

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Zásady posuzování shody vybraných výrobků  
určených pro technickou základnu dopravy

Jan György

Bakalářská práce

2009

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Katedra dopravních prostředků a diagnostiky  
Akademický rok: 2008/2009

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Jan GYÖRGY**

Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**

Studijní obor: **Provozní spolehlivost dopravních prostředků a infrastruktury**

Název tématu: **Zásady posuzování shody vybraných výrobků určených pro technickou základnu dopravy**

### **Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :**

Kromě obecných požadavků na bezpečnost výrobků jsou zákonem č. 22/1997 Sb. a doplňujícími nařízeními vlády určeny tzv. stanovené výrobky, u nichž je přesně uveden postup posuzování shody. Výrobky určené pro využití v dopravě však podléhají i jiným legislativním normám, které stanovují podmínky jejich používání v dopravním provozu. Cílem práce je zmapovat a popsat zásady obsažené v právních normách upravujících postupy posuzování shody výrobků a zařízení v oblasti dopravních prostředků a dopravní infrastruktury.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy:

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**

Seznam odborné literatury:

1. Rukověť pracovníka pro posuzování shody výrobků. [online]. Dostupné z: [http://www.businessinfo.cz/files/2005/061019\\_rukovet-pracovnika.pdf](http://www.businessinfo.cz/files/2005/061019_rukovet-pracovnika.pdf).
2. Prokazování shody výrobků. [online]. Dostupné z: <http://www.techportal.cz/ce2/onb/>.
3. Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví. [online]. Dostupné z: <http://www.unmz.cz>.
4. Ministerstvo dopravy. [online]. Dostupné z: [http://www.mdcrcs/Home\\_Page.htm](http://www.mdcrcs/Home_Page.htm).
5. VERLAG DASHÖFER, nakladatelství, s.r.o. [online]. Dostupné z: <http://www.verlagdashofer.cz>.
6. CD - Systémy jakosti v oboru pozemních komunikací.

Vedoucí bakalářské práce:

**Ing. Milena Foglarová**

Katedra dopravních prostředků a diagnostiky

Datum zadání bakalářské práce: **20. února 2009**

Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**

prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.

děkan

L.S.

doc. Ing. Miroslav Tesař, CSc.

vedoucí katedry

dne

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 01. 05. 2009

Jan György

## **PODĚKOVÁNÍ**

Rád bych poděkoval své rodině za podporu během mého studia na vysoké škole.

Dále bych rád poděkoval vedoucí mé práce, paní Ing. Mileně Foglarové, za odbornou pomoc a věnování svého času při zpracování této bakalářské práce. Poděkování také patří RNDr. Zdeňku Hrudkovi, CSc. za podnětné přednášky na toto téma a možnost konzultace mé práce.

Jan György

## **ANOTACE**

Cílem této práce je zmapovat a popsat zásady obsažené v právních normách upravujících postupy posuzování shody výrobků a zařízení v oblasti dopravních prostředků a dopravní infrastruktury. Jejím přínosem bude především shromáždění všech v dopravě specifických přístupů k posuzování shody výrobků a zhodnocení jejich postupů při uvádění do provozu jednotlivých komponent i celků.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Shoda; posuzování shody; technické požadavky; právní předpisy; dopravní prostředky; dopravní infrastruktura; železniční doprava; silniční doprava

## **TITLE**

Fundamentals of conformity assessment of selected products for technical base of transport

## **ANNOTATION**

The aim of this work is to chart and to describe fundamentals included in legal rules governing procedures conformity assessment of products and apparatuses in the area of vehicles and traffic infrastructure. Contribution of this list will above all gathering of all specific access to conformity assessment of products in transport and evaluation their procedures at introduction to running individual component and units.

## **KEYWORDS**

Conformity; conformity assessment; technical requirements; legal regulations; vehicles; traffic infrastructure; railway traffic; road traffic

## Obsah

<b>1</b>	<b>Bezpečnost jako součást kvality</b> .....	- 9 -
1.1	Obecné informace .....	- 9 -
1.1.1	Zkušebnictví, certifikace, akreditace .....	- 10 -
1.2	Regulovaná a neregulovaná oblast výrobků .....	- 12 -
1.2.1	Varianty vstupu výrobků na trh .....	- 13 -
1.3	Posuzování shody v EU a ČR .....	- 15 -
1.3.1	Modulární koncepce posuzování shody .....	- 16 -
1.3.2	Posuzování shody v ČR .....	- 18 -
<b>2</b>	<b>Právní předpisy upravující kvalitativní požadavky na dopravní prostředky a dopravní infrastrukturu v silniční a železniční dopravě</b> .....	- 21 -
2.1	Národní právní předpisy .....	- 21 -
2.1.1	Zákon č. 102/2001 Sb. ....	- 21 -
2.1.2	Zákon č. 22/1997 Sb. ....	- 22 -
2.2	Národní právní předpisy pro oblast železniční dopravy .....	- 24 -
2.2.1	Zákon č. 266/1994 Sb. ....	- 24 -
2.2.2	Vyhláška MD č. 173/1995 Sb. ....	- 24 -
2.2.3	Vyhláška MD č. 177/1995 Sb. ....	- 25 -
2.2.4	Vyhláška MD č. 352/2004 Sb. ....	- 25 -
2.3	Národní právní předpisy pro oblast silniční dopravy .....	- 25 -
2.3.1	Zákon č. 111/1994 Sb. ....	- 25 -
2.3.2	Zákon č. 56/2001 Sb. ....	- 26 -
2.3.3	Vyhláška MD č. 341/2002 Sb. ....	- 26 -
2.3.4	Zákon č. 13/1997 Sb. ....	- 27 -
2.3.5	Vyhláška MD č. 104/1997 Sb. ....	- 28 -
2.4	Legislativa EU .....	- 28 -
2.4.1	Právní předpisy pro oblast železniční dopravy .....	- 28 -
2.4.2	Právní předpisy pro oblast silniční dopravy .....	- 30 -
<b>3</b>	<b>Právní předpisy a pravidla upravující postup posuzování shody železničních dopravních prostředků a železniční infrastruktury</b> .....	- 32 -
3.1	Požadavky na interoperabilitu železniční dopravy .....	- 32 -
3.1.1	Subsystémy evropského železničního systému .....	- 32 -
3.1.2	Požadavky na prvky interoperability a subsystémy .....	- 33 -
3.1.3	Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) .....	- 35 -
3.2	Železniční doprava v ČR .....	- 37 -
3.2.1	Dopravní prostředky .....	- 39 -
3.2.2	Dopravní infrastruktura .....	- 44 -
<b>4</b>	<b>Právní předpisy a pravidla upravující postup posuzování shody silničních dopravních prostředků a silniční infrastruktury</b> .....	- 48 -
4.1	Dopravní prostředky .....	- 48 -
4.2	Dopravní infrastruktura .....	- 52 -

<b>5</b>	<b>Závěr</b> .....	- 56 -
<b>6</b>	<b>Abecední seznam zkratk</b> .....	- 57 -
<b>7</b>	<b>Použitá literatura</b> .....	- 59 -
<b>8</b>	<b>Seznam obrázků</b> .....	- 61 -
<b>9</b>	<b>Seznam tabulek</b> .....	- 62 -
<b>10</b>	<b>Seznam příloh</b> .....	- 63 -



## 1 Bezpečnost jako součást kvality

Svoji práci bych začal tvrzením, že jakost (kvalitu) lze obecně chápat jako schopnost uspokojovat stanovené nebo předpokládané požadavky. Jestliže má tedy být výrobek považován za kvalitní, musí splňovat požadavky, které jsou na něj kladeny. A právě tyto požadavky mohou být obecně stanoveny zákony nebo jinými právními předpisy.

Bezesporu nejdůležitějším požadavkem, který musí splňovat každý výrobek, je jeho bezpečnost. Lze tedy říci, že výrobek, který je bezpečný, je současně také kvalitní. Opačně vzato - kvalitní výrobek lze považovat za bezpečný.

Tématem této práce je posuzování shody vybraných výrobků, určených pro technickou základnu dopravy. Tyto výrobky musí splňovat přísná kritéria, určená právními předpisy. V nich hraje hlavní roli právě bezpečnost těchto výrobků.

### 1.1 Obecné informace

Jedním z hlavních ukazatelů, které nás přivádějí do oblasti posuzování a prokazování shody, je tedy zájem státu, aby byly na trh uváděny pouze bezpečné výrobky, jehož cílem je především ochrana života, zdraví a majetku svých občanů (dalším cílem je také bezesporu např. ochrana životního prostředí apod.). A protože jediným platným způsobem, jak stát může působit v této oblasti, je platná legislativa, vede tento zájem ke stanovení určitých požadavků na výrobky. A právě kontrola plnění těchto požadavků je cílem procesu posuzování a prokazování shody. Termín **shoda** tedy v tomto případě znamená splnění všech specifikovaných požadavků na výrobek. Při procesu posuzování a prokazování shody s požadavky se pak předpokládá účast tří stran:

- organizace prokazující shodu (výrobce nebo distributor) - 1. strana,
- zákazník požadující prokázání shody - 2. strana,
- nezávislá organizace prověřující shodu - 3. strana,

přičemž posuzování shody je možné provádět jak první, tak druhou nebo třetí stranou [1].

Posuzování shody první stranou je termín pro případ, kdy posouzení shody provádí přímo výrobce. Tento proces může být nazýván také jako sebehodnocení.

Případ posouzení shody druhou stranou nastává, když posuzování shody provádí zákazník. Např. výrobce vyzve zákazníka, aby si ověřil, že výrobky jsou ve shodě s příslušnou normou.

Posouzení shody třetí stranou je termín pro případ, kdy posouzení shody provádí třetí organizace, nezávislá na výrobcích a zákaznících. Pouze v tomto případě se jedná o tzv. certifikaci [13].

### 1.1.1 Zkušebnictví, certifikace, akreditace

Je-li tedy předmětem posuzování shody konkrétní výrobek, posouzení jeho vlastností často vyžaduje zkoušení, a to jak v samotných organizacích (např. v rámci používaných metod a postupů řízení a zlepšování jakosti), tak i mezi organizacemi, resp. vůči zákazníkovi, které pak vyžaduje zkoušení buď zákazníkem nebo třetí nezávislou stranou (např. zkušební laboratoří). Prokazování shody se pak opírá o výsledek zkoušení vybraných (nebo všech) vzorků výrobku, které může být a také často bývá doplněné o požadavek prokázání jakosti organizace prostřednictvím auditů systému jakosti, jimiž se posuzuje, zda realizovaný systém jakosti, který je zaveden v organizaci, odpovídá všeobecně uznávaným požadavkům, které jsou např. obsahem normy ISO 9001, případně dalších norem. V případě, že je shledána shoda systému jakosti s požadavky těchto norem, je nezávislou organizací vystaven certifikát (neboli osvědčení) o shodě systému jakosti organizace se stanovenými požadavky příslušné normy.

**Certifikace** je tedy chápána jako proces, pomocí něhož nezávislý orgán potvrzuje, že daný předmět certifikace odpovídá požadavkům, které stanovuje norma nebo jiný technický dokument. Předmětem certifikace přitom může být produkt (výrobek nebo služba), systém (managementu) jakosti nebo pracovníci.

Při certifikaci systému jakosti tedy nezávislý certifikační orgán prověřuje shodu systému jakosti organizace s požadavky stanovenými např. normou ČSN EN ISO 9001:2001 (v roce 2008 byla vydána revidovaná verze této normy, jejíž české vydání proběhlo začátkem měsíce dubna roku 2009 s účinností od 1. května tohoto roku, organizace tedy musejí projít certifikací nebo recertifikací dle ČSN EN ISO 9001:2009). Certifikovaný systém jakosti dle požadavků této normy je dnes již považován za standard ve vzájemných odběratelsko-dodavatelských vztazích. Pro dodavatele je dokladem toho, že nabízené výrobky budou plnit požadavky na jakost po

celou dobu dodávek. Např. výrobci dopravních prostředků často vyžadují takovýto certifikovaný systém jakosti u dodavatelů součástí pro své finální výrobky, aby mohli sami získat certifikát svého systému jakosti. Požadavek certifikace systému jakosti se objevuje v tzv. regulované oblasti výrobků jako jeden z povinných modulů posuzování jejich shody s požadavky [1].

Aby ale byly výsledky posuzování shody přijímány a uznávány na celém trhu (např. bez ohledu na zemi původu), musí nezávislé organizace prověřující shodu splňovat kritéria, která prověřuje akreditační orgán. Při splnění těchto kritérií je tímto orgánem udělena akreditace, přičemž ale nadále provádí dozor nad dodržováním těchto kritérií. Z toho vyplývá, že tou třetí nezávislou stranou v procesu posuzování shody mohou být akreditované certifikační orgány a/nebo zkušební laboratoře, jež úspěšně prošly procesem akreditace podle stanovených kritérií.

**Akreditace** je tedy postup, na jehož základě se vydá osvědčení, že organizace, která o ni požádala, je způsobilá provádět ve vymezeném rozsahu zkoušky výrobků, kalibraci měřidel, certifikační nebo jinou obdobnou technickou činnost.

Pro budování českého akreditačního a certifikačního systému byl v roce 1993 zřízen Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví (ÚNMZ), jenž pro zabezpečení všech činností spojených s touto oblastí zřídil tři instituty - Český normalizační institut (ČNI - zrušen ke dni 31. prosince 2008 a tvorba a vydávání norem převedena pod ÚNMZ), Český metrologický institut (ČMI) a Český institut pro akreditaci (ČIA). Hlavní činností ÚNMZ je zabezpečovat plnění úkolů vyplývajících z platné legislativy ČR, upravujících oblast technické normalizace, metrologie a státního zkušebnictví a dále úkoly z oblasti technických předpisů a norem, uplatňovaných v rámci členství ČR v Evropské unii (EU). Základní činností ČIA je akreditace zkušebních a kalibračních laboratoří a akreditace organizací oprávněných k certifikaci výrobků, systémů jakosti a pracovníků. ČIA je tedy vrcholem českého akreditačního a certifikačního systému [1].

Základním legislativním kamenem pro oblast normalizace, státního zkušebnictví a certifikace v ČR je zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky. V tomto zákoně jsou mimo jiné definovány základní pojmy, z nichž vybrané uvádí tabulka č. 1.

