

32004L0050

30.4.2004

ÚRADNÝ VESTNÍK EURÓPSKEJ ÚNIE

L 164/114

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2004/50/ES**z 29. apríla 2004,****ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc a smernica 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc**

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

orgán v rámci uvedenej smernice, vypracovalo technické špecifikácie interoperability (TSI), ktoré Komisia prijala 30. mája 2002;

so zreteľom na zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na jej články 71 a 156,

so zreteľom na návrh Komisie ⁽¹⁾,

- (3) 10. septembra 1999 Komisia prijala správu Európskeho parlamentu a Rady, ktorá obsahovala prvé posúdenie pokroku dosiahnutého pri zavádzaní interoperability systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc. Európsky parlament vo svojej rezolúcii zo 17. mája 2002 ⁽⁶⁾ vyzval Komisiu, aby predložila návrhy na zmenu a doplnenie smernice 96/48/ES na základe modelu použitého pre smernicu 2001/16/ES ⁽⁷⁾;

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru ⁽²⁾,so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov ⁽³⁾,konajúc v súlade s postupom stanoveným v článku 251 zmluvy ⁽⁴⁾ na základe spoločného textu schváleného zmierovacím výborom 23. marca 2004,

- (4) smernica 2001/16/ES, podobne ako smernica 96/48/ES, zavádza postupy spoločenstva na vypracovanie a prijatie TSI a spoločné pravidlá na posudzovanie zhody s TSI. Mandát na vypracovanie skupiny TSI dostalo AEIF, ktoré bolo určené aj ako spoločný zastupiteľský orgán;

keďže:

- (1) podľa článkov 154 a 155 zmluvy musí spoločenstvo prispieť k vytváraniu a rozvoju transeurópskych sietí v dopravnom sektore. Aby sa tieto ciele dosiahli, musí spoločenstvo uskutočniť nevyhnutné opatrenia potrebné na zabezpečenie interoperability sietí najmä v oblasti technickej normalizácie;

- (5) z práce na vývoji TSI vo vysokorýchlostnom sektore, uplatňovania smernice 96/48/ES na špeciálne projekty a práce výboru ustanoveného podľa uvedenej smernice sa získalo mnoho skúseností, ktoré viedli Komisiu k návrhu zmien týchto dvoch smerníc o interoperabilite železníc;

- (2) prvé opatrenie sa uskutočnilo v železničnom sektore prijatím smernice 96/48/ES ⁽⁵⁾. Na dosiahnutie cieľov tejto smernice Európske združenie pre interoperabilitu železníc (AEIF), ktoré bolo menované ako spoločný zastupiteľský

- (6) prijatie nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) 881/2004 z 29. apríla 2004 o zriadení Európskej železničnej agentúry (nariadenie o agentúre) ⁽⁸⁾ a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti na železniciach spoločenstva (smernica o bezpečnosti na železniciach) ⁽⁹⁾ znamená, že určité ustanovenia smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES je potrebné zmeniť a doplniť. Najmä ihneď po riadení agentúry ju Komisia poverí úlohou navrhovať nové alebo revidovať existujúce TSI;

⁽¹⁾ Ú. v. ES C 126 E, 28.5.2002, s. 312.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 61, 14.3.2003, s. 131.

⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 66, 19.3.2003, s. 5.

⁽⁴⁾ Stanovisko Európskeho parlamentu zo 14. januára 2003 (Ú. v. EÚ C 38 E, 12.2.2004, s. 119), spoločné stanovisko Rady z 26. júna 2003 (Ú. v. EÚ C 270 E, 11.11.2003, s. 7) a stanovisko Európskeho parlamentu z 23. októbra 2003 (zatiaľ nebolo uverejnené v Úradnom vestníku). Legislatívna rezolúcia z 22. apríla 2004 a rozhodnutie Rady z 26. apríla 2004.

⁽⁵⁾ Ú. v. L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica zmenená a doplnená nariadením (ES) 1882/2003 Európskeho parlamentu a Rady (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

⁽⁶⁾ Ú. v. ES C 59, 23.2.2001, s. 121.

⁽⁷⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1.

⁽⁸⁾ Pozri stranu 3 tohto Úradného vestníka.

⁽⁹⁾ Pozri stranu 16 tohto Úradného vestníka.

