty a kde bude uvedeno, že daný projekt je v souladu s touto směrnicí, a v případě potřeby budou uvedeny nevyřešené výhrady zaznamenané během vykonávání prací; k certifikátu by měly být přiloženy též protokoly o inspekci a zprávy o auditu vypracované v souvislosti s ověřováním, jak je uvedeno v bodech 5.3 a 5.4.

Odůvodnění

Viz odůvodnění k pozměňovacímu návrhu 152 (příloha VI oddíl 3).

Pozměňovací návrh 80
Příloha VI oddíl 5.4a (nový)

5.4a. Oznámený subjekt monitoruje subsystémy, na nichž jsou prvky interoperability nainstalovány, za účelem posouzení jejich vhodnosti pro používání v prostředí daného železničního systému podle přílohy IV oddílu 2, pokud to požaduje příslušná TSI.

Během uvedené doby posuzování prvku interoperability, na nějž se ještě nevztahuje zcela prohlášení ES o vhodnosti k používání, může oznámený subjekt vydat dočasný certifikát ověření pro každý subsystém, kde jasně uvede konkrétní podmínky, jež mají být dodrženy, pokud jde

o provoz, údržbu a monitorování.

Odůvodnění

V rámci platných směrnic dochází k právnímu problému: pro posuzování vhodnosti prvku interoperability k používání podle čl. 10 odst. 2 a přílohy IV oddílu 2 je zapotřebí nainstalovat tento prvek na několik subsystémů dříve, než se na něj bude moci vztahovat příslušné prohlášení ES. Podle přílohy VI oddílu 1 a 4 by však oznámený subjekt neměl vydat prohlášení ES o ověření takových subsystémů, neboť obsahují prvky interoperability bez povinného prohlášení ES o vhodnosti k používání; a dokonce i kdyby tak učinil, členský stát by měl podle článku 19 přijmout příslušná opatření. Navrhovaný odstavec uvedený problém řeší.

Pozměňovací návrh 81 Příloha VI oddíl 6 odst. 1

Úplný soubor technické dokumentace podle bodu 4 je uložen u zadavatele nebo konstruktéra nebo jejich zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství společně s certifikátem shody vydaným oznámeným subjektem odpovědným za ověření provozuschopného subsystému. Soubor technické dokumentace je přiložen k ES prohlášení o ověření, které zadavatel nebo konstruktér zašle orgánu dozoru v dotyčném členském státu.

Úplný soubor technické dokumentace podle bodu 4 je uložen u **konstruktéra, výrobce nebo** zadavatele nebo jejich zplnomocněného zástupce usazeného ve Společenství společně **s certifikátem ISV** vydaným **oprávněným oznámeným subjektem nebo společně** s certifikátem shody vydaným oznámeným subjektem odpovědným za ověření provozuschopného subsystému. Soubor technické dokumentace je přiložen k **prohlášení ISV a/nebo ES** o ověření, které zadavatel nebo konstruktér zašle orgánu dozoru v dotyčném členském státu.

Pozměňovací návrh 82 Příloha VI oddíl 7 druhá a třetí odrážka

- vydaných **certifikátů shody**,
- odmítnutých certifikátů **shody**.

- vydaných **nebo odmítnutých přechodných prohlášení k ověřování (ISV)**,
- **vydaných nebo** odmítnutých certifikátů **ověření**.

Pozměňovací návrh 83 Příloha VIa (nová)

PŘÍLOHA VIa

Parametry, které se sledují při uvádění stávajících kolejových vozidel do provozu

a klasifikace vnitrostátních předpisů

1. SEZNAM UKAZATELŮ

(1) Obecné informace

– *informace o platném vnitrostátním právním rámci*

– *zvláštní vnitrostátní podmínky*

– *deník údržby*

– *provozní deník;*

(2) Vlastnosti infrastruktury

– *sběrače proudu*

– *palubní přístrojové vybavení z pohledu napájení a vliv s ohledem na elektromagnetickou kompatibilitu*

– *ložná míra a rozchod kolejí železniční trati*

– *různá bezpečnostní zařízení, např. zabezpečovací zařízení, komunikační systémy vlak-trat', elektromagnetická kompatibilita, detektory horkoběžnosti ložiska nápravy*

– *metání šterku, boční vítr*

– *pevná zařízení nezbytná pro záznam a přenos dat v souvislosti s účtováním elektrické energie spotřebované trakční proudovou sestavou nebo elektrifikovanými tratěmi;*

