

PhDr. Zuzana Michálková

Interoperabilita - přehled základních dokumentů a adres

Klíčová slova: *Interoperabilita, legislativa, technické specifikace pro interoperabilitu, Evropská unie*

1. Úvod

Vznik Evropské unie spolu s rozvojem a liberalizací dopravního trhu, transevropskými sítěmi a technickým rozvojem zásadním způsobem změnil řízení železničních systémů. Bylo třeba přejít od národních specifikací a norem ke specifikacím a normám na evropské úrovni.

Problém národních specifikací a norem se plně projevil s rozvojem vysokorychlostní železniční dopravy. Aby vlaky nemusely měnit na hranicích hnací vozidlo, bylo nutné vybavit je všemi typy zabezpečovacích zařízení, se kterými přicházely na trase do styku. To přinášelo nejen mnoho administrativních komplikací, ale neúměrně to zvyšovalo cenu hnacích vozidel. Zároveň stoupala cena vybavení na straně infrastruktury. Řešením problémů měla být interoperabilita sestávající z řady technických a zákonných zásahů, kterými EU chce sladit různé národní železniční systémy dohromady a vytvořit otevřenou a na evropské úrovni integrovanou železniční síť. Interoperabilita představuje jeden z absolutně základních faktorů pro oživení železniční dopravy a důsledného vyrovnávání obecného dopravního trhu

V 90. letech minulého století začala Evropská unie řešit záležitost technické interoperability železničních systémů na úrovni právních předpisů.

2. Základní legislativní dokumenty

a) Vysokorychlostní železnice

První významný dokument, zabývající se interoperabilitou železničních systémů, byl vydán v evropské legislativě v roce 1996, kdy byla zveřejněna směrnice Rady 96/48/ES¹ o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému.

Cílem této směrnice bylo stanovit podmínky, které by měly být splněny, aby bylo dosaženo na území Společenství interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému. Tyto podmínky se týkají projektů, konstrukce, modernizace a provozování infrastruktury a kolejových vozidel.

Důvodem k tomu, že jako první byla řešena interoperabilita vysokorychlostních železnic, byl rozvoj vysokorychlostních železničních sítí v Evropě, kde hrozilo, že v každé zemi se bude systém vyvíjet odlišně, což by mělo negativní dopad na transevropské vysokorychlostní síť.

PhDr. Zuzana Michálková, nar. 1963, absolventka FF UK 1986, vedoucí oddělení informací o EU, ČD, TELEMATIKA

¹ Úř. věst. č. L 235, 17.9. 1996, s. 6.

V této směrnici je interoperabilita definována jako „schopnost transevropského vysokorychlostního železničního systému umožnit bezpečný a nepřerušovaný provoz vysokorychlostních vlaků dosahujících stanovených úrovní výkonnosti. Tato schopnost je založena na všech předpisových, technických a provozních podmínkách, které musí být dodrženy v zájmu splnění základních požadavků“.

Jsou zde definovány i některé další základní pojmy, úzce související s interoperabilitou:

- subsystémy (systém je rozdělen na čtyři strukturální a na čtyři provozní subsystémy),
- prvky interoperability (prvky a jejich charakteristiky jsou stanoveny v technických specifikacích pro interoperabilitu),
- technické specifikace pro interoperabilitu (TSI)
- notifikované subjekty (posuzují shodu nebo vhodnost pro použití jednotlivých prvků interoperability).

Směrnice stanovila povinnost vypracovat technické specifikace pro interoperabilitu pro každý ze stanovených subsystémů. Tuto povinnost ale blíže specifikovala v čl. 5, kde je uvedeno, že v případě subsystémů týkajících se životního prostředí, provozu nebo uživatelů budou TSI vypracovány pouze v rozsahu nezbytném k zajištění interoperability transevropského vysokorychlostního železničního systému v oblastech infrastruktury, energie, řízení a zabezpečení provozu a kolejových vozidel.