Tab. č. 1 - *Vybrané pojmy z oblasti zkušebnictví, akreditace a certifikace* [1]

zkušební laboratoř	laboratoř provádějící zkoušky, tj. technické operace, při níž se podle specifikovaného postupu zajišťuje jeden nebo více znaků daného výrobku, procesu nebo služby
posuzování laboratoře	přezkoušení zkušební laboratoře s cílem vyhodnotit její soulad s určitými akreditačními kritérii pro laboratoř
akreditace laboratoře	oficiální uznání, že zkušební laboratoř je způsobilá provádět určité zkoušky nebo určité druhy zkoušek
akreditační kritéria	soubor požadavků akreditačního orgánu, které musí zkušební laboratoř splnit, aby byla akreditována
akreditační orgán	orgán řídicí a spravující akreditace laboratoří a udělující akreditaci
certifikace shody	činnost třetí (nezávislé) strany, prokazující dosažení přiměřené důvěry, že náležitě identifikovaný předmět certifikace je ve shodě s předepsanou normou či jiným normativně technickým dokumentem
certifikační orgán	orgán provádějící certifikaci shody
certifikát shody	dokument vydaný podle pravidel certifikačního systému, vyjadřující dosažení přiměřené důvěry, že náležitě identifikovaný výrobek, postup nebo služba je ve shodě s předepsanou normou či jiným normativně technickým dokumentem
značka shody	chráněná značka používaná nebo vydávaná podle pravidel certifikačního systému, která vyjadřuje dosažení přiměřené důvěry, že příslušný výrobek, postup nebo služba je ve shodě s předepsanou normou nebo jiným normativním dokumentem
prohlášení o shodě	prohlášení dodavatele na vlastní odpovědnost, že výrobek, postup nebo služba je ve shodě s předepsanou normou nebo jiným normativně technickým dokumentem

## 1.2 Regulovaná a neregulovaná oblast výrobků

Jak již bylo popsáno, hlavním aspektem právních zásahů státu v oblasti stanovování požadavků na výrobky je jejich bezpečnost, jejíž prokazování je zákonem č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků, vyžadováno u všech výrobků. Plnění dalších požadavků na prokázání shody pak může být povinné a je vyžadováno legislativou nebo je legislativně nepovinné, ale prokazování shody může být vyžadováno zákazníkem nebo může být dobrovolně vykonáno výrobcem.

Všechny výrobky lze tedy obecně podle způsobu posuzování a prokazování shody rozdělit do dvou oblastí:

- **regulovaná oblast výrobků** - zde si stát určuje pomocí platné legislativy požadavky a pravidla, jež musí být dodržena při výrobě, distribuci, prodeji a

užívání výrobků. Výrobce těchto výrobků musí prokázat stanoveným způsobem jejich shodu s příslušnými směnicemi;

- **neregulovaná oblast výrobků** - v podstatě se neliší od předchozí, pouze k posouzení shody zde dochází po dohodě v rámci dodavatelsko-odběratelských smluv. Stát v této oblasti může uplatňovat svůj vliv např. v rámci veřejných zakázek, kdy stanovuje podmínky, které musí uchazeč splňovat [1].

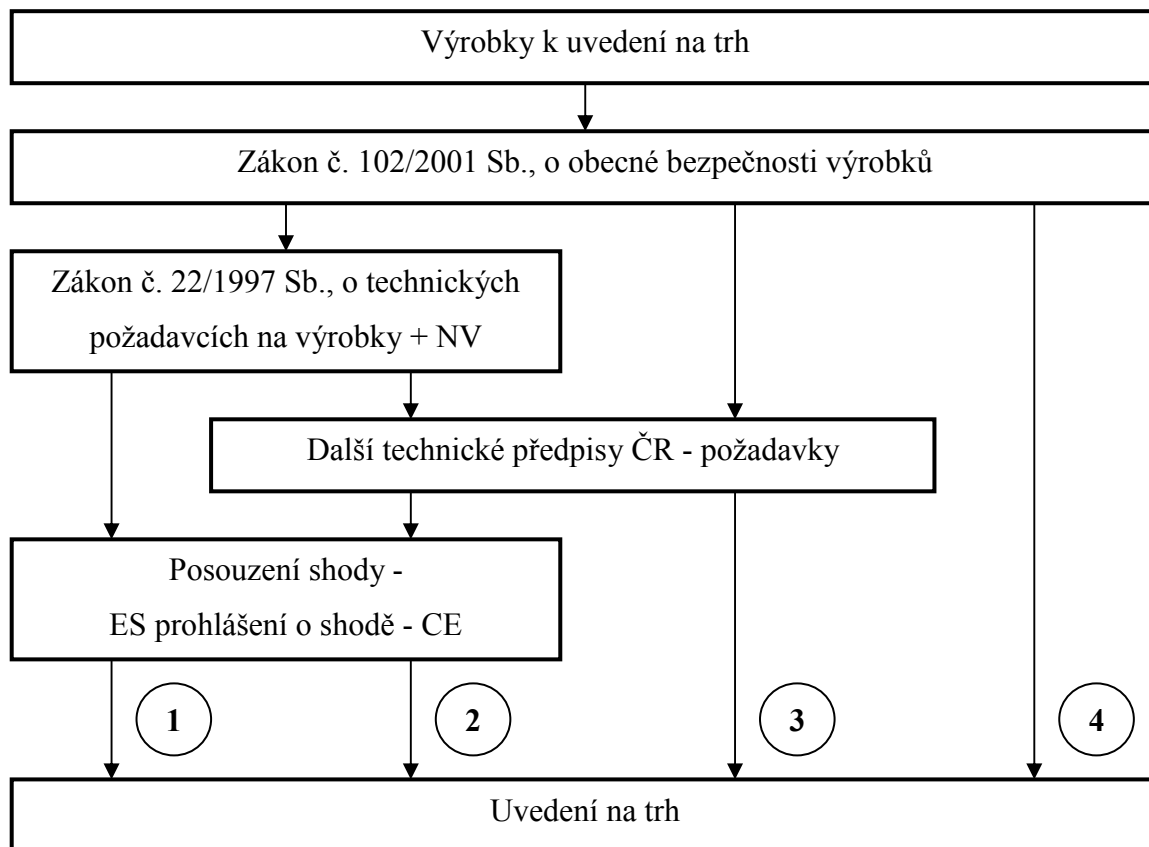
Také výrobci složitých finálních výrobků (např. dopravních prostředků), musí k zajištění optimální kvality svých výrobků využívat služeb takových dodavatelů, kteří jsou pro ně schopni dodávat prokazatelně kvalitní výrobky. Tento fakt se opět odráží ve vzájemných smluvních vztazích.

Bez ohledu na skutečnost, zda výrobek spadá do regulované nebo neregulované oblasti, je další povinností výrobce nést za takový výrobek veškerou odpovědnost. Myšleno je to v souvislosti s ochranou bezpečnosti uživatelů výrobků, s bezpečností práce a ochranou zdraví vlastních zaměstnanců, s šetrností k životnímu prostředí apod.. Tyto skutečnosti se odrážejí jak v legislativě, tak v technických předpisech a normách. Právní odpovědnost za výrobek a jeho bezpečnost je řešena v ČR v oblastech:

- **soukromoprávní ochrany** - Občanský zákoník - zákon č. 40/1964 Sb., zákon č. 59/1998 Sb., o odpovědnosti za škodu způsobenou vadou výrobku;
- **veřejnoprávní ochrany** - obecně zákon č. 634/1992 Sb., o ochraně spotřebitele, nebo pro výrobky s užitím ve specifikovaných oblastech - např. zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích apod. [1].

### 1.2.1 Varianty vstupu výrobků na trh

Na každý výrobek, bez ohledu na jeho další použití, se vztahuje zákon č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků. Jeho účinnost pokrývá celý trh a na konkrétní výrobek se nevztahuje pouze v případě, že pro něj platí jiný technický předpis, který specifikuje také požadavky na bezpečnost. Protože v oblasti dopravy jsou na bezpečnost kladeny vysoké nároky, je tato oblast upravena vlastními právními předpisy. Základní schéma vstupu výrobků na trh představuje obrázek č. 1 (na následující straně).



Obr. č. 1 - Varianty vstupu výrobků na trh [2]

Varianta č. 1 znázorňuje situaci v případě, že se na výrobek vztahuje zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky (Z 22). Formou nařízení vlády (NV), majících závaznost zákona a vydaných k tomuto zákonu, jsou vymezeny tzv. stanovené výrobky, u nichž je posouzení shody povinné a dále jsou uvedeny konkrétní postupy posouzení shody.

Pro různé výrobky kromě Z 22 a souvisejících NV platí další technické předpisy, např. z oblasti dopravních prostředků. Současná platnost těchto předpisů s NV k Z 22 představuje variantu vstupu na trh označenou jako č. 2.

Varianta č. 3 je založena na plnění předpisů, jenž nemají žádný vztah k Z 22, protože jejich specifikace je předmětem zvláštních předpisů – např. léčiva, potraviny apod.. Každý takový předpis obsahuje požadavky na vlastnosti výrobků, procedury vstupu na trh atd.

Varianta č. 4 vstupu na trh je situace, kdy se na výrobek nevztahuje žádný právní předpis. V tuto chvíli přichází na řadu zákon o obecné bezpečnosti výrobků, který definuje bezpečný výrobek. Kromě toho výrobce samozřejmě odpovídá za svůj výrobek a případné jím způsobené škody [2].

### 1.3 Posuzování shody v EU a ČR

Obecně je obchod mezi jednotlivými státy brzděn tzv. technickými překážkami obchodu, čímž se rozumí zejména:

- odlišné národní normy a předpisy,
- odlišný výklad a provádění mezinárodních a dalších norem,
- různá vývozní a dovozní kvantitativní omezení, celní bariéry a další skryté překážky.

Pro rozvoj volného pohybu výrobků v prostoru Evropského společenství (ES) muselo postupně docházet k odstraňování všech technických překážek obchodu, zejména ke sjednocování předpisů a norem a jejich jednotnému výkladu a provádění. Proto došlo k zavedení společných orgánů, které vytvářejí jednotnou politiku v rámci ES. Zmocněnými orgány k přijímání společných právních předpisů jsou Rada nebo Rada společně s evropským parlamentem a v některých případech Evropská komise (EK). Vykonavateli těchto právních předpisů pak jsou členské státy pod dohledem EK, přičemž ale jednotlivé předpisy mají různou právní sílu:

- **zákon** (act) - dokument nejvyšší právní síly, členský stát ho musí převzít beze zbytku,
- **nařízení** (regulation) - je obecně a přímo závazné, ihned po svém schválení se stává součástí právního řádu členského státu, je tedy plně závazné a přímo aplikovatelné,
- **rozhodnutí** (decision) - závazný právní akt, vztahující se přímo a pouze na ten členský stát, právnickou nebo fyzickou osobu, již je adresován, nemá tedy obecnou platnost,
- **doporučení** (recommendation) - právně nezávazný dokument, nemá právní, ale pouze politický význam, někdy předchází přijetí závazných právních dokumentů,
- **směrnice** (directive) - závazný dokument pro členský stát a nástroj harmonizace národních právních řádů členských států z hlediska cílů a výsledků, jichž má být dosaženo a období, kdy jich má být dosaženo, přičemž metoda zavádění směrnice do právního řádu je ponechána na členském státu [1].

Oblast dopravy je v tomto ohledu jedním z nejdůležitějších odvětví, které pocítují sjednocování předpisů a norem. Především z důvodu volného pohybu výrobků, bez ohledu na zemi původu, jsou přijímány dokumenty, které mají za úkol sjednotit jednotlivé oblasti železniční a silniční dopravy.

Protože bezpečnost je na prvním místě mezi požadavky na výrobky, je základním předpisem, který upravuje oblast železniční dopravy, směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství, která byla novelizována směrnicí 2008/110/ES. Je tedy povinností členských států zapracovat tuto směrnici do svých právních řádů. To je první krok ke sjednocení železniční dopravy v EU. Náplní této směrnice je tedy především stanovit společné bezpečnostní požadavky na provozování dopravních prostředků a infrastruktury a cíle, kterých má být dosaženo, aby při pohybu jednotlivých vlaků po evropské železniční síti nedocházelo ke snižování bezpečnosti dopravy nebo dokonce k jejímu ohrožení. Pro představu je obsah směrnice 2004/49/ES ve znění směrnice 2008/110/ES předmětem přílohy č. 1.

Aby ale mohlo dojít k naplnění požadavků výše uvedených směrnic, je nutné, aby železnice byla provozně a technicky propojená. Bez toho by platnost těchto směrnic neměla smysl. Proto je snahou EU postupně zavádět jednotné technické standardy, které budou muset výrobci a provozovatelé splňovat, aby nedocházelo k rozdílům mezi úrovní zajištění bezpečnosti provozu mezi jednotlivými státy. Cílem těchto standardů je sjednotit požadavky, které výrobky musí splňovat a sjednotit postupy posuzování shody, jimiž se kontroluje, zda k naplnění těchto požadavků opravdu došlo. Protože se ale jedná o rozsáhlou oblast s obrovským množstvím různých druhů výrobků, je tento proces harmonizace náročný a zdlouhavý.

V silniční dopravě není situace se sjednocováním dokumentů tak problematická jako v železniční dopravě, protože do jisté míry je evropská silniční doprava jak provozně, tak technicky propojena. Díky této skutečnosti již poměrně dlouho platí předpisy upravující postupy schvalování výrobků pro tento druh dopravy. Ovšem i v této oblasti platí, že na prvním místě je bezpečnost.

### **1.3.1 Modulární koncepce posuzování shody**

Cílem EU při realizaci posuzování shody s danými požadavky, jenž stanovují směrnice, bylo vytvořit dostatečné množství způsobů, jenž by vhodně pokryli tuto oblast v nejrůznějších situacích. Názorným příkladem je právě oblast dopravy, kde je



nutné různé výrobky posuzovat podle různých kritérií a různými způsoby. Proto vznikla tzv. modulární koncepce postupů posuzování a prokazování shody se směrnicemi EU, kde se jednotlivé moduly přizpůsobují např. vývojovému stupni výrobku nebo způsobu posuzování. Tyto moduly jsou uvedeny ve směrnici č. 93/465/EHS, o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody.

