

Ing. Miroslav Stehlík, Ing. Martin Vošta

Interoperabilita a legislativa ČR

Klíčová slova: *interoperabilita, postupy posuzování shody, notifikovaný subjekt*

Interoperabilita je podle jedné z definic vzájemným soužitím nestejných systémů. Jako taková se dotýká velkého množství oborů a je popisována a zkoumána několika vědními disciplinami.

Pro fungování globální dopravy je interoperabilita klíčovým elementem. Sjednocení technických standardů a parametrů na železnici je v první řadě zájmem samotných dopravců a jejich zákazníků. V silné konkurenci okolních států je nicméně i prioritním zájmem státu upravit tuto oblast tak, aby podmínky železniční dopravy, která je nesporně přívětivější a šetrnější k životnímu prostředí, byly adekvátní a umožňovaly rozvoj železnice na území České republiky, ale i v zahraničí.

Při podpoře jakéhokoli systému lze spoléhat obecně buď na direktivní stanovení pravidel, nebo na dobrovolné začlenění všech subjektů. Interoperabilita využívá kombinace obou.

Směrnice o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému

Evropská unie přijala již před osmi lety směrnici 96/48/ES, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému, která byla upravena směrnicí 2004/50/ES. Cílem směrnice je především napomoci řešení následujících oblastí:

- v Bílé knize o evropské dopravní politice se předpokládá, že tato směrnice, která tvoří součást strategie Komise, oživí železniční dopravu a následně změní poměr mezi jednotlivými druhy dopravy a sníží tak přetížení evropských silnic;
- směrnice umožní občanům Unie, hospodářským subjektům a orgánům regionů a obcí plné využití výhod vyplývajících z vytváření prostoru bez vnitřních hranic. Za tímto účelem Unie podporuje propojení a interoperabilitu vnitrostátních vysokorychlostních železničních sítí, jakož i přístup k těmto sítím;
- provoz a služby související s vysokorychlostními vlaky vyžadují naprosto dokonalou kompatibilitu vlastností infrastruktury a kolejových vozidel; na této kompatibilitě závisí úroveň výkonnosti, bezpečnosti, kvality služeb a nákladů, a tím zejména interoperabilita transevropského vysokorychlostního železničního systému;
- upozornit, že interní předpisy železničních společností a technické specifikace uplatňované železničními společnostmi vykazují velké rozdíly; že vnitrostátní a interní

* **Ing. Miroslav Stehlík**, nar. 1953, absolvoval VŠD v Žilině, působil u ČSD, Sdělovací a zabezpečovací distance, nyní na Ministerstvu dopravy, odbor drah, železniční a kombinované dopravy

* **Ing. Martin Vošta**, nar. 1977, absolvoval dopravní fakultu ČVUT v Praze, nyní na Ministerstvu dopravy, odbor drah, železniční a kombinované dopravy

předpisy obsahují zvláštnosti příznačné pro železniční odvětví v jednotlivých zemích; že jsou tím předepsány určité prvky interoperability; že tento stav brání zejména tomu, aby vysokorychlostní a konvenční vlaky byly běžně schopné jízdy po celém území Společenství;

- snaze směrnice, o narovnání stavu, který vznikl v průběhu několika let a kdy se vytvořily velmi těsné vazby mezi železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi v jednotlivých zemích na úkor skutečného otevření trhů; v zájmu posílení schopnosti tohoto průmyslu soutěžit na světové úrovni je třeba, aby evropský trh byl otevřený a konkurenceschopný;

Směrnice o interoperabilitě konvenčního železničního systému

O několik let později se Evropská komise rozhodla pokročit v zavádění interoperability i na konvenční železniční síť a přijala směrnicí 2001/16/ES o interoperabilitě konvenčního železničního systému. Tato směrnice byla v roce 2004 pozměněna směrnicí 2004/50/ES. Cíle dané touto směrnicí byly spojeny se snahou o vytvoření konkurenčního prostředí na železnici. Základní důvody pro přijetí byly navíc doplněny:

- možností plného využití výhod vyplývajících ze zřízení oblasti bez vnitřních hranic pro občany Unie, ziskově orientované provozovatele, regionální a místní orgány.
- možností zlepšovat propojení a interoperabilitu vnitrostátních železničních sítí, stejně jako přístup na ně, a provádět všechna nezbytná opatření v oblasti technické standardizace;
- strategií Rady týkající se začlenění životního prostředí a udržitelného rozvoje do dopravní politiky Společenství se zdůrazněním potřeby jednat v zájmu snížení vlivu dopravy na životní prostředí;
- obchodním provozováním vlaků po celé transevropské železniční síti, které vyžaduje zejména dokonalou slučitelnost charakteristik infrastruktury s charakteristikami vozidlového parku, stejně jako účinné propojení informačních a sdělovacích systémů různých provozovatelů infrastruktury a dopravců. Na této slučitelnosti a propojenosti závisí úroveň výkonnosti, bezpečnosti, kvality služeb a nákladů a rovněž především interoperabilita systému transevropské konvenční železniční dopravy;
- Bílou knihou z roku 1996 nazvanou „Strategie obnovy železnic Společenství“. Komise oznámila druhé opatření v sektoru konvenční železnice a poté zadala studii o integraci vnitrostátní železniční dopravy, jejíž výsledky byly zveřejněny v květnu 1998 s doporučením přijmout směrnici založenou na pojetí přijatém ve vysokorychlostním sektoru. Studie rovněž doporučila, aby spíše než zabývat se všemi překážkami najednou byly problémy řešeny postupně podle pořadí priorit založených na míře ekonomické účinnosti každého navrhovaného opatření. V této studii se ukázalo, že harmonizace užívaných postupů a pravidel a propojení informačních a sdělovacích systémů je účinnější než například opatření týkající se průjezdného průřezu;
- rozdílů spočívajícími v přizpůsobení geografické oblasti působnosti a v rozšíření technické oblasti působnosti tak, aby byl brán ohled na výsledky výše uvedené studie, a v uplatnění postupného odstraňování překážek interoperability železniční dopravy, což zahrnuje stanovení pořadí priorit a časového plánu jejich vypracování;
- přijetím postupného řešení uspokojujícího zvláštní požadavky a cíle interoperability systému konvenční železniční dopravy, která je charakterizovaná starou vnitrostátní infrastrukturou a vozidlovým parkem vyžadujícím značné investice na přizpůsobení

nebo na obnovu, přičemž zvláštní ohled by měl být věnován na to, aby železnice nebyla ekonomicky znevýhodněna oproti ostatním druhům dopravy;

Implementace interoperability do českého právního řádu

Na základě těchto dvou směrnic přistoupila Česká republika k implementaci základních principů interoperability do českých právních předpisů.

Základním krokem bylo přijetí zákona č. 103/2004 Sb., kterým se mění zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách. Zde se poprvé v českém právním řádu objevila problematika interoperability. Následovala prováděcí vyhláška Ministerstva dopravy a v těchto dnech připravujeme jeden z posledních kroků pro transpozici směrnic o interoperabilitě na železnici. Bude se jednat o zcela nové nařízení vlády.

Základní teze návrhu nařízení vlády „o interoperabilitě“

Vypracování nové právní úpravy vyplývá především z potřeby transponovat do českého právního řádu doposud nepřevedenou právní úpravu Evropské unie, která je obsažena ve výše uvedených směrniciích.

S ohledem na aktuálnost navrhovaného předpisu se mu budeme v tomto příspěvku věnovat podrobněji.

Tato právní úprava stanovuje podmínky uvádění výrobků na trh a jejich posuzování nezávislým subjektem podle právní úpravy, kterou obsahuje zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

Rámec pravidel zmiňovaných v návrhu a určených k dosažení interoperability je založen na zásadách „nového přístupu“ a „globálního přístupu“ k předpisům Společenství. Zásady nového přístupu k technické harmonizaci a normalizaci byly stanoveny v obecných principech Rezoluce Rady ES ze 7. května 1985 o novém přístupu k technické harmonizaci a normám (85/C 136/01). Tyto principy přinesly následující zásady:

- a) legislativní harmonizace je omezena na základní požadavky, které musejí splňovat výrobky uváděné na trh Společenství, pokud mají těžit z volného pohybu v rámci Společenství;
- b) technické specifikace, které by umožňovaly výrobkům splnit základní požadavky uvedené ve směrniciích o novém přístupu, jsou stanoveny v „harmonizovaných“ normách, jejichž referenční čísla jsou zveřejňována v Úředním věstníku Evropské unie;
- c) splnění „harmonizovaných“ norem zůstává dobrovolné a výrobci mohou vždy aplikovat jiné technické specifikace pro splnění základních požadavků, avšak
- d) výrobky vyrobené v souladu s „harmonizovanými“ normami budou těžit z předpokladu shody s odpovídajícími základními požadavky.