V příloze II jsou vyjmenovány základní parametry pro dosažení interoperability:

V příloze III jsou uvedeny základní požadavky, které by měly být splněny jednak v obecné rovině a potom speciálně v rámci každého subsystému – jedná se zejména o bezpečnost, spolehlivost a dostupnost, ochranu zdraví, ochranu životního prostředí a technickou kompatibilitu.

b) Konvenční železnice

V roce 2001 byla vydána směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému². Při jejím zpracování a připomínkování již byly využity zkušenosti získané při provádění směrnice 96/48/ES. Cílem této směrnice bylo stanovení podmínek, které je nutné splnit pro dosažení interoperability transevropského konvenčního železničního systému na území Společenství. Tyto podmínky se týkají návrhu, konstrukce, uvedení do provozu, modernizace, obnovy, provozu a údržby součástí tohoto systému, ale i odborných kvalifikací a zdravotních a bezpečnostních podmínek pracovníků, kteří přispívají k jeho provozu.

Naplňování tohoto cíle musí vést k definici určité minimální úrovně technické harmonizace a musí umožňovat zlepšování a vývoj mezinárodních železničních dopravních služeb v Evropské unii a s třetími zeměmi a rychlé vytváření vnitřního trhu v oblasti zařízení a služeb pro konstrukci, obnovu, modernizaci a provoz transevropského konvenčního železničního systému.

² Úř. věst. č. L 110, 20.4. 2001, s. 1.

Směrnice 2001/16 obdobně jako předchozí směrnice pro interoperabilitu vysokorychlostního železničního systému stanoví, že každý ze stanovených subsystémů bude pokryt alespoň jednou technickou specifikací pro interoperabilitu. Subsystémy jsou vymezeny téměř shodně, ale oproti předchozí směrnici zde přibyly telematické aplikace pro nákladní a osobní dopravu.

Obě výše uvedené směrnice novelizuje směrnice 2004/50/ES³, která je součástí tzv. „druhého železničního balíčku“. Změny v ní uvedené mají za cíl harmonizovat některá odlišná ustanovení předchozích směrnic o interoperabilitě a reagují také na vydání nařízení 881/2004/ES o vytvoření Evropské železniční agentury a směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic, které jsou rovněž součástí „druhého železničního balíčku“.

Podle směrnice 2004/50/ES bude Evropská železniční agentura hrát významnou roli při navrhování, vypracování a aktualizaci TSI. Jsou zde uvedeny např. další odstavce týkající se vedení registrů dokumentů o interoperabilitě – ES prohlášení o ověřování subsystémů, ES prohlášení o shodě prvků, oprávnění k uvedení do provozu včetně odpovídajících registračních čísel a registrů kolejových vozidel a infrastruktury.

Směrnice 2004/50/ES také nově definuje strukturu technických specifikací pro interoperabilitu.

3. Technické specifikace pro interoperabilitu

Výbor, který vznikl na základě směrnice 96/48/ES⁴, jmenoval jako společný reprezentativní orgán Evropské sdružení pro interoperabilitu železnic (AEIF – Association Européenne pour l'Interoperabilité Ferroviaire) a pověřil ho vypracováním technických specifikací pro interoperabilitu. AEIF sdružuje zástupce provozovatelů infrastruktury, železničních podniků a průmyslu.

Výsledkem práce AEIF byly technické specifikace pro interoperabilitu, které pokrývaly 6 subsystémů transevropského vysokorychlostního železničního systému. Zveřejněny byly na podzim roku 2002 v Úředním věstníku Evropské unie. Jedná se o následující dokumenty:

- rozhodnutí Komise 2002/730/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Údržba“ transevropského vysokorychlostního železničního systému⁵;
- rozhodnutí Komise 2002/731/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému⁶;
- rozhodnutí Komise 2002/732/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Infrastruktura“ transevropského vysokorychlostního železničního systému⁷;

³ Úř. věst. č. L 164, 30.4.2004, s. 114.