Po posouzení shody pomocí příslušného modulu je výrobku udělena značka CE (na obr.) s uvedením použitého modulu. CE značí „Communauté Européen“, tj. Evropské společenství. Tato značka znamená, že výrobek splňuje požadavky uvedené ve směrnících EU a že byly provedeny všechny příslušné postupy posouzení shody, čímž je výrobku umožněn volný pohyb na trhu celé EU [1].



Obr. č. 2 - Grafická podoba značky CE [9]

Jednotlivé moduly počítají s různými opatřeními příslušných míst (od zkoušení vzorků, dohledu na výrobu přes osvědčování systémů jakosti až po zkušebnictví) a jejich použití je možné buď samostatně nebo ve vzájemné návaznosti.

V regulované oblasti je prokazování shody pro výrobce povinné. Odpovědnost za bezpečnost svých výrobků nese na základě písemného prohlášení. Odpovědnost prohlášení o shodě lze prověřit podle předepsaného souboru dokumentace. Dozírajícím orgánem je v tuto chvíli tzv. notifikovaný orgán, jmenovaný vládou a registrovaný u EK [1].

Tab. č. 2 - Základní moduly posuzování shody ES [1]

<b>A</b>	vnitřní kontrola	zahrnuje vnitřní kontrolu návrhu a výroby; v rámci tohoto modulu není vyžadován zásah notifikovaného orgánu
<b>B</b>	ES přezkoušení typu	zahrnuje fázi návrhu a musí být následován modulem určeným k posouzení fáze výroby; certifikát ES přezkoušení typu je vydán notifikovaným orgánem
<b>C</b>	shoda s typem	zahrnuje fázi výroby a následuje po modulu B; stanovuje shodu s typem podle certifikátu ES přezkoušení typu vydaného v modulu B; v rámci tohoto modulu není vyžadován zásah ze strany notifikovaného orgánu

<b>D</b>	zabezpečování jakosti výroby	zahrnuje fázi výroby a následuje po modulu B; vychází z normy EN ISO 9001 týkající se zabezpečení jakosti a vyžaduje zásah notifikovaného orgánu odpovědného za schválení a dozor nad systémem jakosti pro výrobu, kontrolu a zkoušení hotového výrobku, zavedeným výrobcem
<b>E</b>	zabezpečování jakosti výrobků	zahrnuje fázi výroby a následuje po modulu B; vychází z normy EN ISO 9001 týkající se zabezpečení jakosti a vyžaduje zásah notifikovaného orgánu odpovědného za schválení a dozor nad systémem jakosti pro kontrolu a zkoušení hotového výrobku, zavedeným výrobcem
<b>F</b>	ověřování výrobků	zahrnuje fázi výroby a následuje po modulu B; notifikovaný orgán kontroluje shodu s typem podle certifikátu ES přezkoušení typu vydaného podle modulu B a vydává certifikát shody
<b>G</b>	ověřování celku	zahrnuje fázi návrhu a fázi výroby; každý jednotlivý výrobek je přezkoušen notifikovaným orgánem, který vydá certifikát shody
<b>H</b>	komplexní zabezpečování jakosti	zahrnuje fázi návrhu a fázi výroby; vychází z normy EN ISO 9001, týkající se zabezpečování jakosti a vyžaduje zásah notifikovaného orgánu odpovědného za schválení a dozor nad systémem jakosti pro návrh, výrobu, kontrolu a zkoušení hotového výrobku, zavedeným výrobcem

### 1.3.2 Posuzování shody v ČR

Základním předpisem pro tuto oblast je v ČR zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, jenž byl novelizován zákonem č. 71/2000 Sb. Tento zákon je blíže specifikován v kapitole 2.1.2.

Abychom lépe pochopili problematiku posuzování shody výrobků, musíme vědět, podle čeho se tato shoda posuzuje. Termínem **technické požadavky** na výrobek se v tomto případě rozumí:

- technické specifikace obsažené v právním předpisu nebo normě, která stanoví požadované charakteristiky výrobku, jakými jsou užitné vlastnosti, bezpečnost, rozměry včetně požadavku na jeho název, pod kterým je prodáván, úpravu názvosloví, symbolů, zkoušení výrobku a zkušebních metod, požadavky na balení, postupy posuzování shody s právními předpisy nebo normami, výrobní metody a procesy, mající vliv na charakteristiky výrobku,
- jiné požadavky nezbytné z důvodu ochrany oprávněného zájmu nebo ochrany spotřebitele, které se týkají životního cyklu výrobku poté, co je

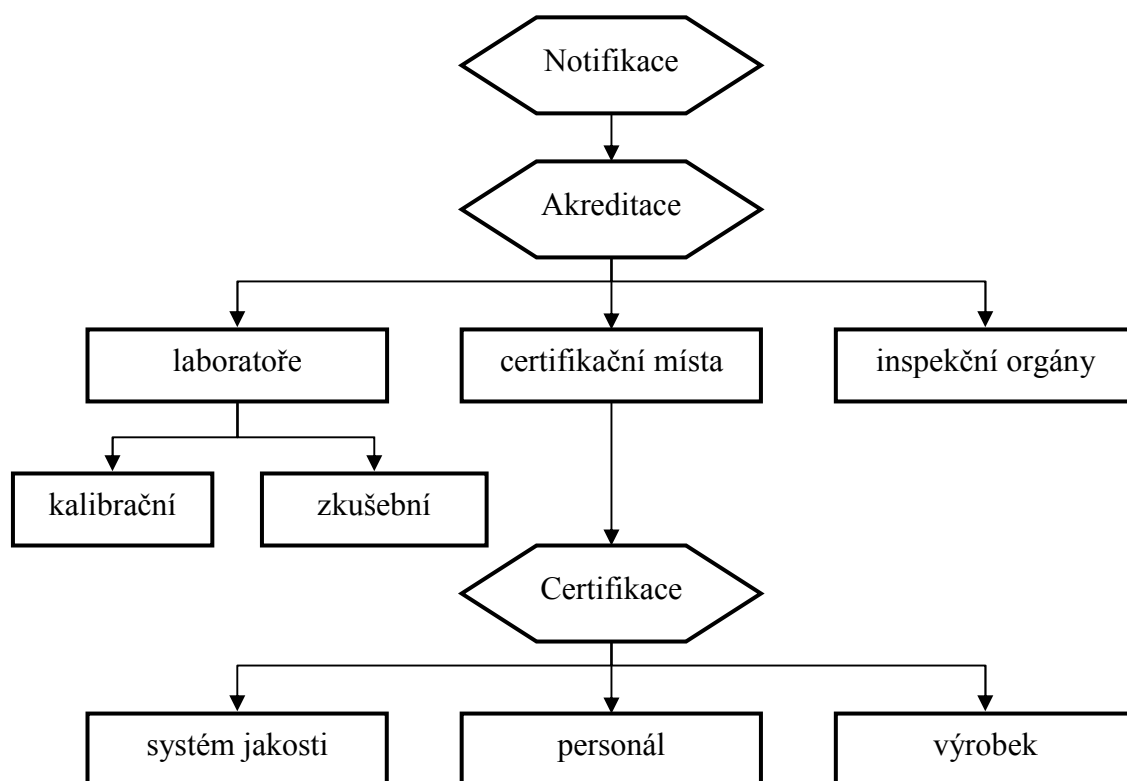
veden na trh, např. podmínky používání, recyklace, opětovného použití nebo zneškodnění výrobku, pokud takové podmínky mohou významně ovlivnit složení a povahu výrobku nebo jeho uvedení na trh [1].

Další vybrané pojmy ze zákona č. 22/1997 Sb. jsou uvedeny v tabulce č. 3.

Tab. č. 3 - Základní pojmy podle zákona č. 22/1997 Sb. [1]

státní zkušebnictví	soubor činností uskutečňovaných ÚNMZ nebo pověřenými fyzickými nebo právníckými osobami, jejichž cílem je zabezpečit u stanovených výrobků (regulovaná oblast) posouzení jejich shody s požadavky technických předpisů
certifikace	činnost nezávislé autorizované nebo akreditované osoby, která vydáním certifikátu osvědčí, že výrobek nebo činnost související s jeho výrobou jsou v souladu s technickými požadavky na výrobky
notifikace	oznámení národního akreditačního orgánu příslušným orgánům Společenství o ustanovení tohoto národního akreditačního orgánu
autorizace	oficiální pověření právnícké osoby k činnostem při posuzování shody stanovených výrobků; uděluje ji ÚNMZ a obsahuje stanovení podmínek pro dodržování jednotného postupu autorizovaných osob při jejich činnosti a vymezení jejího rozsahu; <i>pozn.: autorizace je ekvivalentní notifikaci, která je používána v zemích EU ke sdělení národních orgánů, které organizace jsou způsobilé k certifikaci podle stanovených předpisů</i>
akreditace	postup, na jehož základě se vydává osvědčení o tom, že právnícká nebo fyzická osoba, která o ni požádala, je způsobilá ve vymezeném rozsahu provádět zkoušky výrobků, kalibraci měřidel, certifikační nebo jinou obdobnou technickou činnost
osvědčení o akreditaci	vymezení předmětu, rozsahu a podmínek činností a doby, na kterou byla akreditace vydána

Pro lepší orientaci ve vzájemných vztazích těchto procesů slouží schéma na následující straně - obrázek č. 3.



Obr. č. 3 - Schéma vztahu procesů notifikace, akreditace a certifikace [10]

## **2 Právní předpisy upravující kvalitativní požadavky na dopravní prostředky a dopravní infrastrukturu v silniční a železniční dopravě**

Tato kapitola uvádí základní přehled právních předpisů, upravujících požadavky na výrobky, které nachází své uplatnění v oblasti dopravy. Jelikož se jedná o obsahově rozsáhlou záležitost, jsou zde uvedena pouze nejdůležitější ustanovení, která dané předpisy přináší. Pro přehlednost je kapitola rozdělena na národní předpisy platné v ČR a na předpisy EU.

### **2.1 Národní právní předpisy**

#### **2.1.1 Zákon č. 102/2001 Sb., o obecné bezpečnosti výrobků (Z 102)**

Jedná se o obecný předpis, jehož platnost se vztahuje na všechny výrobky k uvedení na trh. V případě, že se na výrobek (jeho vlastnosti nebo jejich část) vztahuje jiný technický předpis, pak se postupuje podle něj. Opačně vzato - jestliže výrobek nemá technický předpis, který by se na něj vztahoval, musí plnit tento zákon. Hlavní ustanovení Z 102:

- definice bezpečného výrobku,
- na trh pouze bezpečné výrobky,
- průvodní dokumentace každého výrobku - identifikace možných nebezpečí,
- opatření při zjištění nebezpečného výrobku (na trhu, v užití),
- dozor nad trhem - pokuty,
- platí tam, kde není jiný (speciální) předpis [2].

Na první pohled možná nenalezne Z 102 u výrobků pro dopravní oblast své uplatnění. Přesto je tento zákon v tomto přehledu uveden a to z toho důvodu, že pro využití v dopravě je k dispozici nepřeberné množství výrobků (co do druhů, typů atd.), ale ne všechny mají takové využití, aby byly zahrnuty ve speciálních právních předpisech.

### 2.1.2 Zákon č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky (Z 22)

Z 22, který byl novelizován zákonem č. 71/2000 Sb., je základním právním předpisem ČR, upravující posuzování shody výrobků s technickými předpisy. K provedení tohoto zákona jsou vydávána nařízení vlády (NV), která zavádějí do právního řádu ČR jednotlivé směrnice ES. Z 22 upravuje:

- způsob stanovování technických požadavků na výrobky, které by mohly ohrozit zdraví nebo bezpečnost osob, majetek nebo životní prostředí (tzv. oprávněný zájem),
- práva a povinnosti osob, které uvádějí na trh výrobky, jenž by mohly svojí činností ohrozit oprávněný zájem,
- práva a povinnosti osob, které mají pověření k činnostem podle tohoto zákona, které souvisí s tvorbou a uplatňováním českých technických norem nebo státním zkušebnictvím.

V jednotlivých NV, vydaných k Z 22, jsou obsažena tato ustanovení:

- tzv. stanovené výrobky, které ohrožují ve zvýšené míře oprávněný zájem a proto je u nich povinný proces posouzení shody s požadavky, obsaženými v technických předpisech,
- stanovení technických požadavků na tyto výrobky, pokud již nejsou upraveny speciálním právním předpisem,
- vymezení, které z těchto výrobků musí být před uvedením na trh označeny českou značkou shody CCZ (vyjadřuje, že výrobek splnil všechny uvedené požadavky a při posuzování shody byly dodrženy všechny podmínky, jenž stanovuje tento zákon) nebo jinou značkou, např. CE, pokud to udává právní předpis [1].

Z 22 a k němu vydaná NV tedy stanovují výrobky, u nichž je povinné posouzení shody jejich vlastností s požadavky technických předpisů. U jednotlivých skupin takto stanovených výrobků jsou v jednotlivých NV uvedeny v závislosti na jejich technické složitosti a míře možného nebezpečí spojeného s jejich užíváním podmínky, jenž musí být splněny, aby bylo možné uvést výrobek na trh. Tyto podmínky určují, které činnosti musí být splněny při posuzování shody a k tomu jsou v Z 22 uvedeny tyto postupy posuzování shody:

- a) posouzení shody za stanovených podmínek výrobcem nebo dovozcem,

- b) posouzení shody vzorku (prototypu) výrobku autorizovanou osobou,
- c) posouzení shody, při níž autorizovaná osoba zkouší specifické vlastnosti výrobků a namátkově kontroluje dodržení stanovených požadavků u výrobků,
- d) posouzení systému jakosti výroby nebo prvků systému jakosti v podniku autorizovanou osobou a provádění dohledu nad jeho řádným fungováním,
- e) posouzení systému jakosti výrobků nebo prvků systému jakosti v podniku autorizovanou osobou a provádění dohledu nad jeho řádným fungováním,
- f) ověřování shody výrobků s certifikovaným typem výrobku nebo se stanovenými požadavky, které provádí výrobce, dovozce, akreditovaná nebo autorizovaná osoba na každém výrobku nebo statisticky vybraném vzorku,
- g) ověřování shody každého výrobku se stanovenými požadavky autorizovanou osobou,
- h) dohled nad řádným fungováním systému jakosti v podniku autorizovanou osobou a v případě potřeby ověření shody výrobku s požadavky technických předpisů v etapě návrhu výrobku,
- i) posouzení činností souvisejících s výrobou výrobků,
- j) jiné postupy posuzování shody, jestliže je to nezbytné, zahrnující popřípadě i činnost akreditované nebo jiné osoby [14].