- (7) nadobudnutie účinnosti smernice 2001/12/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 91/440/EHS o rozvoji železničného spoločenstva ⁽¹⁾, smernice 2001/13/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom ⁽²⁾ a 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii ⁽³⁾, má dopad na realizáciu interoperability. Tak ako v prípade ostatných druhov dopravy, rozšírenie prístupových práv musí byť sprevádzané potrebnými harmonizačnými opatreniami. Je preto potrebné zaviesť interoperabilitu na celej sieti postupným rozširovaním geografickej pôsobnosti smernice 2001/16/ES. Je tiež potrebné rozšíriť právnu základňu smernice 2001/16/ES na článok 71 zmluvy, na ktorom je smernica 2001/12/ES založená;
- (8) v Bielej knihe o európskej dopravnej politike je táto smernica ohlásená a je súčasťou stratégie spoločenstva na revitalizáciu železničnej dopravy a následne na posun rovnováhy medzi druhmi dopravy s konečným cieľom znížiť preťaženie európskych ciest;
- (9) TSI vypracované v rámci smernice 96/48/ES sa výslovne nezaobierajú prácou na obnove infraštruktúry a vozového parku alebo výmenami v súvislosti s preventívnou údržbou. Toto je však prípad spadajúci pod smernicu 2001/16/ES o systéme konvenčných železníc a tieto dve smernice by sa mali v tomto bode harmonizovať;
- (10) vypracovanie TSI vo vysokorychlostnom sektore ukázalo potrebu vyjasniť vzťah medzi základnými požiadavkami smernice 96/48/ES a TSI na jednej strane a európskymi normami a inými dokumentmi normatívneho charakteru na strane druhej. Malo by sa najmä jednoznačne rozlišovať medzi normami alebo časťami noriem, ktoré musia byť záväzné, aby sa dosiahli ciele tejto smernice, a „harmonizovanými“ normami, ktoré sa vypracovali v duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii;
- (11) spravidla sa európske špecifikácie vyvíjajú v duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii. Umožňujú predpokladať zhodu s určitými základnými požiadavkami smernice 96/48/ES najmä v prípade komponentov a rozhraní interoperability. Tieto európske špecifikácie alebo ich použiteľné časti nie sú záväzné a v TSI nemôže uvádzať na ne žiadny výslovný odkaz. Odkazy na tieto európske špecifikácie sú uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a členské štáty uverejňujú odkazy na národné normy transponujúce Európske normy;
- (12) v TSI môže byť v niektorých prípadoch uvedený výslovný odkaz na európske normy alebo špecifikácie tam, kde je to striktne nevyhnutné, aby sa dosiahli ciele tejto smernice. Taký výslovný odkaz má dôsledky, ktoré sa musia objasniť, najmä, že tieto európske normy alebo špecifikácie sa stávajú záväznými od okamihu platnosti TSI;
- (13) TSI stanovujú všetky podmienky, s ktorými sa musí zhdovať akýkoľvek komponent interoperability a postup, ktorý sa má dodržať pri posudzovaní zhody. Okrem toho je potrebné stanoviť, aby každý komponent sa musel podrobiť postupu posúdenia zhody a vhodnosti na používanie, ktorý je uvedený v TSI, a musí mať zodpovedajúce osvedčenie;
- (14) z bezpečnostných dôvodov je potrebné vyžadovať od členských štátov, aby každému vozidlu uvedenému do prevádzky pridelili identifikačný kód. Vozidlo by sa potom malo zapísať do národného registra vozidiel. Registre musia byť prístupné pre všetky členské štáty a určité hospodárske subjekty spoločenstva. Registre majú byť z hľadiska formátu údajov zhodné. Preto by mali podliehať spoločným prevádzkovým a technickým špecifikáciám;
- (15) má sa určiť postup dodržiavaný v prípade základných požiadaviek použiteľných na podsystem, ktoré ešte neboli pokryté podrobnými špecifikáciami v príslušnej TSI. V takom prípade by mali byť orgánmi zodpovednými za posudzovanie zhody a postupy overovania tie orgány, ktoré sú už oznámené podľa článku 20 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES;
- (16) opatrenia nevyhnutné na vykonávanie tejto smernice by sa mali prijať v súlade s rozhodnutím Rady 1999/468/ES z 28. júna 1999, ktorým sa ustanovujú postupy výkonu vykonávacích právomocí prenesených na Komisiu ⁽⁴⁾;
- (17) mala by sa objasniť definícia vozového parku v prílohe I k smernici 96/48/ES. Smernica sa má týkať aj vozového parku, ktorý je určený na prevádzku len na trati rekonštruovanej na vysoké rýchlosti, pri rýchlostiach rádovo 200 km/h;
- (18) uplatňovanie tejto smernice nemá mať, pokiaľ je to možné, negatívne účinky na prácu, ktorá sa už vykonala v rámci smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES, a na uplatňovanie týchto smerníc členskými štátmi v rámci projektov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti tejto smernice v pokročilom stupni vývoja;

⁽¹⁾ Ú. v. L 75, 15.3.2001, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. L 75, 15.3.2001, s. 26.