Kromě zásad nového přístupu je třeba i v nových členských zemích k EU vytvořit jednotné podmínky pro posuzování shody výrobků. Obecné principy Rezoluce Rady ES č. 90/C 10/01 z 21. prosince 1989 o globálním přístupu k posuzování shody stanovují hlavní zásady pro politiku Společenství v oblasti posuzování shody. Za tímto účelem popisuje legislativa Společenství moduly pro různé fáze postupů posouzení shody a stanovuje kritéria pro použití těchto postupů a pro určení orgánů provádějících tyto postupy (rozhodnutí Rady č. 93/465/EHS). Návrh nařízení vlády tyto postupy zcela přejímá.

Dosavadní právní úprava v českém právním řádu neobsahovala ustanovení, která vyplývají z přebírané právní úpravy Evropské unie a proto bude vydáno nové nařízení vlády k provedení zákona o technických požadavcích na výrobky, která bude obsahovat požadovanou právní úpravu. Navrhované nařízení vlády navazuje na vyhlášku Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb., o technické a provozní propojenosti evropského železničního systému, ve které jsou uvedeny základní požadavky na prvky interoperability železničního systému, rozdělení subsystémů a požadavky na vedení registrů infrastruktury a kolejových vozidel.

V souvislosti s potřebou umožnit bezkonfliktní provozování mezinárodní železniční dopravy je nezbytné přijmout do českého právního řádu zásady interoperability pro provozování železniční dopravní cesty a kolejových vozidel v evropském železničním systému, jehož definici obsahuje novelizovaný zákon o dráhách.

Jedním z cílů ES a návrhu nařízení vlády v souvislosti s definicí prvků interoperability je vytvoření evropského průmyslového trhu pro železniční výrobky. Aby se zabránilo zbytečnému opakování posuzovacích procedur a souvisejících nákladů, byly základní prvky nebo podsestavy navržených subsystémů potřebných pro interoperabilitu, které jsou vyráběny podle stejného návrhu jako sériové výrobky, jsou dodávány ve větším množství a tvoří součást subsystémů, definovány jako součásti interoperability.

Nařízení vlády zahrnuje součásti interoperability, které mají následující společné body:

- a) charakteristiky součástí interoperability mohou být vyhodnocovány odkazem na příslušnou evropskou normu nebo na jiný technický dokument, nezávisle na subsystému, do kterého budou příslušné prvky zařazeny;
- b) součásti interoperability je možno používat samostatně jako náhradní díly a výrobce je může umisťovat na evropský trh před jejich zařazením do určeného subsystému;
- c) součásti interoperability jsou prvky, jejichž návrh může být vytvořen samostatně.

To, zda určitý prvek splňuje technické požadavky a parametry na to, aby mohl být prohlášen za součást interoperability, nezávisí na otázce zařazení do konkrétního subsystému, avšak je třeba prověřit, zda jsou prvky interoperability používány ve své oblasti použití, jak je zamýšleno v každé technické specifikaci interoperability a zda na nich přímo či nepřímo závisí interoperabilita železničního systému.

Komerční provozování vlaků po celé transevropské železniční síti vyžaduje zejména dokonalou slučitelnost charakteristik dopravní cesty dráhy s charakteristikami vozidlového parku, stejně jako účinné propojení informačních a sdělovacích systémů různých provozovatelů dráhy a dopravců. Interoperabilita systému transevropské železniční dopravy závisí především na slučitelnosti a propojenosti infrastruktury dráhy a drážních vozidel a má rozhodující vliv na úroveň výkonnosti, bezpečnosti, kvality služeb a nákladů železniční dopravy. Vnitrostátní nařízení a vnitřní pravidla a technické specifikace uplatňované na železnicích vykazují značné odlišnosti, protože ztělesňují techniku specifickou pro vnitrostátní průmysl a předepisují zvláštní rozměry a nástroje a zvláštní vlastnosti. Nařízení vlády transponující uvedené směrnice vytváří podmínky pro volný pohyb vlaků po celé železniční síti Společenství, což doposud nebylo, s ohledem na úzké vazby mezi vnitrostátním železničním průmyslem a vnitrostátními železnicemi, možné. Aby se konkurenceschopnost těchto trhů celosvětově posílila, vyžaduje tento průmysl otevřený, konkurenceschopný evropský trh.