Podle požadavků NV se tyto moduly používají jednotlivě nebo kombinovaně a tvoří tím tzv. modulární koncepci posuzování shody v ČR. Tímto způsobem jsou tedy do právního řádu ČR zaneseny požadavky směrnice technické harmonizace 93/465/EHS o modulech pro různé fáze postupů posuzování shody (viz tabulka č. 2).

Přílohy NV tedy vždy obsahují výrobky, na které se dané nařízení vztahuje a specifikují postupy, jimiž lze shodu posoudit. Jediným NV, které má podle názvu přímou účinnost v oblasti dopravy je NV č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému. V přílohách ostatních NV nenajdeme výrobky, které by na první pohled patřily přímo do oblasti železniční nebo silniční dopravy. Protože v případě výrobků pro tuto oblast se ale často jedná o složitá strojní zařízení, jsou v mnohých případech výrobky z vybraných příloh NV součástí těchto finálních výrobků. Přehled jednotlivých NV k Z 22, jejichž přílohy obsahují výrobky pro výše uvedené použití, je uveden v příloze č. 2.

## 2.2 Národní právní předpisy pro oblast železniční dopravy

### 2.2.1 Zákon č. 266/1994 Sb., o drahách (Z 266)

Z 266 je základem pro drážní provoz (železniční, tramvajový, trolejbusový a lanový) v ČR a díky tomu, že implementuje základní principy interoperability do českého právního řádu z příslušných předpisů ES, dochází u něj poměrně často k novelizacím. Ta zatím poslední byla provedena zákonem č. 124/2008 Sb.. Z 266 upravuje:

- podmínky pro stavbu drah a stavby na těchto dráhách,
- podmínky pro provozování těchto drah, pro provozování drážní dopravy na těchto dráhách a s tím spojená práva a povinnosti fyzických a právnických osob,
- činnosti státní správy a státního dozoru v oblasti těchto drah [3].

### 2.2.2 Vyhláška Ministerstva dopravy (MD) č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah (V 173)

Tato vyhláška je prováděcím předpisem Z 266 a podle rozdělení na jednotlivé druhy drážní dopravy definuje pojmy, jež jsou nezbytné k uplatnění této vyhlášky a Z 266, určuje pravidla pro provozování dráhy a pro provozování drážní dopravy, upravuje oblast jízdních řádů a blíže se věnuje také drážním vozidlům.

V jednotlivých přílohách V 173 jsou specifikovány požadavky a podmínky, které vyplývají z ustanovení této vyhlášky. Následující přehled uvádí seznam příloh vztahujících se na železniční dopravu:

- Příloha č. 1 - Základní návěsti,
- Příloha č. 2 - Tabulky brzdících procent,
- Příloha č. 3 - Požadavky na drážní vozidla,
- Příloha č. 4 - Obsah technických podmínek,
- Příloha č. 5 - Časové nebo kilometrické intervaly pro provádění pravidelné technické kontroly,
- Příloha č. 6 - Rozsah technické kontroly [3].



### **2.2.3 Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah (V 177)**

Stejně jako V 173, tak i V 177 je prováděcím předpisem Z 266 a ve svém úvodu definuje důležité pojmy pro danou oblast v členění na jednotlivé druhy drážní dopravy, dále se pak věnuje technickým podmínkám členění železničních drah, železničním přejezdům, technickobezpečnostním zkouškám infrastruktury, technickým podmínkám a požadavkům pro stavbu dráhy a stavby na dráze.

V seznamu příloh k V 177 nalezneme opět specifikace požadavků a podmínek, vyplývajících z této vyhlášky, přičemž tyto přílohy se uplatňují v železniční dopravě:

- Příloha č. 1 - Prohlídky a měření na dráze,
- Příloha č. 5 - Seznam souvisejících technických norem,
- Příloha č. 6 - Obsah některých technických podmínek pro dráhu celostátní, dráhu regionální a vlečku [3].

### **2.2.4 Vyhláška MD č. 352/2004 Sb., o provozní a technické propojenosti evropského železničního systému (V 352)**

Tato vyhláška definuje technické požadavky na prvky a součásti evropského železničního systému, požadavky na strukturální a provozní subsystémy evropského železničního systému a stanovuje požadavky na konstrukční a provozní podmínky jednotlivých subsystémů.

V příloze, vydané k V 352, je přehled norem a dalších dokumentů, obsahující technické parametry a požadavky na návrh a posuzování shody subsystémů a součástí interoperability evropského železničního systému [4].

## **2.3 Národní právní předpisy pro oblast silniční dopravy**

### **2.3.1 Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (Z 111)**

Z 111 představuje základní právní předpis pro provozování tuzemské silniční dopravy a předmětem jeho úpravy jsou:

- podmínky provozování silniční dopravy silničními motorovými vozidly,
- práva a povinnosti osob provozujících silniční dopravu,
- činnost orgánů státní správy v této oblasti [8].

### **2.3.2 Zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (Z 56)**

Zákonem se stanoví tyto podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích:

- registrace vozidel a jejich vyřazování z registru,
- technické požadavky na provoz silničních vozidel a zvláštních vozidel a schvalování jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- práva a povinnosti osob, které vyrábějí, dovážejí a uvádějí na trh vozidla a pohonné hmoty,
- práva a povinnosti vlastníků a provozovatelů motorových vozidel,
- práva a povinnosti stanice technické kontroly a stanice měření emisí,
- kontroly technického stavu vozidel v provozu.

Příloha Z 56 pak uvádí základní kategorie vozidel a jejich další členění [8].

### **2.3.3 Vyhláška MD č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích (V 341)**

V 341 je prováděcím předpisem Z 56 a specifikuje schvalování technické způsobilosti pro jednotlivé kategorie vozidel, technickou výbavu vozidel a způsob schvalování její technické způsobilosti a dále upravuje problematiku zkušebních stanic.

Přehled příloh V 341:

- Příloha č. 1 - Technické požadavky na konstrukci vozidel kategorií M, N a O a přehled homologačních předpisů EHK a směrnic EHS/ES vztahující se na vozidla všech kategorií,
- Příloha č. 2 - Technické požadavky pro konstrukci vozidel kategorií L,
- Příloha č. 3 - Technické požadavky na konstrukci zvláštních vozidel kategorií T a O<sub>T</sub>,
- Příloha č. 4 - Technické požadavky na konstrukci zvláštních vozidel kategorií S<sub>S</sub>, S<sub>P</sub> a pracovních strojů nesených (S<sub>N</sub>),
- Příloha č. 5 - Technické požadavky na konstrukci dalších zvláštních vozidel,

- Příloha č. 6 - Schvalování technické způsobilosti typu vozidel kategorií M, N, O, L vyrobených v malých sériích nebo vyrobených jednotlivě,
- Příloha č. 7 - Technické osvědčení silničního vozidla + Vzor výpisu z technického osvědčení silničního vozidla,
- Příloha č. 8 - Schvalování technické způsobilosti typu vozidel kategorií T, O<sub>T</sub> a S vyrobených v malých sériích nebo vyrobených jednotlivě,
- Příloha č. 9 - Technické osvědčení zvláštního vozidla + Vzor výpisu z technického osvědčení zvláštního vozidla,
- Příloha č. 10 - Vzor osvědčení o schválení technické způsobilosti typu,
- Příloha č. 11 - Vzor vyplněného doplňkového štítku vozidla,
- Příloha č. 12 - Technické osvědčení samostatného technického celku + Vzor výpisu z technického osvědčení samostatného technického celku,
- Příloha č. 13 - Technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky,
- Příloha č. 14 - Druhy lékárníček, jejich obsah a výbava a jejich použití podle druhů vozidel,
- Příloha č. 15 - Výbava vozidla, jejíž technická způsobilost se schvaluje,
- Příloha č. 16 - Vzor oprávnění zkušební stanici k provádění technických kontrol + Vzor osvědčení k provozování zkušební stanice,
- Příloha č. 17 - Vzor osvědčení k provádění technických kontrol vozidel před schválením jejich technické způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích,
- Příloha č. 18 - Podrobné rozdělení druhů vozidel, používání názvů a zkratk druhů vozidel pro vyplňování technických průkazů, technických osvědčení a schvalovacích dokumentů k vozidlům,
- Příloha č. 19 - Porovnání nových technických pojmů s pojmy užívanými v předchozí právní úpravě [8].

#### **2.3.4 Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (Z 13)**

Předmětem úpravy Z 13 jsou:

- kategorizace pozemních komunikací,
- stavba, podmínky užívání a ochrana pozemních komunikací,
- práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů,

- výkon státní správy v oblasti pozemních komunikací [8].

### **2.3.5 Vyhláška MD č. 104/1997 Sb., kterou se provádí Z 13 (V 104)**

Pomocí V 104 se tedy provádí Z 13 a její náplní je stanovení podmínek v oblasti vlastnictví pozemní komunikace, stavebních úprav komunikací, obecných technických požadavků na komunikace, jednotlivých úprav provozu na pozemních komunikacích, styku komunikací s vodními toky, dráhami, inženýrskými sítěmi a jinými vedeními a problematika vážení vozidel.

Přílohy této vyhlášky obsahují:

- Příloha č. 1 - Seznam souvisejících českých technických norem,
- Příloha č. 2 - Hlavní prohlídky,
- Příloha č. 3 - Určení hranice mezi pozemními komunikacemi navzájem a mezi nimi a nemovitostmi (schéma křižovatek a připojení),
- Příloha č. 4 - Seznam úseků dálnic a rychlostních silnic, jejichž užití podléhá zpoplatnění,
- Příloha č. 5 - Údržba a opravy komunikací,
- Příloha č. 6 - Plán a organizace zimní údržby,
- Příloha č. 7 - Technologie zimní údržby,
- Příloha č. 8 - Denní záznam o zimní údržbě a její vyhodnocení [8].

## **2.4 Legislativa EU**

Protože je ČR členským státem EU, je povinna přejímat požadavky evropské legislativy do svého právního řádu, k čemuž se zavázala při vstupu do EU. Vzhledem k obsáhlosti legislativy upravující oblast dopravy, zejména pak železniční, je proces její implementace do českého právního řádu poměrně náročný. Následující přehled tedy uvádí základní předpisy ES, které mají přímý vliv na oblast dopravy.

### **2.4.1 Právní předpisy pro oblast železniční dopravy**

#### **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic) (S 49)**

S 49 je výsledkem úsilí o vytvoření jednotného trhu pro služby železniční dopravy a potřeby stanovit společný regulační rámec pro bezpečnost železnic, protože

jednotlivé státy dosud vypracovávaly své bezpečnostní předpisy a normy na základě národních zásad, založených na vnitrostátní technické a provozní koncepci. Její náplní je tedy rozvoj a zajišťování bezpečnosti železnic, osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, povinnosti bezpečnostních orgánů a oblast vyšetřování nehod a mimořádných událostí [6].

### **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/110/ES, kterou se mění směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (směrnice o bezpečnosti železnic) (S 110)**

Tato směrnice je novelizací S 49 a přináší nový výklad, přepracování nebo úplné zrušení jejích vybraných kapitol. Vzhledem k platnosti S 110 od 24. prosince 2008, mají členské státy EU povinnost uvést ji v účinnost nejdéle do 24. prosince 2010. Obsah S 49 ve znění S 110 je předmětem přílohy č. 1 [6].

### **Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (S 57)**

Tato směrnice byla přijata především z důvodu nepotřeby rozdílných směrnic pro vysokorychlostní a konvenční železniční systém, protože postupy rozvoje technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) jsou stejné pro oba systémy. Základní požadavky jsou téměř shodné, stejně jako i rozdělení systému na subsystémy, na které se musí vztahovat TSI. Náplní S 57 jsou tedy TSI, prvky a subsystémy interoperability, vozidla, oznámené subjekty a oblast registrů sítí a vozidel.

Jednotlivé přílohy pak určují oblast působnosti, specifikují subsystémy, základní a další požadavky na interoperabilitu. S 57 platí od 19. července 2008 a jejím působením se tedy zrušují:

- směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému s účinkem ode dne 19. července 2010,
- směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě konvenčního železničního systému s účinkem ode dne 19. července 2010.

Veškeré odkazy na dvě výše uvedené směrnice pak přebírá S 57 [6].

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady 2004/881/ES o vzniku Evropské agentury pro železnice (ERA)**

ERA byla zřízena EK jako její pracovní orgán, jehož náplní je v oblasti interoperability tvorba tzv. technických specifikací pro interoperabilitu - TSI (viz kapitola 4.3) a společných bezpečnostních standardů a dále také dohled nad zajišťováním interoperability a bezpečnosti evropského železničního systému [4].

**Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (N 1370)**

Toto nařízení vstupuje v platnost dnem 3. prosince 2009 a jeho účelem je definovat, jak mohou příslušné orgány zasahovat v souladu s pravidly právních předpisů EU do odvětví veřejné služby cestujícím, aby bylo zajištěno poskytování služeb obecného zájmu. Polem působnosti N 1370 je vnitrostátní i mezinárodní provozování veřejných služeb v přepravě cestujících po železnici a silnici [7].

**2.4.2 Právní předpisy pro oblast silniční dopravy**

Co se týká legislativy pro silniční dopravu napříč EU, je tato oblast oproti železniční dopravě téměř o půl století napřed a proto v dnešní době řeší podstatně menší problémy. Tato skutečnost je způsobena především charakterem tohoto druhu dopravy, jelikož silniční doprava je, na rozdíl od železniční, téměř stoprocentně interoperabilní.

V rámci EU jsou samozřejmě přijímány předpisy, které upravují oblast silniční dopravy, jako např. N 1370. Pro pochopení základů, na jakých je postaven dnešní systém uplatňování požadavků na silniční vozidla, je nutné se vrátit několik desítek let nazpět.