(3) Vlastnosti kolejového vozidla

– *dynamika vozidla*

– *nástavba vozidla*

– *nárazníky a tažná ústrojí*

– *podvozky a pojezdy*

– *dvojkolí a jejich uložení*

– *brzdná zařízení*

– *technické systémy vyžadující dohled; např. systémy se stlačeným vzduchem*

– *čelní a boční skla*

– *dveře*

- průchody mezi vozidly
- řídicí systémy (software)
- rozvody pitné a odpadní vody
- ochrana životního prostředí
- protipožární ochrana
- zdraví a bezpečnost pracovníků na pracovišti a bezpečnost cestujících
- cisterny a cisternové vagony
- zásobníky s tlakovým vyprazdňováním
- zabezpečení nákladu
- značení
- způsoby svařování
- odolnost proti bočnímu větru a vliv na štěrky
- odolnost vůči nárazu
- hladina hluku (vnitřní a vnější);
- systémy nouzového brzdění a jejich vyřazení
- varovná zařízení
- stupátka a madla pro pracovníky při posunování

Tento seznam lze rozšířit, avšak jakékoli doplnění podléhá oznámení příslušným členským státem nebo návrhu agentury a musí být ověřeno Komisí.

2. KLASIFIKACE PŘEDPISŮ

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

Skupina A

Skupina A se vztahuje na:

- mezinárodní normy,

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

Skupina B

Do skupiny B patří všechny předpisy, které nepatří do skupiny A nebo C nebo takové, které dosud nebyly zařazeny ani do jedné z nich.

Skupina C

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

Odůvodnění

Přejímá pozměňovací návrh 54 zpravodaje a doplňuje podrobnosti do odst. 1 bodu 2 [doplnění parametrů na konec seznamu] a do odst. 1 bodu 3 [doplnění parametrů na konec seznamu a doplnění odstavce, který stanoví, že za určitých podmínek by mělo být možné seznam rozšířit]. V souladu s platnými normami je s ohledem na zdraví a ochranu pracovníků zapotřebí doplnit termín „na pracovišti“. Další oblastí, která by zde měla být doplněna, je „zdraví a bezpečnost cestujících“. Tyto chybějící parametry přitom v praxi zajišťují bezpečné použití kolejových vozidel za zvláštních provozních podmínek, a tudíž významně přispívají k bezpečnosti a ochraně životního prostředí.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Tento návrh je součástí nové iniciativy Komise pro zlepšení interoperability¹ železničního systému Společenství. Balíček Komise obsahuje sdělení o „Usnadnění pohybu lokomotiv ve Společenství“, k němuž je připojen dokument s pokyny zaměřený na zlepšení technické části regulačního rámce Společenství v oblasti železnic² a tři legislativní návrhy.

Návrhy Komise obsahují jednu směrnici o interoperabilitě železničního systému Společenství,³ která slučuje stávající směrnice o interoperabilitě, a to směrnici 96/48/ES týkající se transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnici 2001/16/ES ohledně transevropského konvenčního železničního systému, a druhou, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství,⁴ a nařízení, kterým se mění nařízení 881/2004/ES o zřízení Evropské agentury pro železnice.⁵

1. Usnadnění interoperability lokomotiv ve Společenství: vzájemné schvalování kolejových vozidel ve Společenství

Definice problému

Vnitrostátní postupy pro schvalování lokomotiv a hnacích vozidel⁶ jsou v současné době považovány za jednu z hlavních bariér vytvoření nových železnic a významnou překážku interoperabilitě evropského železničního systému. Vzhledem k tomu, že se samy členské státy nemohou rozhodnout, že povolení k uvedení vozidel do provozu, které vydávají, bude platné na území jiných členských států, je pro vyřešení této problematiky prostřednictvím harmonizace a zjednodušení vnitrostátních postupů a uplatňováním zásady vzájemného uznávání nutná iniciativa Společenství.

Definice vzájemného schvalování

Vzájemné schvalování kolejových vozidel je postup, jehož prostřednictvím železniční vozidlo, které obdrželo povolení k uvedení do provozu v jednom členském státě, po kontrolách podle TSI a/nebo vnitrostátních technických předpisů (v souladu s článkem 16 směrnice 2001/16/ES), obdrží další povolení v ostatních členských státech, přičemž se zohlední všechny kontroly provedené v prvním členském státě.⁷

Vzájemného schvalování může být dosaženo buď prostřednictvím harmonizace, nebo uplatňováním zásady vzájemného uznávání. Pokud se týká kolejových vozidel, mělo by se

¹ Interoperabilitou se rozumí schopnost železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti na těchto tratích. Tato schopnost je založena na všech předpisových, technických a provozních podmínkách, které musí být dodrženy v zájmu splnění základních požadavků (čl. 2 písm. b)), směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES.