⁽³⁾ Ú. v. L 75, 15.3.2001, s. 29. Smernica v znení zmien podľa rozhodnutia Komisie 2002/844/ES (Ú. v. ES L 289, 26.10.2002, s. 30).

⁽⁴⁾ Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.

- (19) pretože cieľ navrhovaného opatrenia, t. j. interoperabilita systému transeurópskych železníc, nemôže byť dostatočne dosiahnutý členskými štátmi, a preto môže byť z dôvodu transeurópskeho charakteru uznaného zmluvou lepšie dosiahnutý na úrovni spoločenstva, môže spoločenstvo prijať opatrenia v súlade s princípom subsidiarity stanoveným v článku 5 zmluvy. V súlade s princípom proporcionality stanoveným v uvedenom článku nejde táto smernica nad rámec, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa;
- (20) dňa 30. mája 2002 prijala Komisia TSI platné na systém vysokorýchlostnej železnice, týkajúce sa vozového parku, energetiky, riadenia a zabezpečenia vlakov a signalizácie, prevádzky a údržby. Návrh TSI uvedený v článku 1 ods. 5 a 2 ods. 5 sa týka revízie týchto TSI alebo prijatia nových TSI;
- (21) pretože navrhovaný referenčný systém technických predpisov týkajúci sa súčasného stavu interoperability systému transeurópskych konvenčných železníc sa vyvíja podľa článku 25 smernice 2001/16/ES, je potrebné aktualizovať tieto technické predpisy z hľadiska rozšírenia pôsobnosti tejto smernice, berúc do úvahy aj prvú skupinu TSI prijatú do roku 2004;
- (22) bez ohľadu na výnimky z pôsobnosti smernice 2001/16/ES, mali by sa členské štáty podporovať pri dobrovoľnom uplatňovaní príslušných ustanovení tejto smernice na národnej úrovni z hľadiska zvýšenia efektívnosti nákladov a úspor z masovej výroby vo výrobnom sektore;
- (23) smernice 96/48/ES a 2001/16/ES by sa preto mali príslušne zmeniť a doplniť,

PRIJALI TÚTO SMERNICU:

Článok 1

Smernica 96/48/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

1. Článok 1 sa nahrádza takto:

„Článok 1

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

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

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

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

2. V článku 2 sa dopĺňajú tieto body:

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

- p) „vedenie do prevádzky“ znamená všetky činnosti ktorými sa subsystém uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu.“;
3. Článok 2 písmeno h) sa vypúšťa.
4. Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:
- a) odsek 1 sa nahrádza takto:
- „1. Pre každý subsystém sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, jeden subsystém môže byť pokrytý niekoľkými TSI a jedna TSI môže pokrývať niekoľko subsystémov. Rozhodnutie o vypracovaní a/alebo revízii TSI a voľba jej technickej a geografickej oblasti pôsobnosti si vyžaduje mandát v súlade s článkom 6 ods. 1“
- b) odsek 3 sa nahrádza takto:
- „3. Na dosiahnutie cieľov uvedených v článku 1 sa v každej TSI v miere, v akej je to nevyhnutné:
- a) uvedie jej určená oblasť pôsobnosti (časť siete alebo vozového parku uvedeného v prílohe I, subsystém alebo časť subsystému uvedeného v prílohe II);
- b) stanoví základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami;
- c) stanoví funkčné a technické špecifikácie, ktorým musí subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami zodpovedať. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, napr. podľa kategórií trate a/alebo vozového parku uvedených v prílohe I;
- d) stanoví komponenty a rozhrania interoperability, ktoré musia byť pokryté európskymi špecifikáciami vrátane európskych noriem, potrebnými na dosiahnutie interoperability v systéme transeurópskych vysokorýchlostných železníc;
- e) za každý prípad, ktorý prichádza do úvahy stanoví, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na používanie komponentov interoperability na jednej strane, alebo na ES overenie subsystémov na strane druhej. Tieto postupy sa budú
- zakladať na moduloch definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS;
- f) určí stratégia uplatňovania TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť, aby sa postupne prešlo z existujúceho stavu na konečný stav, v ktorom má byť zhoda s TSI normou;
- g) pre príslušný personál určí odborná spôsobilosť a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci, požadované na prevádzku a údržbu subsystému, ako aj dodržiavanie TSI.“;
- c) vkladá sa tento odsek:
- „6. V TSI sa môžu výslovne uvádzať odkazy na Európske normy alebo špecifikácie, keď je to bezpodmienečne potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. V takom prípade sa tieto Európske normy alebo špecifikácie (alebo ich príslušné časti) považujú za prílohy k príslušnej TSI a sú záväzné od okamihu platnosti danej TSI. Ak neexistujú Európske normy alebo špecifikácie a v závislosti na ich vypracovaní, môže sa uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty; v takomto prípade sa to týka dokumentov, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.“
5. Článok 6 sa nahrádza takto:
- „Článok 6
1. Návrh TSI a následné zmeny a doplnky TSI sa vypracujú na základe mandátu Komisie v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2 Za ich vypracovanie je zodpovedná agentúra v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) 2004/881/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o zriadení Európskej železničnej agentúry (nariadenie o agentúre) (*) a v spolupráci s pracovnými skupinami uvedenými v týchto článkoch.
- TSI sa prijímajú a revidujú v súlade s postupom uvedeným článku 21 ods. 2 Komisia ich uverejní v Úradnom vestníku Európskej únie.