**Dohoda o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel.**

Tato dohoda byla na návrh Evropské hospodářské komise (EHK) Organizace spojených národů (OSN) schválena dne 20. března 1958 v Ženevě (v ČSSR začala platit 11. července 1960). V rámci této dohody postupně začaly vznikat předpisy EHK, které stanovují vlastnosti, kterým musí vozidla vyhovovat. Tyto předpisy se týkají:

- aktivní a pasivní bezpečnosti silničních vozidel,
- ochrany životního prostředí,

- ekonomie využití energií,
- ochrany vozidel před jejich neoprávněným užíváním [15].

Počátkem 70. let začaly být v rámci EHK (později jen ES) vypracovávány směrnice ES/EHS, které jsou zaměřením do jisté míry paralelní k předpisům EHK. Tyto směrnice stanovují technické požadavky na vlastnosti vozidel a tyto požadavky jsou v místech shody předpisů EHK a směrnic EHS/ES harmonizovány, tzn. že jsou identické. Tyto dokumenty tedy představují právní předpisy EU pro oblast silniční dopravy [15].

Při orientaci v této oblasti je především nutné sledovat tyto dokumenty v jejich aktuálním vydání. Vzhledem ke skutečnosti, že jak předpisů EHK, tak i směrnic EHS/ES, je několik desítek, není pro jejich uvedení v této práci místo. Dovolím se proto odkázat na přílohu č. 1 k V 341, kde je uveden přehled homologačních předpisů EHK a směrnic EHS/ES pro vozidla všech kategorií a dále na internetové stránky TÜV SÜD Auto CZ s.r.o., společnosti zabývající se testováním a schvalováním právě v této oblasti.

### 3 Právní předpisy a pravidla upravující postup posuzování shody železničních dopravních prostředků a železniční infrastruktury

#### 3.1 Požadavky na interoperabilitu železniční dopravy

V legislativě ČR je termín **interoperabilita** definován jako „provozní a technická propojenost evropského železničního systému“. Podle Z 266 (§ 49a odst. 1) je tedy definice interoperability následující:

**„Provozní a technická propojenost evropského železničního systému je jeho schopnost umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na drahách evropského železničního systému.“**

Termínem „dráhy evropského železničního systému“ je stanovena vybraná část železniční sítě ČR, kterou stát určil jako součást evropské železniční sítě. Výčet drah určených jako součást této sítě je ve sdělení MD č. 111/2004 Sb.. Stát se zavazuje, že na této části sítě budou přednostně uplatňovány jednotné evropské technické standardy. Snahou EU je však stav, aby byla interoperabilní celá evropská železniční síť, výhledově se proto začnou uplatňovat takové zásady na celou železniční síť v ČR.

Důležitou skutečností je dále fakt, že požadavky interoperability musí splňovat pouze nově vyráběná nebo rekonstruovaná železniční vozidla.

Důvodem snahy EU zavést interoperabilní neboli technicky a provozně propojenou železnici mezi jednotlivými členskými státy je skutečnost, že konkurenční druhy dopravy (silniční a letecká) jsou až na drobné výjimky plně interoperabilní [3] [4].

##### 3.1.1 Subsystémy evropského železničního systému

Evropský železniční systém je ve smyslu S 57 rozdělen na jednotlivé části - subsystémy. Subsystémy jsou celky, u kterých má smysl posuzovat shodu jako celek. Podle přílohy II ke S 57 je železniční systém rozdělen na následující subsystémy:

a) strukturální oblasti:

- **Infrastruktura** - trať, výhybky, inženýrské stavby (mosty, tunely atd.), související staniční infrastruktura (nástupiště, přístupové cesty včetně potřeb osob se sníženou pohyblivostí atd.), bezpečnostní a ochranná zařízení,



- **Energie** - trakční proudová soustava, včetně trakčního vedení a palubního vybavení pro měření spotřeby elektrické energie,
- **Řízení a zabezpečení** - všechna zařízení nezbytná k zajištění bezpečnosti, řízení a kontroly pohybu vlaků oprávněných k provozu v síti,
- **Kolejová vozidla** - struktura, systém řízení a zabezpečení všech vlakových zařízení, sběrače proudu, hnací vozidla a agregáty na přeměnu energie, brzdové, spřáhlové a pojezdové ústrojí (podvozky, nápravy atd.) a zavěšení, dveře, rozhraní člověk/stroj (strojvedoucí, obsluha vlaku a cestující, včetně potřeb osob se sníženou pohyblivostí), pasivní a aktivní bezpečnostní zařízení a zařízení nezbytná pro ochranu zdraví cestujících a obsluhy vlaku;

b) funkční oblasti:

- **Provoz a řízení dopravy** - postupy a související zařízení umožňující souvislý provoz různých strukturálních subsystémů jak během normálního, tak zhoršeného provozu, včetně zejména vzdělávání a řízení vlaků, plánování a řízení provozu; odborná kvalifikace, která může být vyžadována pro provádění přeshraničních dopravních služeb,
- **Údržba** - postupy, související zařízení, logistická střediska pro údržbu a rezervy umožňující povinné opravné práce a preventivní údržbu k zajištění interoperability železničního systému a k zaručení požadované výkonnosti,
- **Využití telematiky:**
  - v osobní dopravě, včetně systémů poskytujících cestujícím informace před cestou a v průběhu cesty, rezervačních a platebních systémů, odbavování zavazadel, zabezpečování spojení mezi vlaky a mezi železniční dopravou a jinými druhy dopravy;
  - v nákladní dopravě, včetně informačních systémů (sledování nákladů a vlaků v reálném čase), systémů seřaďování a přidělování, rezervačních, platebních a fakturačních systémů, zabezpečování spojení s jinými druhy dopravy a pořizování elektronických průvodních dokumentů [5] [6].

### 3.1.2 Požadavky na prvky interoperability a subsystémy

S 57 dále stanovuje požadavky na jednotlivé subsystémy. Základními požadavky jsou podmínky stanovené v příloze III, které železniční systém, subsystémy a prvky interoperability musí splňovat.

Prvkem interoperability se rozumí zařízení nebo jeho část, u které je možné posuzovat shodu s technickými standardy. Tento proces má pak vliv na zajištění interoperability celku.

Na každý subsystem jsou kladeny obecné požadavky např. z hlediska bezpečnosti apod.. Kromě těchto požadavků jsou však na jednotlivé subsystemy kladeny ještě zvláštní požadavky, které specifikují obecné požadavky s cílem zajistit bezpečný provoz subsystemu [4].

### Obecné požadavky

- **Bezpečnost** - požadavky na jednotlivé prvky s cílem zaručení bezpečnosti při jejich užití,
- **spolehlivost a dostupnost** - požadavky na kontrolu a údržbu konstrukčních částí s cílem zajistit určené podmínky provozu,
- **ochrana zdraví** - zákaz používání materiálů ohrožujících svým používáním bezpečnost,
- **ochrana životního prostředí** - požadavky na prvky interoperability z hlediska jejich vlivu na životní prostředí,
- **technická kompatibilita** - požadavky na technické vlastnosti jednotlivých prvků interoperability [5] [6].

### Zvláštní požadavky

Následující přehled jednotlivých subsystemů uvádí oblasti, ve kterých jsou na ně kladeny zvláštní požadavky:

- subsystem **Infrastruktura**: bezpečnost;
- subsystem **Energie**: bezpečnost, ochrana životního prostředí, technická kompatibilita;
- subsystem **Řízení a zabezpečení**: bezpečnost, technická kompatibilita;
- subsystem **Kolejová vozidla**: bezpečnost, spolehlivost a dostupnost, technická kompatibilita, kontrola;
- subsystem **Údržba**: ochrana zdraví a bezpečnost, ochrana životního prostředí, technická kompatibilita;
- subsystem **Provoz a řízení dopravy**: bezpečnost, spolehlivost a dostupnost, technická kompatibilita;

- subsystém **Využití telematiky v osobní a nákladní dopravě**: technická kompatibilita, spolehlivost a dostupnost, ochrana zdraví, bezpečnost [6].

Obecné i zvláštní požadavky na subsystémy implementované do podmínek ČR nalezneme ve V 352.

### 3.1.3 Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI)

Aby bylo možné uvést, že jsou jednotlivé subsystémy interoperabilní, musí splňovat společné harmonizované technické standardy - TSI. To znamená, že pro každý subsystém musí být vypracována alespoň jedna TSI. V každé TSI jsou specifikována rozhraní a vzájemné vazby s jinými subsystémy a v případě potřeby lze pro jeden subsystém vytvořit několik TSI a nebo v opačném případě se může jedna TSI vztahovat na několik subsystémů. TSI obecně mají 7 kapitol s následující strukturou:

- **Úvod** (důvody pro vytvoření TSI, cíle a záměry)
- **Definice subsystému** (představení subsystému a definice geografické působnosti TSI)
- **Základní požadavky** (jakým způsobem TSI naplňuje požadavky)
- **Popis subsystému** (informace o rozhraní a specifických znacích subsystému)
- **Prvky interoperability** (definice prvků u kterých se bude posuzovat shoda)
- **Posuzování shody a/nebo vhodnosti pro použití** (popis posouzení shody, včetně volby modulů)
- **Zavádění TSI** (krátkodobé nebo dlouhodobé výjimky pro naplňování TSI apod.)

**Přílohy** (technické specifikace resp. odkazy) [4] [5].

### TSI evropského vysokorychlostního železničního systému

Subsystémy pro evropský vysokorychlostní železniční systém jsou popsány v těchto TSI, které přijala EK:

- Rozhodnutí Komise 2002/730/ES o TSI subsystému „Údržba“,
- Rozhodnutí Komise 2006/860/ES o TSI subsystému „Řízení a zabezpečení“,
- Rozhodnutí Komise 2007/163/ES o TSI subsystému „Bezpečnost v železničních tunelech“,

- Rozhodnutí Komise 2007/164/ES o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace,
- Rozhodnutí Komise 2008/217/ES o TSI subsystému „Infrastruktura“,
- Rozhodnutí Komise 2008/231/ES o TSI subsystému „Provoz“,
- Rozhodnutí Komise 2008/232/ES o TSI subsystému „Kolejová vozidla“,
- Rozhodnutí Komise 2008/284/ES o TSI subsystému „Energie“.

Evropský vysokorychlostní železniční systém je obecně tvořen nově vybudovanými tratěmi pro rychlost  $200 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  nebo vyšší a modernizovanými tratěmi pro rychlost alespoň  $200 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Protože se v ČR ale vysokorychlostní tratě nevyskytují, jsou pro tuzemskou železniční dopravu závazné TSI z oblasti tzv. konvenčního železničního systému [6].

### **TSI evropského konvenčního železničního systému**

Konvenční železniční systém tvoří tratě vybavené pro rychlost vozidel do  $200 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  a které jsou určeny pro osobní, nákladní a kombinovanou dopravu. Subsystémy pro evropský konvenční železniční systém jsou popsány v těchto TSI, které přijala EK:

- Rozhodnutí Komise 2006/62/ES o TSI subsystému „Telematické aplikace v nákladní dopravě“,
- Rozhodnutí Komise 2006/66/ES o TSI subsystému „Kolejová vozidla - hluk“,
- Rozhodnutí Komise 2006/679/ES o TSI subsystému „Řízení a zabezpečení“,
- Rozhodnutí Komise 2006/861/ES o TSI subsystému „Kolejová vozidla - nákladní vozy“,
- Rozhodnutí Komise 2006/920/ES o TSI subsystému „Provoz a řízení dopravy“,
- Rozhodnutí Komise 2007/163/ES o TSI subsystému „Bezpečnost v železničních tunelech“,
- Rozhodnutí Komise 2007/164/ES o TSI týkající se osob s omezenou schopností pohybu a orientace“ [6].

V současné době jsou ve fázi přípravy další TSI pro konvenční železniční systém, které by měli zahrnovat TSI těchto subsystémů:

- Infrastruktura,
- Energie,

- Hnací vozidla a jednotky,
- Telematické aplikace v osobní dopravě,
- Osobní vozy [4].

Neexistence TSI pro subsystémy Infrastruktura a Kolejová vozidla (mimo nákladních vozů) způsobuje, že požadavky na ně a posuzování shody zatím určují národní právní předpisy. U vozidel jsou platná zatím pouze TSI pro hluk, bezpečnost v železničních tunelech a řízení a zabezpečení. Větší část požadavků na vozidla však vyplývá z TSI podle rozdělení na jednotlivé skupiny vozidel:

- elektrické nebo motorové jednotky,
- elektrická nebo motorová hnací vozidla,
- osobní vozy,
- nákladní vozy, včetně vozidel pro přepravu nákladních automobilů,

přičemž tyto kategorie vozidel lze dále rozdělit na vozidla určená pro mezinárodní provoz a vozidla pro vnitrostátní provoz [6].

Vzhledem k náročnosti celého tohoto projektu je oblast technické a provozní propojenosti evropského železničního systému otázkou mnoha let úsilí všech zainteresovaných stran a vynaložení nemalých finančních prostředků, které v první chvíli nemusí mít pro jednotlivé státy jednoznačný přínos.

Největší překážkou pro dosažení interoperability jsou zřejmě subsystém provoz a řízení dopravy a subsystém řízení a zabezpečení provozu vlaků v jednotlivých státech. Tyto subsystémy se v jistých oblastech mezi jednotlivými státy zásadně liší a často tak i zamezují přejíždění hnacích vozidel mezi jednotlivými státy.

### 3.2 Železniční doprava v ČR

Prováděcím předpisem k Z 22 pro oblast železniční dopravy je **nařízení vlády č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na provozní a technickou propojenost evropského železničního systému (NV 133)**. Toto NV stanovuje požadavky na součásti a subsystémy interoperability a stanovuje postupy, jimiž lze posoudit jejich shodu a dále stanovuje požadavky na osoby, které shodu posuzují.

Postupy posuzování shody **součástí interoperability** uvádí NV 133 + příloha č. 1. Tyto postupy vychází z obecných modulů, uvedených v tabulce č. 2 (viz kap. 1.3.1).

Tab. č. 4 - *Moduly pro ověření součástí interoperability dle NV 133 [3]*

TSI	Příslušné moduly					
Kolejová vozidla	A	B	D	F	H2	V
Infrastruktura	A	B	D	F	H2	V

Názvy modulů neuvedených v tabulce č. 2:

H2 - Plné zabezpečení jakosti s přezkoumáním typu,

V - Vhodnosti použití (validace typu na základě provozních zkušeností).