² KOM(2006)0782 v konečném znění a SEK(2006)1640.

³ KOM(2006)0783 v konečném znění.

⁴ KOM(2006)0784 v konečném znění.

⁵ KOM(2006)0785 v konečném znění.

⁶ Motorové jednotky (DMU) a elektrické jednotky (EMU).

⁷ Viz analýza Komise v dokumentu nazvaném „Úplné posouzení dopadů“, SEK(2006)1641.

rozlišovat mezi uváděním na trh a uváděním do provozu. Ve druhém případě je třeba zajistit, aby byla kolejová vozidla slučitelná s vnitrostátní železniční infrastrukturou.

Současný stav

Směrnice o interoperabilitě upravují pouze nová kolejová vozidla, která se uvádějí do provozu, zatímco směrnice o bezpečnosti železnic mezeru zaplňuje tím, že ve svém článku 14 výslovně upravuje případ používaných kolejových vozidel, která nenesou certifikát ES. Proto by se na stávající kolejová vozidla (která dosud nejsou zahrnuta do směrnice o interoperabilitě) mohla uplatňovat zásada vzájemného uznávání, alespoň pokud se týká těch vlastností, jež se přímo nepojí se specifickou infrastrukturou¹ (viz příloha o možnostech politik Komise).

2. Návrh Komise o interoperabilitě železničního systému Společenství – KOM(2006)0783 v konečném znění

Návrh se týká konsolidace, přepracování a sloučení stávajících směrnic o interoperabilitě týkajících se transevropského vysokorychlostního železničního systému (směrnice 96/48/ES) a transevropského konvenčního železničního systému (směrnice 2001/16/ES). Obsahuje různá podstatná a technická vylepšení za účelem zvýšení konkurenceschopnosti železničního systému Společenství a snížení různých administrativních nákladů.

S ohledem na základní požadavky a postupy rozvoje technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) mezi vysokorychlostním a konvenčním železničním systémem nová směrnice slučuje a kombinuje, kde je to vhodné, související ustanovení, která se týkají konvenčních a vysokorychlostních evropských sítí. Rozsah působnosti směrnice bude postupně rozšiřován na celou síť a všechna kolejová vozidla za předpokladu, že posouzení dopadů ukáže ekonomický přínos takového počínání.

Schvalovací řízení pro uvedení do provozu, jak je navrženo (článek 14), je zjednodušené a je z velké části založeno na rozhodnutích, která jsou vzájemně uznána, aniž se postup centralizuje, tj. přenosem vnitrostátních pravomocí a pravomocí Společenství na Evropskou agenturu pro železnice (ERA).

V případě nákladních vozů a vozů pro osobní dopravu je dostačující jedno povolení k uvedení do provozu, vydané členským státem Společenství, a splňuje podmínky TSI. V případě kolejových vozidel, která byla uvedena do provozu před vstupem této směrnice v platnost a která nemají ES prohlášení o ověření, je třeba použít směrnici o bezpečnosti železnic. V případě kolejových vozidel s ES prohlášením o ověření jsou plně stanovena kritéria, která může ověřovat bezpečnostní orgán za účelem vydání povolení, a zahrnují technickou kompatibilitu mezi kolejovými vozidly a dotčenou infrastrukturou, pravidla pro nevyřešené body a zvláštní případy, které vychází z TSI a odchylek, jež jsou v souladu se směrnicí.

Zjednodušení je dosaženo rovněž s ohledem na přijímání určitých TSI technické povahy, které se pravděpodobně budou rychle měnit, např. pokud jde o informační, telekomunikační

¹ Tuto možnost navrhla pracovní skupina Komise a je obsažena v návrhu Komise na změnu směrnice o bezpečnosti železnic.

systemy. Dále se navrhuje nový postup „naléhavé změny TSI“ (článek 17), podle kterého by se mohlo vyžadovat technické stanovisko ERA dříve, než se pro něj Komise rozhodne, před ukončením revize TSI podle běžného postupu.

3. Hlavní návrhy zpravodaje

Interoperabilita je zásadní pro konkurenceschopnost železničního systému a pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T) v Evropě.