⁴ Ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003. Úř. věst. č. L 284, 31.10.2003, s. 1

⁵ Úř. věst. č. L 245, 12.9. 2002, s. 1.

⁶ Úř. věst. č. L 245, 12.9. 2002, s. 37.

⁷ Úř. věst. č. L 245, 12.9. 2002, s. 143.

- rozhodnutí Komise 2002/733/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Energie“ transevropského vysokorychlostního železničního systému⁸;
- rozhodnutí Komise 2002/734/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Provoz“ transevropského vysokorychlostního železničního systému⁹;
- rozhodnutí Komise 2002/735/ES o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému „Kolejová vozidla“ transevropského vysokorychlostního železničního systému¹⁰.

Vlastnímu vydání technických specifikací pro interoperabilitu předcházelo ještě několik přípravných dokumentů:

- 1999/569/ES: Rozhodnutí Komise ze dne 28. července 1999 o základních parametrech řídicího a návěstního subsystému pro systém transevropské vysokorychlostní železniční dopravy¹¹
- 2001/260/ES: Rozhodnutí Komise ze dne 21. března 2001 o základních parametrech řídicího a návěstního subsystému pro systém transevropské vysokorychlostní železniční dopravy, týkajících se „charakteristik ERTMS“ v příloze II, odst. 3 směrnice 96/48/ES¹²
- 2001/291/ES: Doporučení Komise ze dne 21. března 2001 o základních parametrech transevropského vysokorychlostního železničního systému, jak je uvedeno v čl.5 odst. 3 písm. b) směrnice 96/48/ES¹³

V dubnu 2004 byla rozhodnutím Komise 2004/447¹⁴ novelizována příloha A rozhodnutí 2002/731/ES, kterou se stanoví základní vlastnosti systému třídy A (ERTMS) subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního systému podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES. Podle tohoto rozhodnutí by revidované základní referenční parametry pro TSI subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského vysokorychlostního železničního systému měly být přijaty i jako základní referenční parametry pro systémy třídy A TSI subsystému „Řízení a zabezpečení“ transevropského konvenčního železničního subsystému. Rozšíření vysokorychlostních parametrů na konvenční železnici je jasně odůvodněno jak tržními, tak provozními důvody. Tyto důvody zahrnují např. úspory z jednotných řešení pro vysokorychlostní i konvenční železnici nebo uspokojování provozních potřeb vysokorychlostních vlaků v případech, kdy tyto vlaky musí využívat konvenční síť.

Současně vydané rozhodnutí 2004/446¹⁵ vymezuje ve své příloze základní parametry technických specifikací pro interoperabilitu pro „Hluk“, „Nákladní vozy“ a „Využití telematiky v nákladní dopravě“, protože podle směrnice 2001/16/ES stanovení základních parametrů a

⁸ Úř. věst. č. L 245, 12.9. 2002, s. 280.

⁹ Úř. věst. č. L 245, 12.9. 2002, s. 370.

¹⁰ Úř. věst. č. L 245, 12.9. 2002, s. 402.

¹¹ Úř. věst. č. L 216, 14.8. 1999, s. 23.

¹² Úř. věst. č. L 093, 3.4. 2001, s. 53.

¹³ Úř. věst. č. L 100, 11.4. 2001, s. 17.

¹⁴ Úř. věst. č. L 155, 30.4.2004, s. 65.

¹⁵ Úř. věst. č. L 155, 30.4.2004, s. 1.

charakteristik, které musí být dodrženy, je nezbytným předpokladem pro vypracování návrhu technických specifikací pro interoperabilitu.

4. Legislativa o interoperabilitě na Internetu

Závazná znění všech výše uvedených legislativních dokumentů jsou pouze ta, která jsou uvedena v papírovém vydání Úředního věstníku Evropské unie. To znamená, že digitální verze legislativy, zveřejňované na serverech Evropské unie jsou považovány pouze za informativní.