Úkoly výrobce a NO stanovené těmito moduly uvádí příloha č. 1 k NV 133 [3].

**Posuzování subsystému** je postup, kterým na žádost výrobce nebo jeho zástupce posuzuje notifikovaná osoba (NO) shodu a potvrzuje, že subsystém:

- vyhovuje ustanovení vztažných právních předpisů, předpisů EU a požadavkům TSI pro provozování subsystému,
- vyhovuje mezinárodním smlouvám, kterými je ČR vázána,

a může být uveden do provozu.

Posuzování shody subsystému se provádí v každé z těchto etap:

- celkový projekt,
- provedení subsystému a především stavebních prací, montážních dílů a celkové úpravy,
- závěrečné přezkoušení subsystému.

Výběr postupů posuzování shody (modulů) z možností výběru specifikovaných v konkrétní TSI pro použití v konkrétním postupu posuzování subsystému provádí provozovatel subsystému a požaduje jej u notifikované osoby.

NO, odpovědná za ES ověřování, vydá certifikát shody, který je určen pro výrobce nebo jeho zástupce, který poté vypracuje ES prohlášení o ověření pro orgán dozoru - zde Drážní úřad (DÚ). Požadavky, které musí splňovat soubor technické dokumentace, jenž musí být přiložen k prohlášení o ověření, uvádí NV 133 + příloha č. 2.

Cílem kontroly dodržování interoperability je zajistit, aby v průběhu výroby, montáže nebo instalace subsystému byly plněny povinnosti vyplývající z technické dokumentace. V rámci toho má NO základní práva a povinnosti, které uvádí NV 133 + příloha č. 2 [3].

Tab. č. 5 - *Moduly pro ověření subsystému dle NV 133 [3]*

TSI	Příslušné moduly		
Kolejová vozidla	SB/SD	SB/SF	SH2
Infrastruktura	SG	SH2	

Jednotlivé moduly jsou odvozeny z modulů v tabulce č. 2. Jejich názvy jsou tyto:

SB - Přezkoumání typu,

SD - Zabezpečení jakosti výroby (pouze ve spojení s SB),

SF - Ověřování výrobku (pouze ve spojení s SB),

SG - Ověřování jednotek,

SH2 - Plné zabezpečení jakosti s přezkoumáním projektu.

Úkoly provozovatele subsystému a NO stanovené těmito moduly uvádí příloha č. 2 k NV 133 [3].

Přehled norem a dalších dokumentů, obsahující technické parametry a požadavky na návrh a posuzování shody subsystémů a součástí interoperability evropského železničního systému uvádí příloha k V 352.

### 3.2.1 Dopravní prostředky

Vzhledem k charakteru provozu železniční dopravy na území ČR patří tento provoz do tzv. evropského konvenčního železničního systému. Protože ale pro tuto oblast ještě nejsou v platnosti TSI pro železniční vozidla jako celky, řídí se tato oblast národními právními předpisy a normami.

Interoperabilita má za cíl postupně harmonizovat technické dokumenty napříč EU. Tento proces bude probíhat plynule a nebude v něm docházet k zásadním změnám např. v řádu týdnů. Jakmile však budou schváleny TSI pro železniční vozidla, musí nová nebo rekonstruovaná vozidla splňovat požadavky v těchto TSI uvedené. Pro správného výrobce to však nebude nijak zásadní změna proti nynějšímu stavu. Pokud totiž chce výrobce se svým výrobkem uspět na trhu, musí nejen splňovat pravidla tohoto trhu, ale zároveň musí průběžně sledovat vývoj v této oblasti. A protože proces vývoje, výroby a schvalování např. hnacího vozidla je otázkou několika let, musí mít výrobce nejen přehled o jednotlivých předpisech, které jsou v platnosti nebo ve fázi přípravy, ale musí být připraven na případné změny také včas reagovat. Pokud tyto předpoklady

výrobce splňuje, nebude pro něj platnost TSI překážkou, ale naopak mu více otevře dveře na společný trh a zvýší i jeho konkurenceschopnost.

Protože ale TSI v ČR zatím neplatí, jsou pro výrobce závazná pravidla, stanovená v českém právním systému. Základními předpisy pro železniční vozidla jako celky jsou v ČR Z 266, V 173 a technické normy. Právě V 173 definuje tyto vybrané termíny:

- a) **drážní vozidlo** je dopravní prostředek, závislý při svém pohybu na stanovené součásti dráhy (koleji); drážním vozidlem není vozidlo pro technologickou obsluhu výroby, provozované na zvlášť k tomu vyhrazených kolejích vlečky,
- b) **hnacím drážním vozidlem** je drážní vozidlo, schopné vyvíjet tažnou, případně brzdící sílu pro pohyb a brzdění vlastní a zpravidla i jiných drážních vozidel,
- c) **řídícím vozem** je drážní vozidlo bez vlastního pohonu, které je vybaveno technickým zařízením k dálkovému ovládní určených typů hnacích drážních vozidel,
- d) **speciálním vozidlem** je drážní vozidlo, konstruované pro údržbu, opravy a rekonstrukce dráhy nebo pro kontrolu stavu dráhy, odstraňování následků nehod a mimořádných událostí; je-li speciální vozidlo s vlastním pohonem a hmotností nad 20 t nebo s vlastním pohonem pro rychlost nad  $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  bez ohledu na hmotnost vozidla, jedná se o speciální hnací vozidlo,
- e) **typem drážního vozidla** je vozidlo, určené rozhodujícími parametry, stanovujícími jeho vlastnosti a použití; jsou to zejména druh vozidla a způsob provozování, nejvyšší rychlost, rozchod a výkon [3].

Po vyrobení prvního kusu (prototypu) železničního vozidla musí dojít k tzv. typovým a kusovým zkouškám, při nichž se posuzuje shoda nejprve s evropskými právními předpisy - to je posouzení, zda vozidlo vyhovuje všem ustanovením TSI. V případě dosud neexistující TSI je posuzována shoda s národními předpisy. Toto posuzování provádí NO podle NV 133. Pokud je shledána shoda, vozidlo dostane osvědčení o schválení technické způsobilosti typu vozidla jako celku, jinak řečeno - dojde ke schválení typu vozidla. Po skončení tohoto procesu může začít sériová výroba tohoto vozidla, přičemž každý kus musí projít tzv. kusovou zkouškou, při které se kontroluje shoda každého vyrobeného kusu se schváleným typem vozidla. Nyní si tento proces více přiblížíme v jednotlivých krocích.



Podle Z 266 (§ 35 odst. 1) je jednou z povinností dopravce při provozování drážní dopravy používat pouze drážní vozidla a určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Základní požadavky, které musí svojí konstrukcí a technickým stavem tedy splňovat každé železniční vozidlo jsou:

- bezpečnost železniční dopravy,
- bezpečnost obsluhujících osob a přepravovaných osob a věcí,
- technická způsobilost, prokázaná shodou se schváleným typem [3].

### **Určená technická zařízení (UTZ)**

UTZ jsou technická zařízení tlaková, plynová, elektrická, zdvihací, dopravní, pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, která slouží k zabezpečení provozování dráhy nebo drážní dopravy.

Podmínky pro konstrukci, výrobu a provoz UTZ a jejich konkretizaci stanoví **vyhláška MD č. 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení) (V 100)**.

Před uvedením UTZ do provozu musí být schválena jeho způsobilost k provozu. Způsobilost UTZ k provozu schvaluje drážní správní úřad vydáním průkazu způsobilosti, který vydá na základě technické prohlídky a zkoušky, kterou zajistí výrobce nebo jeho zástupce u právnické osoby (autorizované osoby - AO) pověřené MD. Je-li UTZ současně stanoveným výrobkem podle NV k Z 22, je podkladem pro rozhodnutí správního úřadu vydaný doklad o shodě. NV vztahující se k UTZ jsou v příloze č. 2 označeny jako č. 1 a 4.

U hnacích vozidel se jedná zejména o:

- vzduchojemy,
- lokomotivní kotle,
- parní generátory,
- elektrická zařízení drážních vozidel,
- zabezpečovací zařízení,
- zdvihací zařízení,
- dopravní zařízení.

Podrobně jsou všechna UTZ stanovena ve V 100. Po získání průkazu způsobilosti pro jednotlivá UTZ je vydáno osvědčení o technické způsobilosti pro vozidlo.

U tažených vozidel pro osobní dopravu jsou za UTZ považována pouze zařízení na vozidlech pro rychlosti nad  $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . U nákladních vozidel jsou UTZ pouze na speciálních nákladních vozidlech, jako jsou např. cisternové vozy apod..

U tzv. jednotek (hnací vozidlo + tažené vozidlo + řídicí vůz) se řídicí vůz řídí stejnými pravidly jako hnací vozidlo. Celá jednotka je nejprve posuzována po jednotlivých vozech a vozidlech a nakonec posuzována jako celek [3].

### **Schvalování technické způsobilosti železničního vozidla**

Technická způsobilost se schvaluje na základě typového osvědčení od výrobce pro každé vozidlo, kterým prokazuje shodu se schváleným typem. Kromě technické způsobilosti musí být provedena i tzv. technickobezpečnostní zkouška (TBZ) u těchto druhů vozidel:

- hnací vozidlo,
- řídicí vůz,
- tažené vozidlo s rychlostí nad  $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ ,
- speciální hnací vozidlo s rychlostí nad  $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  nebo s hmotností nad 20 tun.

U uvedených druhů vozidel se tedy technická způsobilost schvaluje nejen na základě výrobcem vydaného typového osvědčení, ale i na základě ověření TBZ drážním správním úřadem. V ČR je podle Z 266 takovým správním úřadem DÚ, který je podřízen MD. Na základě tohoto ověření je DÚ vydán průkaz způsobilosti vozidla a provedení TBZ se do něj zaznamená. U vozidel, u kterých se musí pro schválení typu provést zkoušky za jízdy, se tyto zkoušky provedou za stanovených podmínek a jen se souhlasem DÚ. Pro TBZ jsou obecně ve V 173 stanoveny tyto podmínky:

- provedení zkoušky v klidové poloze železničního vozidla,
- provedení zkoušky při jízdě železničního vozidla,

přičemž následně po provedení TBZ za jízdy se provede prohlídka technického stavu vozidla. TBZ provádí AO určená MD. Rozsah, způsob a podmínky provedení TBZ určuje technická norma ČSN 28 0101 - Technickobezpečnostní zkouška drážních vozidel provozovaných na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách.

Na železnici lze podle Z 266 dále provozovat jen vozidlo, jehož emise plyných znečišťujících látek a znečišťujících částic ze spalovacích motorů splňují stanovené požadavky. Technická způsobilost motoru se prokazuje shodou se schváleným typem, kterou výrobce prokazuje označením na každý motor. O schválení typu motoru určeného pro použití v železničním vozidle rozhoduje DÚ na základě žádosti výrobce nebo jeho zástupce.

DÚ schválí typ motoru určeného pro použití v železničním vozidle, jsou-li splněny stanovené požadavky a vydá osvědčení o schválení typu motoru. Podkladem pro rozhodnutí DÚ je výsledek zkoušky motoru, kterou zajistí výrobce motoru nebo jeho zástupce u AO pověřené MD [3] [11].

### **Technické podmínky pro schválení typu železničního vozidla**

Pro železniční dopravu se schvalují tyto základní typy vozidel:

- hnací a tažená,
- speciálně konstruovaná kolejová vozidla, určená pro výstavbu, opravy apod.

Technickými podmínkami se rozumí souhrnný výčet parametrů a technickoprovozních vlastností vozidla a jeho rozhodujících konstrukčních celků a částí, včetně stanovení hodnot jejich mezních technických stavů. Obsah technických podmínek se uvádí v příloze č. 4 k V 173. U jednotlivých typů železničních vozidel se naplnění obsahu technických podmínek ověřuje zkouškami a zkušebním provozem.

Provedení železničních vozidel musí:

- zaručovat bezpečnost provozování dráhy a bezpečnost osob,
- odpovídat stanoveným technickým podmínkám,
- odpovídat zvláštním předpisům (např. zákon o požární ochraně, zákon o životním prostředí, zákon o ochraně ovzduší před znečišťujícími látkami apod.),
- odpovídat prostorové průchodnosti a parametrům tratě,
- odpovídat účelu, pro který je určeno,
- splňovat požadavky na železniční vozidlo (konstrukční provedení a technickoprovozní vlastnosti) - příloha č. 3 k V 173.

Typ železničního vozidla nebo jeho konstrukční části je tedy určen technickými podmínkami, technickou dokumentací a výsledky zkoušek vozidla.

Podkladem pro schválení typu vozidla DÚ je certifikát shody vydaný AO, je-li

vozidlo součástí subsystému evropského železničního systému. V jiném případě je pro DÚ podkladem výsledek zkoušky drážního vozidla.

V případě, že dojde ke změně na železničním vozidle, jejíž podstatou je zásah do konstrukce vozidla, znamenající odchylku od schváleného typu, je schvalována DÚ podle podmínek stanovených ve V 173.

Provozovat vozidlo neschváleného typu je podle Z 266 možné pouze pro účely zkušebního provozu a při zkouškách pro schválení typu nebo změny typu a to za stanovených podmínek. Tyto podmínky stanovuje DÚ.

Pokud dopravce zakoupí železniční vozidlo v zahraničí s úmyslem zaregistrovat ho v ČR a provozovat na zdejších tratích, je nutné schválit jeho technickou způsobilost a vydat příslušné průkazy způsobilosti. Obecně je možné postupovat dvěma způsoby:

1. schválit typ → ověřit technickou způsobilost → vydat průkaz způsobilosti,
2. pouze ověřit technickou způsobilost → vydat průkaz způsobilosti.

V druhém případě je však každé vozidlo schvalováno zvlášť a tedy požadované typové zkoušky se provedou pro každé vozidlo.

V případě schvalování vozidel v ČR, jejichž technická způsobilost byla schválena v jiném členském státě ES se plně nevztahují TSI. U těchto vozidel je nutné prokázat shodu se schváleným typem. Hnací vozidla a tažená s rychlostí nad  $160 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$  musí mít navíc technickou způsobilost ověřenou DÚ, který vydá průkaz způsobilosti. Výjimečně mohou být podmínky provozování železničního vozidla zahraničního dopravce stanoveny mezinárodní smlouvou a takové vozidlo je pak možné provozovat bez schválené technické způsobilosti a bez vydaného průkazu způsobilosti [3].