Zpravodaj vítá novou iniciativu Komise, která podporuje interoperabilitu železnic v rámci otevřenějších a konkurenceschopnějších trhů v Evropské unii. Za účelem interoperabilních železničních sítí, a rovněž pro přístup k takovým sítím, je třeba podniknout konkrétní kroky za účelem odstranění přetrvávajících technických a provozních bariér, čímž se dosáhne vysoké úrovně udržitelné mobility občanů a propojení regionů EU.

Navrhované pozměňovací návrhy týkající se revize stávajícího regulačního rámce pro interoperabilitu se zaměřují na posílení volného pohybu vlaků a na snížení administrativní a technické zátěže u schvalování lokomotiv a kolejových vozidel při současném zajištění vysoké úrovně bezpečnosti. Navrhované pozměňovací návrhy zejména podporují zjednodušení regulačního rámce, pokud se týká schvalování postupů, jež se použijí pro lokomotivy a hnací vozidla.

Definice a odchylky od TSI

Aby byl text Komise srozumitelnější, navrhují se nové definice (článek 2), které se týkají „železničního vozidla“ a „kolejových vozidel“. Omezení v případě, že je „projekt v pokročilé fázi“, a výpočet poměru nákladů a přínosů je vložen za účelem omezení svévolných požadavků na odchylky od uplatňování TSI. Kromě toho je třeba, aby schvalování požadavků na odchylky, založené na ekonomické udržitelnosti projektu, prováděla Komise, která ponese odpovědnost za informování všech členských států o schválení nebo odmítnutí (článek 7).

Přechod a revize TSI

V případě, že je TSI revidována nebo stažena, a tam, kde to bude vhodné, je třeba připravit konkrétní ustanovení pro přechod k novým TSI a pro novou situaci. Je třeba, aby se základní požadavky týkaly rovněž obnovy či modernizaci železničního systému, subsystémů a prvků interoperability v souladu se stávajícími TSI nebo vnitrostátními předpisy.

Vzájemné schvalování vozidel a kolejových vozidel: komplexní přístup

Vzájemné schvalování vozidel a kolejových vozidel, která podléhají v členských státech různým a rozporným vnitrostátním požadavkům na povolení k uvedení těchto zařízení do provozu, se třídí komplexněji. Povolení k uvedení vozidel do provozu lze dosáhnout pomocí zásady vzájemného uznávání a technické harmonizace, TSI, ověřování ES prohlášení nebo omezených ověřování vnitrostátního bezpečnostního orgánu.

Členské státy považují za splnění základních požadavků, které se jich týkají, ty strukturální subsystémy, jež jsou povoleny k uvedení do provozu v kterémkoliv jiném členském státě

s výjimkou záležitostí týkajících se kompatibility s charakteristikami infrastruktury, jež jsou pro dotyčný členský stát specifické. Před uvedením do provozu se uplatní se podmínka „pro každé vozidlo alespoň jedno povolení od členského státu“. Přenos článku 14 evropské směrnice o bezpečnosti a jejích příslušných ustanovení „klasifikace vnitrostátních předpisů“ a „referenční dokument“ do této směrnice byl považován za nezbytný pro zajištění koherence nového legislativního textu¹. S tímto sloučením se navrhuje následující postupy pro schvalování:

- k uvedení do provozu vozidel, která jsou v souladu s TSI,
- k uvedení do provozu vozidel, která nejsou v souladu s TSI,
- dodatečné schvalování pro uvedení do provozu vozidel, která nejsou v souladu s TSI v jiném členském státě.

Přijetí nového postupu projednávání ve výborech s kontrolou

Návrh zprávy obsahuje pozměňovací návrhy, které jsou nezbytné pro sladění směrnice s úpravami, které způsobilo rozhodnutí Rady 2006/512/ES ze dne 17. července 2006 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi (projednávání ve výborech). Tyto pozměňovací návrhy provádí nezbytné změny a zvyšují transparentnost.

¹ . Toto stanovisko bylo potvrzeno obsahem dvou krátkých informačních dokumentů o interoperabilitě železničního systému Společenství, které připravilo tematické oddělení B GŘ IPOL. Č. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[1] „Interoperability 1“ a č. IP/B/TRAN/FWC/2006-156/lot [2]/C[1]/SC[2] „Interoperability 2“.