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

3. Každý návrh TSI sa vypracuje v dvoch etapách.

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

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

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

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

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

7. Pri návrhu, prijímaní a revízii TSI sa zohľadnia stanoviská užívateľov pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy dopad na podmienky používania týchto subsystémov. Na

tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI konzultuje so združeniami a orgánmi zastupujúcimi užívateľov. Združenia a orgány k návrhu TSI priložia správu o výsledkoch týchto konzultácií.

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

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

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

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

(*) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

(**) Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.“

6. Článok 7 sa nahrádza takto:

„Článok 7

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

- a) pre navrhovanú novú trať, pre obnovu alebo rekonštrukciu existujúcej trate alebo pre akýkoľvek prvok uvedený v článku 1 ods. 1 v pokročilom štádiu vývoja alebo predmet zmluvy, ktorá sa plní v čase, keď sú tieto uvarené;
- b) pre akýkoľvek projekt týkajúci sa obnovy alebo rekonštrukcie existujúcej trate, kde prechodový prierez, rozchod koľají, koľajová vzdialenosť alebo elektrické napätie v týchto TSI nie sú kompatibilné s charakteristikami existujúcej trate;
- c) pre navrhovanú novú trať alebo navrhovanú obnovu alebo rekonštrukciu existujúcej trate na území dotknutého členského štátu, keď je jeho železničná sieť oddeľená alebo izolovaná morom od železničnej siete zvyšku územia spoločenstva;

- d) pre každú navrhovanú obnovu, rozšírenie alebo rekonštrukciu existujúcej trate, keď by uplatňovanie týchto TSI ohrozilo ekonomickú životaschopnosť projektu a/alebo zlučiteľnosť so železničným systémom v člen-
skom štáte;
- e) keď po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy siete ekonomicky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatňovanie prí-
slušných TSI.

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

7. V článku 9 sa dopĺňa tento pododsek:

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

8. Článok 10 sa mení a dopĺňa takto:

- a) odsek 2 sa nahrádza takto:

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

- b) odsek 3 sa nahrádza takto:

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

- c) odseky 4 a 5 sa vypúšťajú.

9. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

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

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

10. Článok 14 sa nahrádza takto:

„Článok 14

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s.44.

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

11. V článku 15 sa dopĺňa tento pododsek:

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

12. Článok 16 ods. 3 sa nahrádza takto:

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

13. V článku 17 sa dopĺňa tento pododsek:

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

14. V článku 18 ods. 2 sa dopĺňa tento pododsek:

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

15. Článok 20 ods. 5 sa nahrádza takto:

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

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

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

16. Článok 21 sa nahrádza takto:

„Článok 21

1. Komisii bude pomáhať výbor.

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

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

3. Výbor prijme svoj rokovací poriadok.

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

(*) Ú. v. ES L 184, 17.7.1999, s. 23.“

17. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 21a

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

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

Článok 21b

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

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

Článok 21c

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

(*) Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1“.