Je proto vhodné definovat pro celou Evropskou unii jednotné základní požadavky, které budou platit pro evropský železniční systém. S ohledem na rozsah a komplexnost

systému transevropské železniční dopravy se z praktických důvodů ukázalo jako potřebné jeho členění na subsystémy. Pro každý z těchto systémů musí být pro celou unii určeny základní podstatné požadavky a technické specifikace, zejména s ohledem na součásti a vzájemné vazby v zájmu vyhovění těmto zásadním požadavkům.

Provedení ustanovení o interoperabilitě systému transevropské železniční dopravy nevytváří žádné překážky pro zachování stávající železniční sítě každého členského státu, pokud jde o poměr nákladů a výnosů, ale musí být zaměřeno na udržení cíle interoperability.

Technické specifikace pro interoperabilitu a odkazy na ně v připravovaném předpise

Vypracování technických specifikací interoperability (TSI) a jejich uplatňování v systému konvenční železniční dopravy nesmí brzdit technologické inovace, které by měly směřovat ke zlepšení ekonomické výkonnosti.

Návrh nařízení zahrnuje subsystémy tvořící transevropskou vysokorychlostní a konvenční železniční dopravu, které musí být podrobeny ověřovacímu postupu. Toto ověřování umožní, aby se úřady odpovědné za souhlas s uvedením těchto subsystémů do provozu ujistily, že v etapách projektování, konstrukce a uvedení do provozu je výsledek v souladu s platnými technickými normami a provozními předpisy. Musí rovněž umožnit, aby se výrobci mohli spolehnout na jednotnost postupů uplatňovaných v zemích EU. Je proto nezbytné stanovit modul definující zásady a podmínky vztahující se na „ES“ ověřování subsystémů. Postup ES ověřování bude založen na TSI. Postup notifikovaných subjektů při ověřování subsystémů je upraven například v příloze č. VI směrnice 2001/16 a obsah prohlášení „ES“ o ověření subsystému je uveden v příloze č. V této směrnice, obdobně pro vysokorychlostní železniční systém jsou postupy upraveny ve směrnici 96/48/ES.

Postupy posuzování shody nebo vhodnosti použití jsou založeny na použití modulů shody tak, jak jsou definovány rozhodnutím Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a použití označení shody (ES), která jsou určena k použití ve směrnících o technické harmonizaci

Navrhované nařízení vlády při definování základních požadavků na uvádění na trh a provozování součástí interoperability a subsystémů evropského železničního systému přebírá vztahná ustanovení směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES, zejména kapitol III až V, upravujících požadavky na prvky interoperability, subsystémy, notifikované subjekty a navazující přílohy směrnic č. IV až VII.

Nařízení vlády přináší pozitivní vliv na hospodářské subjekty, zejména malé a střední dopravce v drážní dopravě, protože stanovuje jednotné základní požadavky interoperability součástí dráhy a drážních vozidel i ve vztahu k životnímu prostředí.

K základním požadavkům na interoperabilitu evropského železničního systému patří zejména používat jen takové součásti při provozování evropského železničního systému, pro které byl vydán notifikovaným subjektem certifikát o shodě (certifikát o posouzení typu, certifikát o shodě s posouzeným typem nebo certifikát o shodě s TSI) a ve stanovených případech i certifikát o vhodnosti použití. Notifikovaným subjektem se může stát právnická osoba, autorizovaná Úřadem pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví po dohodě s Ministerstvem dopravy v souladu s ustanovením § 11 novelizovaného zákona o technických požadavcích na výrobky. Podmínky činnosti notifikovaného subjektu a osoby, mající právní zájem na ověření součástí interoperability, jsou podrobněji upraveny v příloze nařízení vlády. Notifikovaný subjekt ověřuje součást interoperability na žádost osoby, která má právní zájem na ověření součástí, uplatněním postupů podle přílohy nařízení.

Návazně se v souladu s právní úpravou směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES budou v připravované novele zákona o dráhách upravovat podmínky použití součástí, které již mají certifikát o shodě nebo vhodnosti použití a postup, jestliže se prokáže, že takto označená součást nespĺňuje základní podmínky interoperability.

Za prokázání shody součásti bude odpovídat její provozovatel. Rovněž se zavede oprávnění uživatelů technických specifikací pro interoperabilitu požádat příslušný orgán Evropské komise o provedení revize TSI, jestliže tyto specifikace nebudou vyhovovat novým technickým řešením a provozním potřebám.