Výrobce drážních vozidel a výrobce UTZ jsou tedy povinni zajistit, aby konstrukce a technický stav drážních vozidel splňovaly základní požadavky na konstrukční a provozní podmínky a TSI [3].

### 3.2.2 Dopravní infrastruktura

Z 266 definuje **dráhu** je cestu určenou k pohybu drážních vozidel, včetně pevných zařízení potřebných pro zajištění bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy. Železniční dráhy se podle tohoto zákona člení do těchto kategorií:

- **dráha celostátní** (pro mezinárodní a celostátní veřejnou železniční dopravu),

- **dráha regionální** (regionální nebo místní význam, slouží veřejné železniční dopravě a je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy),
- **vlečka** (dráha pro vlastní potřebu provozovatele, je zaústěná do celostátní nebo jiné regionální dráhy).

Technické podmínky členění do jednotlivých kategorií drah jsou dány požadavky na prostorovou průchodnost a přechodnost drážních vozidel se zřetelem na provozní potřeby drah. Obecně musí každá z uvedených kategorií dráhy splňovat tyto technické podmínky:

- prostorovou průchodnost určenou průjezdným průřezem (určeno podle kategorie dráhy, specifikuje V 177 + příloha č. 5),
- přechodnost drážního vozidla (určeno podle kategorie dráhy, specifikuje příloha č. 6 k V 177) [3].

#### **Stavba dráhy a stavba na dráze**

- **stavba dráhy** - stavba cesty určené k pohybu drážních vozidel a stavba, která rozšiřuje, doplňuje, mění nebo zabezpečuje dráhu,
- **stavba na dráze** - všechny stavby a zařízení v obvodu dráhy, které nejsou stavbou dráhy, bez ohledu na účel, jemuž slouží.

Stavba dráhy a stavba na dráze musí splňovat technické podmínky a požadavky bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy uvedené ve V 177. Stavebním úřadem pro stavby dráhy a stavby na dráze jsou MD a DÚ. Technické podmínky a požadavky pro stavbu dráhy a stavby na dráze jsou podmínky a požadavky:

- **prostorového uspořádání** - rozměrové parametry tratí, mostů a tunelů pro průchodnost drážních vozidel - V 177 + příloha č. 5,
- **traťových tříd zatížení** - třídy jsou definovány pomocí maximálních parametrů modelového drážního vozidla - viz příloha č. 6 k V 177; traťové třídy zatížení musí odpovídat přechodnost drážních vozidel,
- **geometrického uspořádání koleje** - směrový a výškový návrh koleje, zřizování kolejových oblouků apod. - V 177 + příloha č. 5,
- **uspořádání tělesa železničního spodku** - tvar a rozměry tělesa železničního spodku podle vzájemné polohy terénu a nivelety koleje a geotechnických vlastností podloží a materiálů pro těleso železničního spodku,

- **staveb železničního spodku** - inženýrské sítě, mosty a objekty mostům podobné, tunely a další stavby - V 177 + přílohy č. 5 a 6,
- **uspořádání dopravních ploch** - nástupiště, plochy pro vykládku a nakládku, odvodňovací zařízení, oplocení apod. - V 177 + příloha č. 5,
- **podmínky stavby přejezdu** - přejezd musí svým provedením vyhovovat bezpečnému provozování drážní dopravy a projektové dokumentaci - V 177 + příloha č. 5,
- **technické parametry železničního svršku** - musí být konstruován tak, aby zajišťoval bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu a nejvyšší traťové rychlosti - V 177 + příloha č. 5,
- **způsobu označování tratě** - traťové značky a značky pro zajištění projektované polohy koleje,
- **vybavenosti železničních stanic a železničních zastávek** - povinné vybavení stanic a zastávek a požadavky na jejich označení - V 177 + příloha č. 5,
- **uspořádání elektrických zařízení, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení** - požadavky pro bezpečný a spolehlivý provoz - V 177 + příloha č. 5.

Způsobilost stavby dráhy k užívání musí být před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technickobezpečnostní zkouškou. U staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví DÚ ve stavebním povolení také zavedení zkušebního provozu. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví V 177 [3].

### **Technickobezpečnostní zkouška (TBZ)**

Pomocí TBZ se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu. Podmínky pro zahájení TBZ, podle charakteru stavby, jsou:

- technická způsobilost UTZ,
- provedení a vyhodnocení zkoušek únosnosti pláně tělesa železničního spodku,
- zaměření prostorové průchodnosti,

- prokázání přechodnosti.

TBZ se provádí v tomto rozsahu:

- u tratí:
  - ověřením prostorové průchodnosti a měřením geometrické polohy koleje,
  - ověřením geometrické polohy koleje měřicím vozem nebo zkušební jízdou hnacího vozidla nebo zkušební jízdou pro měření bezpečně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty dráhy vybaveným drážním vozidlem,
- u staveb a rekonstrukcí mostních objektů provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška (statická a dynamická) se smí uskutečnit v rámci hlavní prohlídky anebo po jejím provedení,
- u tunelů prokázáním prostorové průchodnosti podrobným fotogrammetrickým zaměřením a provedením prohlídky (hlavní prohlídky).

Všechny oblasti, jichž se TBZ týká, stanoví V 177 s odkazy na příslušné technické normy [3].

### **Zkušební provoz (ZP)**

ZP se ověřují funkce dokončené stavby dráhy jako celku nebo její samostatné části. ZP se zavádí před vydáním příslušného rozhodnutí DÚ zápisem. Obsah zápisu stanoví V 177 [3].

DÚ nakonec vydá kolaudační rozhodnutí o ověření způsobilosti železniční dráhy pouze za podmínky, že vlastník dráhy nebo její provozovatel předloží ověření o splnění základních požadavků na konstrukční a provozní podmínky a splnění TSI - tzv. ověření o shodě. Ověření o shodě vydává právnická osoba, kterou je AO pověřená ÚNMZ po dohodě s MD [3].

## 4 Právní předpisy a pravidla upravující postup posuzování shody silničních dopravních prostředků a silniční infrastruktury

Vzhledem k faktu, že právní předpisy, upravující oblast silniční dopravy, konkrétně silničních vozidel, jsou přibližně již od padesátých let minulého století předmětem postupné harmonizace napříč jednotlivými státy, nevznikají v této oblasti v současné době takové problémy, jako v oblasti železnice. Tento proces harmonizace vznikl z důvodu narůstajícího mezinárodního provozu a také tlaku od výrobců vozidel pro potřeby zvyšujícího se exportu.

Postupem času se však vytvořily dva odlišné způsoby uplatňování požadavků na technické vlastnosti vozidel - „evropský“ a „severoamerický“ princip (viz následující kapitola).

V rámci Evropy byla již v roce 1958 v Ženevě sjednána EHK OSN Dohoda o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel. V rámci této dohody začaly vznikat předpisy EHK. V roce 1970, po vzniku ES začaly být vypracovávány ES směrnice, které jsou zaměřením do jisté míry paralelní k předpisům EHK. Dnes jsou technické požadavky v místech shody obou řad těchto předpisů harmonizovány.

V roce 1998 byla v rámci EHK OSN sjednána dohoda, která má za cíl vytvořit celosvětově platné technické předpisy, jenž specifikují technické vlastnosti vozidel tak, aby umožňovali evropské „schvalování“ i severoamerickou „autocertifikaci“ [15].

V ČR se požadavky na technické vlastnosti silničních vozidel uplatňují pomocí Z 56, V 341 a technickými předpisy ES.

### 4.1 Dopravní prostředky

Nejdříve by bylo vhodné, pro získání lepší orientace v této oblasti, uvést definice několika pojmů tak, jak je uvádí Z 56:

- a) **silniční vozidlo** je motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí,
- b) **systém vozidla** je jakýkoliv konstrukční systém vozidla, na který se vztahují technické požadavky stanovené ve V 341 (např. brzdy nebo zařízení pro snížení emisí),



- c) **konstrukční část vozidla** je součástí vozidla, jejíž typ musí být schvalován nezávisle na vozidle, pokud tak stanoví prováděcí právní předpis, a na kterou se vztahují technické požadavky stanovené ve V 341 (např. svítidla),
- d) **samostatný technický celek vozidla** je součástí, jejíž typ může být schvalován nezávisle na vozidle, ale pouze ve vztahu k jednomu typu vozidla nebo více typům vozidel, pokud tak stanoví prováděcí právní předpis, a na kterou se vztahují technické požadavky stanovené ve V 341 (např. zadní nárazník vozidla, pevná nebo výměnná nástavba vozidla),
- e) **výrobce** výše uvedených pojmů je osoba, která odpovídá za dodržení technických požadavků stanovených v Z 56 a podmínek stanovených v rozhodnutí o schválení typu výše uvedených pojmů a za zajištění shody vozidel s typem vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla a samostatného technického celku vozidla, jehož typ byl schválen,
- f) **kategorie vozidla** je skupina vozidel, která mají stejné technické podmínky stanovené ve V 341,
- g) **akreditovaný zástupce** je právnická osoba, která má sídlo na území ČR, nebo fyzická osoba, která má na území ČR místo trvalého pobytu a je registrována MD jako zástupce zahraničního výrobce na základě jeho písemného pověření. Akreditovaný zástupce dováží vozidla tohoto zahraničního výrobce na území ČR a vystavuje pro tato vozidla technický průkaz nebo technické osvědčení vozidla,
- h) **prohlášení ES o shodě** je dokument, který vystavuje výrobce vozidla v postavení držitele osvědčení o homologaci typu ES,
- i) **typ silničního vozidla** jsou vozidla jedné kategorie, která mají stejného výrobce, stejnou značku (obchodní název stanovený výrobcem) a obchodní označení vozidla a která mají podstatné koncepční a konstrukční znaky, kterými je rám nebo podlahová část. Typ silničního vozidla může zahrnovat variantu typu a verzi varianty typu vozidla [8].

Silniční vozidla se podle Z 56 rozdělují na tyto druhy: motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, speciální vozidla, přípojná vozidla a ostatní silniční vozidla. Podle přílohy tohoto zákona se silniční vozidla dále člení do těchto kategorií:

- a) **L** - motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly (mopedy, motocykly, motorové tříkolky a motokola),
- b) **M** - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob (podle počtu míst a největší přípustné hmotnosti se dělí na kategorie M1, M2 a M3),
- c) **N** - motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů (podle největší přípustné hmotnosti se dělí na kategorie N1, N2 a N3),
- d) **O** - přípojná vozidla (podle největší přípustné hmotnosti se dělí na kategorie O1, O2, O3 a O4 nebo OT1, OT2, OT3 a OT4),
- e) **T** - traktory zemědělské nebo lesnické,
- f) **S** - pracovní stroje (samojízdné stroje -  $S_S$  a přípojně stroje -  $S_P$ , podle největší přípustné hmotnosti pak  $S_{P1}$ ,  $S_{P2}$  a  $S_{P3}$ ),
- g) **R** - ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií [8].

**Postup při uvedení vozidla na trh, používaný v ČR a EU (tzv. evropský princip):**

- 1) výrobce, který má v úmyslu výrobu vozidla, musí prokázat, že je schopen dodržet v sériové výrobě vyrovnanou jakost výrobku,
- 2) typ vozidla, které má být sériově vyráběno, musí před zavedením do výroby podstoupit schvalovací nebo homologační zkoušky podle předem stanovených technických pravidel,
- 3) na základě kladného výsledku zkoušek je typ schválen a vozidla mohou být vyráběna a uváděna do provozu,
- 4) sériově vyráběná vozidla podléhají pravidelným kontrolám shodnosti výroby, tj. kontrole, zda se ve stanovených tolerancích shodují se schváleným typem.

Postup založený na stejném principu využívá také Japonsko [15].

Dalším způsobem, jak lze uplatňovat požadavky na technické vlastnosti silničních vozidel je tzv. **severoamarický princip** (využívaný především v USA a Kanadě):

- vydána jsou vnitrostátní technická pravidla, kterým musí vyráběná a provozovaná vozidla vyhovovat,

- výrobce tzv. autocertifikuje, že jeho výrobek stanoveným pravidlům plně odpovídá,
- v případě, že jakákoliv kontrola (např. policie v případě havárie a pod.) zjistí, že kontrolované vozidlo pravidlům nevyhovuje (či nevyhovovalo), je na výrobce podáno trestní oznámení a výrobce je soudně postižen výraznými finančními postihy,
- tento princip je podmíněn zvláštní legislativou států, které autocertifikaci využívají [15].

### **Podmínky schvalování technické způsobilosti typu v ČR**

MD zveřejňuje kvůli rozhodování o schválení typu podle kategorií vozidel tzv. **předpisovou základnu** (technické předpisy, technické normy a technické specifikace) a tzv. **informační dokumenty** (soupis údajů a technické dokumentace). Podle těchto dokumentů bude typ silničního vozidla nebo systému vozidla nebo konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla schvalován.

Výrobce, který hodlá uvádět na trh hromadně vyrobená silniční vozidla, systémy vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatné technické celky vozidla, musí mít:

- platné osvědčení o schválení technické způsobilosti typu pro vozidlo,
- platné osvědčení o homologaci pro:
  - konstrukční části vozidla,
  - systémy vozidla,
  - samostatné technické celky vozidla.

MD vydává osvědčení o homologaci typu, čímž potvrzuje shodu vlastností typu silničního vozidla, typu systému vozidla, typu konstrukční části vozidla nebo typu samostatného technického celku vozidla s požadavky, jež jsou na ně kladeny předpisy vydanými na základě mezinárodní smlouvy. Podmínky této smlouvy ČR přijala jako vyhlášku č. 176/1960 Sb., o Dohodě o přijetí jednotných podmínek pro homologaci (ověřování shodnosti) a o vzájemném uznávání homologace výstroje a součástí motorových vozidel, ve znění sdělení č. 42/1996 Sb. Na základě této vyhlášky MD uznává také osvědčení o homologaci typu a uvedených systémů a celků, která jsou vydaná jinými státy.

MD může udělit oprávnění k činnostem spojeným s vydáváním osvědčení o homologaci typu právnické osobě, způsobilé k ověřování a posuzování shody vlastností

silničního vozidla, systému vozidla, konstrukční části vozidla nebo samostatného technického celku vozidla. Požadované zkoušky typu se provádějí na náklady výrobce.