18. Vkladá sa tento článok:

„Článok 22a

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

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

19. Príloha I sa nahrádza textom prílohy I tejto smernice;

20. Príloha II sa nahrádza textom prílohy II tejto smernice;

c) dopĺňa sa tento odsek:

21. V prílohe III sa dopĺňa tento bod:

„2.4.4 Kontroly

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

„3. Oblasť pôsobnosti tejto smernice sa musí postupne rozšíriť na celý konvenčný železničný systém vrátane traťového prístupu k terminálom a hlavným prístavným zariadeniam obsluhujúcim alebo potenciálne obsluhujúcim viac než jedného užívateľa, s výnimkou infraštruktúry a vozového parku vyhradených striktne na miestne, historické alebo turistické účely alebo infraštruktúry, ktorá je funkčne izolovaná od zvyšku železničného systému a bez toho, aby boli dotknuté výnimky vo vzťahu na používanie TSI, uvedené v článku 7.

22. V prílohe VII v bode 2 sa dopĺňa tento pododsek:

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

Táto smernica sa uplatňuje na časti siete, ktoré nie sú ešte predmetom odseku 1 len od dátumu nadobudnutia účinnosti príslušných TSI, ktoré sa majú prijať v súlade s postupom popísaným nižšie a pre oblasti použitia nimi stanovené.

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

Na základe postupu uvedeného v článku 21 ods. 2 prijíma Komisia k 1. januáru 2006 pracovný program zameraný na vypracovanie nových TSI a/alebo revíziu už prijatých TSI, aby boli pokryté trate a vozový park, ktoré ešte nie sú predmetom TSI.

Článok 2

Smernica 2001/16/ES sa týmto mení a dopĺňa takto:

Tento pracovný program bude obsahovať prvú skupinu nových TSI a/alebo zmien a doplnkov TSI, ktoré sa majú vypracovať do januára 2009 bez toho, aby bol dotknutý článok 5 ods. 5 pokiaľ ide o možnosť stanovenia špecifických prípadov a bez toho aby bol dotknutý článok 7, ktorý umožňuje za určitých okolností výnimky. Výber problematik, ktorú majú pokrývať TSI bude založený na predpokladanej efektívnosti nákladov každého navrhnutého opatrenia a na princípe proporcionality opatrení prijatých na úrovni spoločenstva. Na tento účel sa primerane zohľadní príloha I bod 4 a nevyhnutná rovnováha medzi cieľmi plynulého chodu vlakov a technickej harmonizácie na jednej strane a transeurópskou, vnútroštátnou, regionálnou alebo miestnou úrovňou uvažovanej dopravy na strane druhej.

1. Názov sa nahrádza takto:

„Smernica 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčného železničného systému“;

Po vypracovaní tejto prvej skupiny TSI sa na základe postupu uvedeného v článku 21 ods. 2 stanovujú priority vypracovania nových TSI alebo revízie existujúcich TSI.

2. Článok 1 sa týmto mení a dopĺňa takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

„Táto smernica stanovuje podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita systému transeurópskych konvenčných železníc na území spoločenstva, ako je popísané v prílohe I. Tieto podmienky sa vzťahujú na projektovanie, výstavbu, uvedenie do prevádzky, rekonštrukciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému uvedeného do prevádzky po nadobudnutí účinnosti tejto smernice, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.“

Členský štát nemusí uplatniť tento odsek v prípade projektov v pokročilom štádiu vývoja alebo predmete zmluve, ktorá sa plní v čase, keď sú tieto TSI uverejnené.“

b) úvodná časť odseku 2 sa nahrádza takto:

„2. Sledovanie tohto cieľa musí viesť k definovaniu optimálnej úrovne technickej harmonizácie a umožniť nasledovné:“

3. Článok 2 sa mení a dopĺňa takto:

a) písmeno h) sa vypúšťa.

b) písmená l) a m) sa nahrádzajú takto:

„l) ‚rekonštrukcia‘ znamená akúkoľvek väčšiu prácu na zmenu subsystému alebo časti subsystému, ktorá zvýši celkový výkon subsystému;

m) ‚obnova‘ znamená akúkoľvek väčšiu prácu na výmenu subsystému alebo časti subsystému, ktorá nemení celkový výkon subsystému;“

c) dopĺňajú sa tieto písmená:

„o) ‚výmena v rámci údržby‘ znamená akúkoľvek výmenu komponentov časťami s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;

p) ‚uviedenie do prevádzky‘ znamená všetky činnosti, ktorými sa subsystém uvedie do svojho určeného prevádzkového režimu;“

4. Článok 5 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 1 sa nahrádza takto:

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

b) písmeno e) v odseku 3 sa nahrádza takto:

„e) za každý prípad, ktorý prichádza do úvahy stanoviť postupy, ktoré sa použijú na posudzovanie zhody alebo vhodnosti na používanie komponentov interoperability na jednej strane alebo na ‚ES‘ overenia subsystémov na strane druhej. Tieto postupy musia byť založené na moduloch definovaných v rozhodnutí 93/465/EHS;“

c) dopĺňa sa tento odsek:

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

v takomto prípade sa to týka dokumentov, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.“

5. Článok 6 sa nahrádza takto:

„Článok 6

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

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

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

3. Každý návrh TSI sa vypracuje v dvoch etapách.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(*) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

(**) Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.“

6. Článok 7 písmeno a) sa nahrádza takto:

„a) pre navrhovanú novú trať, pre obnovu alebo rekonštrukciu existujúcej trate alebo pre akýkoľvek prvok uvedený v článku 1 ods. 1 v pokročilom štádiu vývoja alebo predmet zmluvy, ktorá sa plní v čase, keď sú tieto TSI uverejnené;“

7. Článok 10 sa mení a dopĺňa takto:

a) odsek 2 sa nahrádza takto:

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

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

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

c) odseky 4 a 5 sa vypúšťajú.

8. Článok 11 sa nahrádza takto:

„Článok 11

Ak členský štát alebo Komisia usúdi, že európske špecifikácie použité priamo alebo nepriamo na dosiahnutie cieľov tejto smernice nespĺňajú základné požiadavky, môže rozhodnúť o čiastočnom alebo úplnom stiahnutí týchto špecifikácií z publikácií, ktoré ich obsahujú alebo môže rozhodnúť o ich zmene a doplnení v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2, po konzultácii s výborom zriadeným podľa smernice 98/34/ES.“

9. Článok 14 sa mení a dopĺňa takto:

a) v odseku 2 sa dopĺňa tento pododsek:

„Na tento účel sa použijú postupy posudzovania a overovania stanovené v príslušných štruktúrálnych a funkčných TSI.“

b) odsek 3 sa nahrádza takto:

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

Takéto nové povolenie na uvedenie do prevádzky sa požaduje vždy, keď plánované práce môžu mať vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému. Ak je potrebné nové povolenie členský štát rozhodne, do akej miery je potrebné uplatniť príslušné TSI na projekt Členský štát oznámi svoje rozhodnutie Komisii a ostatným členskými štátom.“

c) vkladajú sa tieto odseky:

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

a) register spĺňa spoločné špecifikácie definované v odseku 5;

b) register vedie a aktualizuje orgán nezávislý na ktoromkoľvek železničnom podniku;

c) register je prístupný bezpečnostným úradom a vyšetrovacím orgánom menovaným v článkoch 16 a 21 smernice 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti na železničných spoločenstvách (smernica o bezpečnosti na železničniciach) (*). Register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom menovaným v článku 30 smernice 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry a vyberaní poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (**), agentúre, železničným spoločnostiam a manažérom infraštruktúry.

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

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

a) odkazy na ES vyhlásenie o overení a vydávajúci orgán;

b) odkazy na register vozového parku uvedený v článku 24;

c) identifikáciu majiteľa vozidla alebo prenajímateľa;

d) všetky obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;

e) bezpečnostné údaje vzťahujúce sa k plánu údržby vozidla.

(*) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

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

10. Článok 16 ods. 3 sa mení a dopĺňa takto:

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

11. V článku 17 sa dopĺňa tento pododsek:

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

12. Článok 20 ods. 5 sa nahrádza takto:

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

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

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

13. V článku 21 sa dopĺňa tento odsek:

„4. V prípade potreby môže výbor zriadiť pracovné skupiny, aby mu pomáhali pri plnení jeho úloh najmä pokiaľ ide o koordináciu notifikovaných orgánov.“

14. Vkladajú sa tieto články:

„Článok 21a

Komisia môže predložiť výboru akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa vykonávania tejto smernice. Ak je to potrebné, Komisia schváli vykonávacie odporúčanie v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2

Článok 21b

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

15. Článok 23 sa nahrádza takto:

„Článok 23

1. Poradie prioritného prijímania TSI bude nasledovné bez toho, aby bolo dotknuté poradie prijímania mandátov uvedených v článku 6 ods. 1:

- a) prvá skupina TSI bude pokrývať riadenie, zabezpečenie vlakov a signalizáciu; telematické aplikácie pre nákladnú dopravu; dopravnú prevádzku a riadenie (vrátane odborných kvalifikácií personálu pre cezhraničnú dopravu rešpektujúc kritériá uvedené v prílohe II a III); nákladné vozne; hluk z vozového parku a infraštruktúra. Pokiaľ ide o vozový park ako prvý sa spracuje vozový park určený pre medzinárodnú dopravu;
- b) na základe zdrojov Komisie a agentúry sa budú spracovávať aj tieto aspekty: telematické aplikácie na osobnú dopravu, údržba, s osobitným zreteľom na bezpečnosť, osobné vozne, hnacie vozidlá a rušne, infraštruktúra, energia a znečistenie ovzdušia. Pokiaľ ide o vozový park

ako prvý sa spracuje vozový park určený pre medzinárodnú dopravu;

- c) na žiadosť Komisie, členského štátu alebo agentúry môže výbor v súlade s postupom uvedeným v článku 21 ods. 2 rozhodnúť o vypracovaní návrhu TSI na dodatočnú problematiku, pokiaľ sa to týka subsystému uvedeného v prílohe II.

2. Komisia, v súlade s postupom stanoveným v článku 21 ods. 2 zostaví pracovný program dodržiavajúc poradie priorit uvedené v odseku 1 a poradie ostatných úloh, ktorými ju poveruje táto smernica.

TSI uvedené v prvom pracovnom programe uvedenom v odseku 1 písm. a) sa vypracujú najneskôr do 20. apríla 2004.

3. Pracovný program pozostáva z týchto etáp:

- a) na základe návrhu agentúry, vypracovanie reprezentatívnej architektúry konvenčného železničného systému, založenej na zozname subsystémov (príloha II) aby bola zaručená zhoda medzi TSI. Táto architektúra musí obsahovať najmä rôzne komponenty tohto systému a ich rozhrania a slúžiť ako referenčný rámec pre vymedzenie oblastí použitia každej TSI;
- b) stanovenie modelovej štruktúry pre vypracovanie TSI;
- c) stanovenie metódy analýzy nákladov a prínosov riešení uvedených v TSI;
- d) schválenie mandátov potrebných na vypracovanie TSI;
- e) stanovenie základných parametrov každej TSI;
- f) schválenie návrhov normalizačných programov;
- g) manažment prechodného obdobia medzi dátumom nadobudnutia účinnosti smernice 2004/50/ES (*) Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/48/ES o interoperabilite systému transeurópskych vysokorychlostných železníc a smernica 2001/16/ES Európskeho parlamentu a Rady o interoperabilite systému transeurópskych konvenčných železníc a uverejnením TSI, vrátane prijatia referenčného systému uvedeného v článku 25.

(*) Ú. v. ES L 164, 30.4.2004, s. 114“

16. Článok 24 ods. 2 sa nahrádza takto:

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

Článok 3

Komisia prijme všetky potrebné opatrenia aby bolo zabezpečené, že uplatňovanie tejto smernice pokiaľ možno zachová práce na tvorbe TSI už vykonané na základe mandátu v rámci smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES, a aby bolo zabezpečené, že na projekty, ktoré sú v pokročilom štádiu realizácie, nebude mať nadobudnutie účinnosti tejto smernice nepriaznivý dopad.

17. Článok 25 ods. 1 sa nahrádza takto:

„1. Agentúra v súlade s článkami 3 a 12 nariadenia (ES) 881/2004, na základe informácií oznámených členskými štátmi podľa článku 16 ods. 3 vypracuje technické dokumenty zo zodpovedajúcich odborných oblastí a texty príslušných medzinárodných dohôd, návrh referenčného systému technických predpisov zabezpečujúcich súčasný stupeň interoperability tratí a vozového parku, ktoré sa začlenia do pôsobnosti tejto smernice ako je definované v článku 1 ods. 3 Komisia na základe postupu uvedeného v článku 21 ods. 2 preskúma tento návrh a rozhodne, či môže predstavovať referenčný systém do prijatia TSI.“

Článok 4

Členské štáty uvedú do 30. apríla 2006 do platnosti zákony, iné predpisy a administratívne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.

18. Príloha I sa nahrádza textom prílohy III tejto smernice.

19. V prílohe III sa dopĺňa tento bod:

„2.4.4 Kontroly

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

Článok 5

Táto smernica nadobúda účinnosť v deň jej uverejnenia v Úradnom vestníku Európskej únie.

20. V prílohe VII v bode 2 sa dopĺňa tento pododsek:

„Orgán a personál zodpovedný za kontroly musí byť funkčne nezávislý najmä na orgánoch určených na vydávanie povolení na uvedenie do prevádzky v rámci tejto smernice, licencií v rámci Smernice Rady 95/18/ES z 19. júna 1995 udeľovaní licencií železničným podnikom (*) a bezpečnostných osvedčení v rámci smernice 2004/49/ES a na orgánoch poverených vyšetrovaním v prípade nehôd.“

Článok 6

Táto smernica je adresovaná členským štátom.