Technické specifikace pro interoperabilitu

Evropská komise doposud vydala jako svá rozhodnutí (decision) následující technické specifikace pro interoperabilitu pro vysokorychlostní tratě evropského železničního systému:

- Rozhodnutí Komise č. 2002/730/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Údržba“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES,
- Rozhodnutí Komise č. 2002/731/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES,
- Rozhodnutí Komise č. 2002/732/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES,
- Rozhodnutí Komise č. 2002/733/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES,
- Rozhodnutí Komise č. 2002/734/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES,
- Rozhodnutí Komise č. 2002/735/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES.

Tato rozhodnutí jsou na základě ustavující smlouvy o EU pro všechny členské státy EU, tedy i pro Českou republiku, závazná a přímo vykonatelná.

Základní parametry pro interoperabilitu

Pro konvenční železniční systém jsou vydána rozhodnutí upravující základní parametry:

- Rozhodnutí Komise č. 2004/446/ES, kterým se vymezují základní parametry technických specifikací pro interoperabilitu pro „Hluk“, „Nákladní vozy“ a „Využití telematiky v nákladní dopravě“ podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES
- Rozhodnutí Komise č. 2004/447/ES, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2002/731/ES ze dne 30. května 2002 a kterou se stanoví základní parametry systému třídy A (ERTMS) subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního systému podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES

V těchto rozhodnutích jsou uvedeny závazné a doporučené technické normy a jiné standardy, které se pro zajištění interoperability vysokorychlostního železničního systému

používají při návrhu a posuzování shody subsystémů a prvků interoperability vysokorychlostního železničního systému a které pokrývají kritéria technických parametrů, zkušební metody nebo specifikace výrobků. Seznam závazných a doporučených technických norem a jiných dokumentů je uveden v příloze vyhlášky Ministerstva dopravy č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému, na kterou navrhované nařízení vlády navazuje.

Cílový stav - interoperabilita

Směrnice EU vyžadují, aby subsystémy, používané v evropském železničním systému, měly před uvedením do užívání vydán certifikát o ověření, zda splňují podmínky, dané v TSI, zejména stanovené základní podmínky a jsou schopny pracovat v systému, do něhož jsou začleněny. Ověření provádí notifikovaný subjekt standardními postupy posuzování, uvedenými v příloze nařízení vlády na návrh tzv. „uživatele subsystému“, což je osoba provozující subsystém, která nese odpovědnost za návrh, konstrukci nebo provedení subsystému a jeho stav při uvádění do provozu.

Ověřené subsystémy se mohou používat v každém členském státu EU bez omezení a bez dalšího ověřování.

V novele zákona o drahách se stanoví postup, jestliže vznikne pochybnost zda subsystém splňuje základní podmínky interoperability nebo je shodný s TSI.

V další části návrhu nařízení vlády se upravuje standardní zmocnění pro určení právnické osoby, posuzující shodu součástí interoperability v souladu s požadavky § 11 zákona o technických požadavcích na výrobky a ověřující shodu subsystémů v souladu s ustanovením navrhovaného nařízení. Požadavky jsou podrobněji upraveny v příloze k nařízení vlády.

Návrh nařízení vlády obsahuje nezbytná přechodná ustanovení, jejichž cílem je umožnit používání stávajících součástí evropského železničního systému, uvedených do provozu podle předchozích předpisů a stanovuje se lhůta pro jejich uvedení do souladu s TSI podle právní úpravy jednotlivých rozhodnutí Evropské komise o TSI.

Nařízení vlády obsahuje pro zabezpečení interoperability evropského železničního systému požadavky, které dosud nejsou specifikovány ve vztazných právních předpisech, zejména ve vyhlášce č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášce č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů. Příslušná právní úprava proto v uvedených právních předpisech není ustanovením navrhovaného nařízení vlády nijak dotčena.

Modulární koncepce

V příloze jsou rovněž obsaženy postupy posuzování shody nebo vhodnosti použití, které jsou založeny na použití modulů shody tak, jak jsou definovány rozhodnutím Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993 o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a použití označení shody (ES), která jsou určena k použití ve směrnicích o technické harmonizaci.

Výběr modulů (z možností výběru specifikovaných v dané TSI) pro použití v nějakém daném postupu posuzování shody součástí interoperability spočívá na osobě, která má právní zájem na ověření a požaduje postup ověření, tedy na výrobci, popřípadě dovozci.