PŘÍLOHA

1. Politický přístup Komise

Na základě posouzení dopadů se Komise rozhodla navrhnout zlepšení vzájemného schvalování kolejových vozidel prostřednictvím kombinace následujících možných politik:

- ***Neregulační přístup:*** zveřejňovat pokyny pro vzájemné schvalování současných kolejových vozidel a žádat po členských státech, aby je uplatňovaly, a přidělit agentuře úkol klasifikovat vnitrostátní předpisy a určit ty, které mohou být vzájemně schvalovány¹
- ***Regulační přístup:*** vyjasnit postup, který se uplatní u současných kolejových vozidel, a omezit a/nebo vyjasnit úlohu členských států při schvalování kolejových vozidel na jejich území.

2. Rozvoj TSI

Provádí se a přijímá jen málo technických specifikací pro interoperabilitu (TSI), jež jsou hlavním nástrojem pro dosažení interoperability. Uplatňují se na všechny části železničního systému a subsystémů, zatímco analýza poměru nákladů a přínosů a konzultace s členskými státy, sociálními partnery a uživateli proběhnou ve dvou fázích (návrh základních parametrů a návrh TSI) před jejich přijetím podle postupu stanoveného rozhodnutím 1999/468/ES (projednávání ve výborech).

Podle směrnice 96/48/ES o vysokorychlostní železnici (jejíž provedení bylo požadováno do dubna 1999) bylo navrženo pět TSI, které se týkají subsystému údržby, subsystému řízení a zabezpečení, subsystému infrastruktury, energetického subsystému, subsystému „Provoz“ a subsystému kolejových vozidel. Revize se připravují a budou zahrnovat problematiku TSI pro konvenční železnice a začleňovat konkrétní požadavky týkající se údržby.

Pokud se týká směrnice 2001/16/ES o konvenční železnici (provedení požadováno do dubna 2003), očekává se, že první přijaté TSI vstoupí v platnost letos. Vypracovala je Evropská asociace pro železniční interoperabilitu (AEIF) a týkají se problému hluku způsobeného kolejovými vozidly a infrastrukturou, využití telematiky v nákladní dopravě, řízení a zabezpečení kolejových vozidel – nákladních vozů a provozu a řízení dopravy. V současné době se revidují TSI týkající se bezpečnosti v železničních tunelech a přístupnosti pro osoby se sníženou pohyblivostí.

Nedávný návrh (2007) rámcového mandátu agentuře zahrnuje

- Revize již přijatých TSI pro konvenční železnice, využití telematiky v nákladní dopravě, hluk, řízení a zabezpečení, kolejová vozidla – nákladní vozy a provoz a řízení dopravy
- Revize již přijatých TSI pro vysokorychlostní železnice týkajících se řízení a zabezpečení

¹ Viz KOM(2006)0782 v konečném znění a SEK(2006)1640.

- Pro návrh dosud nepřijatých TSI
 - o revidovaných TSI týkajících se infrastruktury, energetiky, provozu a řízení dopravy, kolejových vozidel, TSI pro vysokorychlostní a konvenční železnice týkající se bezpečnosti železničních tunelů, TSI pro vysokorychlostní a konvenční železnice týkající se přístupnosti pro osoby se sníženou pohyblivostí.
- Pro návrh nových TSI týkajících se lokomotiv a hnacích vozidel, osobních vozů, infrastruktury, energetiky, využití telematiky v osobní dopravě.

POSTUP

Název	Interoperabilita železničního systému Společenství		
Referenční údaje	KOM(2006)0783 - C6-0474/2006 - 2006/0273(COD)		
Datum předložení EP	13.12.2006		
Příslušný výbor Datum oznámení na zasedání	TRAN 17.1.2007		
Výbor(y) požádaný(é) o stanovisko Datum oznámení na zasedání	ITRE 17.1.2007		
Nezaujaté stanovisko Datum rozhodnutí	ITRE 27.2.2007		
Zpravodaj(ové) Datum jmenování	Josu Ortuondo Larrea 23.1.2007		
Projednání ve výboru	12.4.2007	5.6.2007	10.9.2007
Datum přijetí	11.9.2007		
Výsledek závěrečného hlasování	+: 37	-: 0	0: 0
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Michael Cramer, Arūnas Degutis, Christine De Veyrac, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Robert Navarro, Josu Ortuondo Larrea, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Lars Wohlin		
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Zsolt László Becsey, Johannes Blokland, Jeanine Hennis-Plasschaert, Elisabeth Jeggle, Anne E. Jensen, Antonio López-Istúriz White, Helmuth Markov, Willem Schuth, Catherine Stihler, Ari Vatanen		
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Ralf Walter		
Datum předložení	25.9.2007		