<http://europa.eu.int/eur-lex/lex/JOIndex.do?ihmlang=cs>

Vzhledem k tomu, že čeština se stala jedním z úředních jazyků Evropské unie teprve od 1.5. 2004, jsou všechny dosud používané české překlady považovány za pracovní. Oficiální znění všech dosud vydaných legislativních dokumentů o interoperabilitě bude součástí zvláštního českého vydání platné legislativy, které by mělo mít 205 svazků, postupně vydávaných do poloviny roku 2005.

Informativně lze v současnosti najít české překlady legislativy, které již prošly schválením v Bruselu, na serverech Evropské unie v sekci nazvané Rozšíření (Enlargement) - <http://europa.eu.int/eur-lex/en/accession.html>

Definitivní verze překladů jsou zde řazeny podle klasifikace, používané pro věcné třídění platné legislativy. Dokumenty týkající se interoperability jsou zařazeny ve třídě 13.60 Průmyslová politika a volný trh/Transevropské sítě.

Interoperabilitou a jejím zaváděním se zabývá webová stránka na serverech EU http://europa.eu.int/comm/transport/rail/interoperability/taf_en.htm. Kromě informací o postupu zavádění interoperability v jednotlivých zemích jsou tu v poslední době také zveřejňovány návrhy nových technických specifikací pro interoperabilitu. Bez zajímavosti nejsou ani webové stránky AEIF na adrese <http://www.aeif.org/> a v souvislosti se zahájením fungování Evropské železniční agentury bude možné nalézt mnoho zajímavých informací také na jejích stránkách.

V prostředí českého internetu je interoperabilitě železniční dopravy a s tím spojeným normativním a právním dokumentům věnována webová stránka odboru drah, železniční a kombinované dopravy na adrese <http://www.mdcz.cz/text/oblasti/zeleznicni/inter.html>. Stránka zpřístupňuje technické specifikace pro interoperabilitu vysokorychlostního železničního systému a zároveň informuje o postupu zpracovávání a projednávání technických specifikací pro konvenční železniční systém.

Pracovní překlady legislativy o interoperabilitě železničních systémů lze najít v edici Dokumenty ES - <http://www.datis.cd rail.cz/EDICE/Odokume.htm> a vycházely také v Knižnici základních právních předpisů ES (tzv. „Modré knižnici“), zejména jde o svazky 62, 93 a 97.

Právním dokumentům o interoperabilitě je věnována samostatná webová stránka v češtině na adrese <http://www.datis.cd rail.cz/EDICE/TSI/tsi.htm>, kde lze nalézt základní směrnice EU a technické specifikace pro interoperabilitu vysokorychlostního železničního systému.

5. Závěr

Rozvoj železniční interoperability je proces, který vyžaduje čas, investice a politickou



vůli. Jejich zavádění ovlivňuje všechny zúčastněné strany: provozovatele infrastruktury, železniční podniky, železniční průmysl, ale i zákazníci.

Všechny uvedené legislativní materiály se staly pro Českou republiku závazné okamžikem jejího vstupu do Evropské unie dne 1.5.2004 a musí být promítnuty do legislativy České republiky, zejména pokud jde o zákon o drahách.

Literatura:

[1] Adamy, Claudia: Interoperabilita a management technických specifikací – předpoklad pro funkčnost evropského železničního systému. In: Vědeckotechnický sborník Českých drah, 2003, č. 15, s. 13-22.

[2] Soušek, Jaroslav: Aplikace komunitárního práva v oblasti železniční dopravy do českého právního řádu. In: Doprava, 2003, č. 6, s. 3-8.

[3] Nádvořník, Bohumil: Interoperabilita evropských železničních systémů. In: Doprava, 2001, č. 4, s. 12-15.

Praha, listopad 2004

Lektoroval: Ing. Radek Čech
Ministerstvo dopravy ČR