Výrobce, popřípadě dovozce nese výhradní a konečnou odpovědnost za shodu jím dodávané součásti interoperability s veškerými příslušnými směrnicemi ES popřípadě technickými normami a vyhláškami UIC. Výrobce musí rozumět návrhu i konstrukci součástí

interoperability, musí zařídit ověření ES notifikovaným subjektem a na základě vydaného certifikátu o shodě je oprávněn vydat „ES“ prohlášení o shodě nebo vhodnosti použití vzhledem ke všem příslušným ustanovením a požadavkům relevantních předpisů.

„ES“ prohlášení o shodě nebo vhodnosti použití součásti interoperability upřesňuje její oblast aplikace. V případech, kdy se bude součást interoperability používat v nové oblasti aplikace, je nutné provést nové posouzení její shody pro danou novou oblast aplikace. V případě, kdy se bude požadovat pro součást interoperability posouzení vhodnosti použití, je nutné aplikovat stejná pravidla, když se bude tato součást používat v nové oblasti aplikace.

Povinnosti jednotlivých subjektů

Výrobce může určité činnosti – například návrh nebo výrobu součásti interoperability – zajišťovat subdodavatelem způsobem za předpokladu, že si ponechá celkovou kontrolu a odpovědnost za daný prvek interoperability. Ve stejném duchu může používat již hotové položky nebo komponenty, které nesou či nenesou označení „ES“ k výrobě součásti interoperability, aniž by tím ztratil svůj statut výrobce.

Povinnosti, jež má výrobce s ohledem na „ES“ prohlášení o shodě/vhodnosti použití součásti interoperability definují přílohy IV směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES, které rovněž uvádí obsah certifikátu o shodě nebo vhodnosti užití, vydávaného notifikovaným subjektem.

Uživatel subsystému nese výhradní a konečnou odpovědnost za shodu jím používaného subsystému s veškerými příslušnými směrnicemi ES popřípadě technickými normami.

Podle našeho názoru je přijetí a aplikace navrhovaného nařízení vlády v tuto chvíli jedním z dalších kroků k plné transpozici evropských právních předpisů, zejména pak uvedených směrnic pro interoperabilitu železničních systémů. Od vzniku notifikovaných subjektů si slibujeme především vysokou profesionalitu a schopnost nezávislého, evropského posouzení prvků a subsystémů pro zajišťování interoperability železnice.

Literatura:

1. Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 103/2004 Sb.
2. Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
3. Vyhláška č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému
4. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES ze dne 19. března 2001, o interoperabilitě konvenčního železničního systému (Úř. věstník č. L 110, 20. 4. 2001, s. 1), ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věstník č. L 164, 30. 4. 2004, s. 114)
5. Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996, o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému (Úř. věstník č. L 235, 17.9. 1996, s. 6), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003 (Úř. věstník č. 284, 31.10. 2003 s. 1) a ve znění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES (Úř. věstník č. L 164, 30. 4. 2004, s. 114)
6. Rozhodnutí Rady 93/465/EHS ze dne 22. července 1993, o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody a o pravidlech pro připojování a použití označení shody (CE), která jsou určena k použití ve směrnicích o technické harmonizaci (Úř. věstník č. L 220, 30.8. 1993, s. 23)
7. Rozhodnutí Komise č. 2002/730/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Údržba“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002, s. 1)
8. Rozhodnutí Komise č. 2002/731/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002, s. 37)
9. Rozhodnutí Komise č. 2002/732/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002, s. 143)
10. Rozhodnutí Komise č. 2002/733/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002, s. 280)
11. Rozhodnutí Komise č. 2002/734/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice Rady 96/48/ES (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002, s. 370)
12. Rozhodnutí Komise č. 2002/735/ES, o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému podle čl. 6 odst. 1 směrnice 96/48/ES (Úř. věstník č. L 245, 12.9. 2002, s. 402)
13. Rozhodnutí Komise č. 2004/446/ES, kterým se vymezují základní parametry technických specifikací pro interoperabilitu pro „Hluk“, „Nákladní vozy“ a „Využití telematiky v nákladní dopravě“ podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES (Úř. věstník č. L 155, 30.4. 2004 s. 1)



14. Rozhodnutí Komise č. 2004/447/ES, kterým se mění příloha A rozhodnutí 2002/731/ES ze dne 30. května 2002 a kterou se stanoví základní parametry systému třídy A (ERTMS) subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního systému podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES (Úř. věstník č. L 155, 30.4. 2004 s. 65).

Praha, listopad 2004

Lektoroval: JUDr. Jaroslav Soušek

Ministerstvo dopravy
odbor drah, železniční a kombinované dopravy