V Štrasburgu 29. apríla 2004

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

21. Príloha VIII sa vypúšťa.

Za Európsky parlament

predseda

P. COX

Za Radu

predseda

M. McDOWELL

PRÍLOHA I

„PRÍLOHA I

SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC

1. INFRAŠTRUKTÚRA

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

Vysokorýchlostné trate zahŕňajú:

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

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

2. VOZOVÝ PARK

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

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

3. ZLUČITELNOSŤ SYSTÉMU TRANSEURÓPSKÝCH VYSOKORÝCHLOSTNÝCH ŽELEZNÍC

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

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

PRÍLOHA II

„PRÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. ZOZNAM SUBSYSTÉMOV

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

a) buď štrukturálne oblasti:

- infraštruktúra,
- energetika,
- riadenie vlakov, zabezpečenie vlakov a signalizácia,
- prevádzka a riadenie dopravy,
- vozový park,

b) alebo prevádzkové oblasti:

- údržba,
- telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu.

2. OBLASTI, KTORÉ SA MAJÚ POKRYŤ

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

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

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

PRÍLOHA III

„PRÍLOHA I

SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH KONVENČNÝCH ŽELEZNÍC

1. INFRAŠTRUKTÚRA

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

Na účely tejto smernice je možné ďalej rozčleniť túto sieť na tieto kategórie:

- trate určené pre osobnú dopravu;
- trate určené na zmiešanú dopravu (osobná a nákladná doprava);
- trate špeciálne projektované alebo rekonštruované pre nákladnú dopravu;
- uzly osobnej dopravy;
- uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov;
- spojovacie trate medzi vyššie uvedenými prvkami.

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

2. VOZOVÝ PARK

Vozový park zahŕňa všetky vozidlá, ktoré budú pravdepodobne premávať na celej transeurópskej konvenčnej železničnej sieti alebo jej časti vrátane:

- motorových dieselových alebo električkových vlakov;
- dieselových alebo električkových hnacích vozidiel;
- osobných vozňov;
- nákladných vozňov, vrátane vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov.

Zahrnuté sú mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry, ale nie sú najvyššou prioritou.

Každá z vyššie uvedených kategórií sa ďalej člení na:

- vozový park pre medzinárodnú dopravu;
- vozový park pre vnútroštátnu dopravu.

3. ZLUČITEĽNOSŤ SYSTÉMU TRANSEURÓPSKÝCH KONVENČNÝCH ŽELEZNÍC

Kvalita železničnej dopravy v Európe závisí okrem iného na dokonalej zlučiteľnosti medzi charakteristikami infraštruktúry (v najširšom zmysle, t. j. pevné časti všetkých príslušných subsystémov) a charakteristikami vozového parku (vrátane palubných komponentov všetkých príslušných subsystémov). Úroveň výkonu, bezpečnosti, kvality dopravných služieb a nákladov závisia na tejto zlučiteľnosti.

4. ROZŠÍRENIE OBLASTI PÔSOBNOSTI

1. Podkategórie tratí a vozového parku

V záujme zabezpečenia nákladovo efektívnej interoperability sa v prípade potreby vytvoria ďalšie podkategórie všetkých kategórií tratí a vozového parku uvedených v tejto prílohe. Ak to bude nevyhnutné, môžu sa funkčné a technické špecifikácie uvedené v článku 5 ods. 3 líšiť podľa danej podkategórie.

2. Vymedzenie nákladov

Analýza nákladov a prínosov navrhovaných opatrení bude brať do úvahy okrem iného nasledovné:

- náklady navrhovaného opatrenia,
- zníženie kapitálových nákladov a poplatkov spôsobené úsporami z masovej výroby a lepším využitím vozového parku,
- zníženie investičných nákladov a nákladov na údržbu a prevádzku spôsobené zvýšením hospodárskej súťaže medzi výrobcami a údržbárskymi podnikmi,
- environmentálne prínosy spôsobené technickými zdokonaleniami železničného systému,
- zvýšenie bezpečnosti prevádzky.

Okrem toho sa v tomto posúdení uvedie pravdepodobný dopad na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych účastníkov.

(*) Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1. Rozhodnutie v znení rozhodnutia 1 346/2001/ES (Ú. v. ES L 185, 6.7.2001, s.1).“