Technická způsobilost typu se posuzuje na základě písemné žádosti výrobce. Obsah této žádosti stanoví Z 56 (§ 17).

Schválit technickou způsobilost typu lze pouze tehdy, prokáže-li žadatel:

- že typ silničního vozidla nebo typ systému vozidla, konstrukční část vozidla nebo samostatný technický celek vozidla odpovídá údajům uvedeným v informačním dokumentu a splňuje požadavky stanovené podle předpisové základny pro typ silničního vozidla,
- způsobilost zajistit výrobu a účinnou kontrolu postupy, kterými se zajistí systém řízení jakosti a kontroly výroby.

Za účelem rozhodnutí o schválení technické způsobilosti typu MD:

- ověří u výrobce (na jeho náklady), že splňuje předpoklady pro shodnou výrobu, je způsobilý zajistit účinnou kontrolu této výroby a je způsobilý zajistit výrobu a kontrolu postupy stanovenými předpisovou základnou,
- zajistí na náklady výrobce zkoušky a kontroly silničního vozidla (případně i kontrolu montáže jednotlivých systémů a celků vozidla) u zkušebny pověřené MD.

Pro tzv. malé série (výroba nebo dovoz maximálně 500 ks silničních vozidel, systémů nebo celků během jednoho kalendářního roku) může MD udělit na základě žádosti výjimku z informačního dokumentu stanoveného pro schvalování typu silničního motorového vozidla [8].

Pro silniční vozidla určená k uvedení na trh v ČR, která podle Z 56 podléhají registraci, vystaví výrobce technický průkaz silničního vozidla, vyznačí v něm údaje o shodě se schváleným typem silničního vozidla a technický popis vozidla. U silničních vozidel, která nepodléhají registraci vydá výrobce technické osvědčení silničního vozidla [8].

## 4.2 Dopravní infrastruktura

V tomto případě se dopravní infrastrukturou rozumí **pozemní komunikace** (PK). Podle Z 13 je PK dopravní cesta, určená k užití silničními a jinými vozidly (podle

Z 56) a chodci, včetně pevných zařízení, nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti. PK se dělí podle Z 13 na tyto kategorie: dálnice, silnice, místní komunikace a účelové komunikace.

Státní správu v oblasti PK vykonávají silniční správní úřady (SSÚ), kterými jsou MD, krajský úřad, obecní úřad obce s rozšířenou působností a celní úřad. Působnost jednotlivých SSÚ stanovuje Z 13 [8].

Pro stavbu PK je podle stavebního zákona č. 50/1976 Sb. speciálním stavebním úřadem příslušný SSÚ. Jde-li o stavbu dálnice nebo rychlostní komunikace, přizve speciální stavební úřad (SSTÚ) ke stavebnímu řízení Ministerstvo vnitra (MV), v ostatních případech příslušný orgán Policie ČR.

Pro územní a stavební řízení stavby PK platí zvláštní předpisy o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon č. 183/2006 Sb.) a nejsou dotčeny předpisy o ochraně životního prostředí (zákon č. 114/1992 Sb.).

V 104 vymezuje, pro které stavební úpravy PK stačí místo stavebního povolení ohlášení SSTÚ a dále stanoví obecné technické požadavky pro stavbu PK, s odkazy na příslušné technické normy [8].

### **System jakosti v oboru pozemních komunikací (SJ-PK)**

U PK je nutno zajistit především ochranu veřejných zájmů, bezpečnost dopravy, nezbytnou jednotnost parametrů, spolehlivost, životnost a jakost stavby. Orgány státní správy a dozoru a jednotlivé organizace uplatňují ČSN a technické předpisy MD jejich uvedením v rozhodnutích, povoleních, smlouvách o stavbu, při zadávání veřejných zakázek, posuzování dokumentace, dohledu a dozoru na stavbách. Tím se technické normy a předpisy stávají pro danou stavbu závaznými.

Při uzavření smluv o stavbu se využívají:

- **technické kvalitativní podmínky staveb PK (TKP):**

- TKP jsou jedním ze souboru závazných resortních předpisů vydaných k zabezpečení jednotného postupu při zajišťování realizace staveb PK,
- TKP jsou souborem požadavků objednatele stavby na provedení, kontrolu a převzetí prací, výkonů a dodávek,

- TKP stanovují kvalitativní požadavky na materiál a zhotovovací práce; požadavky definované a uvedené v TKP jsou závazné rovněž pro zpracovatele dokumentace stavby.

- TKP jsou součástí smlouvy o stavbu,

- **technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb PK (TKP-D)** (soubor požadavků objednatele dokumentace stavby na její zpracování, kontrolu a převzetí),

které se na ČSN a předpisy MD odvolávají a upřesňují je.

Z uvedených důvodů byl zaveden SJ-PK, který:

- upravuje způsoby zvýšení jakosti prací nejen při výstavbě PK, ale i při jejich opravách nebo údržbě,
- nachází uplatnění zejména u staveb a prací financovaných z veřejných rozpočtů (veřejné zakázky),
- je určen pro:
  - orgány správy PK z důvodu sjednocení jejich požadavků na zajištění jakosti,
  - organizace, činné při výstavbě, opravách a údržbě PK,
- pomocí tzv. metodického pokynu stanovuje zásady k zajištění jakosti uplatněním platných systémových norem.

Oblasti použití SJ-PK:

- **projektové práce** - práce pro stavby a práce na PK, včetně inženýrských činností v oboru PK a dalších konzultačních služeb,
- **průzkumné a diagnostické práce** - činnosti:
  - pro stanovení technických charakteristik existující PK nebo území, zamýšleného pro její umístění,
  - k určení příčin vzniku vad a poruch existující PK a jejich předpokládaného vývoje a určení návrhu opatření k jejich odstranění,
  - ke zlepšení stavu, zjištěného při provádění geotechnického průzkumu, diagnostického průzkumu konstrukcí, korozního průzkumu a zatěžovacích zkoušek mostů,
- **zkušebnictví (laboratorní činnost)** - zkoušky při provádění silničních a stavebních prací na PK v souvislosti s jejich výstavbou, opravami a údržbou a při provádění průzkumných a diagnostických prací,

- **provádění silničních a stavebních prací** - činnost spojená s prováděním silničních a stavebních prací na PK včetně jejich součástí a příslušenství v souvislosti s jejich výstavbou, opravami a údržbou,
- **ostatní výrobky** - jde o výrobky používané při provádění silničních a stavebních prací na PK v souvislosti s jejich výstavbou, opravami a údržbou,
- **zavádění nové technologie:**
  - zvyšuje užitnou hodnotu, životnost a jakost silničních staveb a prací,
  - zvyšuje bezpečnost a zlepšuje pohodlí uživatelů PK,
  - zvyšuje efektivnost vynakládaných prostředků a snižuje náklady na údržbu a opravy PK,
  - zkracuje dobu výstavby a opravy PK,
  - snižuje negativní vlivy zatěžující životní prostředí,
  - neupravuje žádný příslušný předpis.

Při zadávání veřejných zakázek u staveb a prací na PK objednatel (stát) uplatňuje v uvedených oblastech podmínku (v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách) na prokázání způsobilosti k zajištění jakosti podle kritérií, uvedených v metodickém pokynu. Způsobilost se stanoví podle obecně platných principů akreditace, certifikace, případně autorizace a podle doplňujících požadavků SJ-PK. Tento systém tedy vychází z principu, že provádět práce a činnosti v uvedených oblastech může pouze ten, kdo prokáže způsobilost k zajištění jakosti [12] [16].

## 5 Závěr

Tato práce se zabývá posuzováním shody výrobků pro technickou uzákladnu dopravy. Aby ale všechny skutečnosti, které jsou v této práci uvedeny, měli opravdový význam a celý proces posuzování a prokazování shody plnil očekávání, musí být kladen důraz také na znalosti uživatelů jednotlivých výrobků. Uživatelem se rozumí konečný zákazník, který výrobek přímo užívá. V tomto případě jsou uživatelé na jedné straně např. zaměstnanci provozovatele výrobku a na straně druhé cestující. Právě oblast technické způsobilosti zaměstnanců je upravena vlastní řadou právních předpisů s uvedenými požadavky, bez jejichž splnění není možné výrobky využívat. Takovými předpisy jsou v oblasti silniční dopravy např. zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a vyhláška MD č. 167/2002 Sb., kterou se tento zákon provádí. V oblasti železniční dopravy to je pak např. vyhláška MD č. 101/1995 Sb., kterou se vydává Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost osob při provozování dráhy a drážní dopravy. Na posuzování shody výrobků sice nemají tyto předpisy žádný vliv, v konečném součtu však mají svoji nezastupitelnou úlohu. Jejich plnění totiž přímo souvisí s mírou uspokojení požadavků, které jsou na výrobek kladeny, tzn. že výrobek je považován za kvalitní a tedy i bezpečný, nejen když je vyroben v souladu se všemi předpisy, ale když je v rámci předpisů také používán.

Cílem této práce je uvést přehled aktuálních právních předpisů, upravujících oblast posuzování shody výrobků určených pro technickou základnu dopravy, a dále uvést pravidla a procesy, kterými musí zmíněné výrobky před uvedením na trh projít. Vzhledem ke skutečnosti, že práce podobného zaměření dosud nebyla zpracována, je tato práce pokusem o zmapování a zkompletování uvedené problematiky. Především díky postupujícímu vývoji (např. uzavíráním nových mezinárodních smluv), dochází v celé oblasti poměrně často k novelizacím, tudíž je nutné sledovat aktuální platnost jednotlivých právních předpisů. A protože jednou ze zásad každého managementu jakosti je tzv. neustálé zlepšování, nemělo by tedy dojít k situaci, že vývoj legislativy, především v oblasti bezpečnosti, nebude postupovat kupředu.



## 6 Abecední seznam zkratk

AO	Autorizovaná osoba
CCZ	Česká značka shody
CE	Evropská značka shody
ČIA	Český institut pro akreditaci
ČMI	Český metrologický institut
ČNI	Český normalizační institut
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DÚ	Drážní úřad
EHK	Evropská hospodářská komise
EHS	Evropské hospodářské společenství
EK	Evropská komise
EN	Evropská norma
ERA	Evropská agentura pro železnice
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
ISO	Mezinárodní organizace pro normalizaci
MD	Ministerstvo dopravy
MV	Ministerstvo vnitra
N	Nařízení Evropského parlamentu a Rady
NO	Notifikovaná osoba
NV	Nařízení vlády
OSN	Organizace spojených národů
PK	Pozemní komunikace
S	Směrnice ES
SJ	System jakosti
SSÚ	Silniční správní úřad
SSTÚ	Speciální stavební úřad
TBZ	Technickobezpečnostní zkouška
TKP	Technické kvalitativní podmínky staveb pozemních komunikací

TKP-D	Technické kvalitativní podmínky pro dokumentaci staveb pozemních komunikací
TSI	Technická specifikace pro interoperabilitu
UTZ	Určené technické zařízení
ÚNMZ	Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví
V	Vyhláška
Z	Zákon
ZP	Zkušební provoz

## 7 Použitá literatura

- [1] MYKISKA, A. *Bezpečnost a spolehlivost technických systémů*. Praha: ČVUT, 2004. 206 s. ISBN 80-01-02868-2.
- [2] *Rukověť pracovníka pro posuzování shody výrobků* [online]. [cit. 2009-04-13]. Dostupné z: <[http://www.businessinfo.cz/files/2005/061019\\_rukovet-pracovnika.pdf](http://www.businessinfo.cz/files/2005/061019_rukovet-pracovnika.pdf)>.
- [3] *Ministerstvo dopravy - drážní doprava* [online]. [cit. 2009-04-16]. Dostupné z: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_drazni/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_drazni/)>.
- [4] BŘEZINA, E., ČECH, R. *Interoperabilita*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. 44 s. ISBN 978-80-7194-984-8.
- [5] BŘEZINA, E., ČECH, R. *Interoperabilita z pohledu železničního dopravce*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2008. 52 s. ISBN 978-80-7395-102-3.
- [6] *Ministerstvo dopravy - Evropská unie na železnici* [online]. [cit. 2009-04-18]. Dostupné z: <[http://www.mdcr.cz/cs/Drazni\\_doprava/Evropska\\_unie\\_na\\_zeleznici/](http://www.mdcr.cz/cs/Drazni_doprava/Evropska_unie_na_zeleznici/)>.
- [7] *EUR-Lex - Úřední věstník Evropské unie* [online]. [cit. 2009-04-19]. Dostupné z: <<http://eur-lex.europa.eu/cs/index.htm>>.
- [8] *Ministerstvo dopravy - silniční doprava* [online]. [cit. 2009-05-04]. Dostupné z: <[http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa\\_CR\\_silnicni/](http://www.mdcr.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/)>.
- [9] *Značení CE* [online]. [cit. 2009-04-27]. Dostupné z: <<http://www.pilkington.com/applications/ce+marking/Czech+Republic/>>.
- [10] SKALÍK, P. *Prokazování shody výrobků* [online]. [cit. 2009-04-27]. Dostupné z: <<http://www.345.vsb.cz/KE%20vyuka/Skalik/Prokazov%C3%A1n%C3%AD%20shody%20v%C3%BDrobk%C5%AF.pdf>>.
- [11] *ČSN online pro jednotlivé uživatele* [online]. [cit. 2009-05-01]. Dostupné z: <<http://csnonline.unmz.cz/vyhledavani.aspx>>.
- [12] *Systém jakosti v oboru pozemních komunikací* [CD-ROM]. Praha: Ministerstvo dopravy, Vydání III. - 2003.
- [13] ŠEBESTOVÁ, M. *Certifikace pracovníků a systémů managementu jakosti*. Praha: Národní informační středisko pro podporu jakosti, 2004. 104 s. ISBN 80-02-01685-8.

- [14] *Prokazování shody výrobků* [online]. [cit. 2009-04-09]. Dostupné z: <http://www.techportal.cz/ce2/onb/>.
- [15] *Prezentace Mezinárodně platné technické předpisy a jejich využívání v českém vnitrostátním schvalování vozidel k provozu na pozemních komunikacích* [elektronická podoba]. TÜV UVMV s.r.o., 2007.
- [16] *Prezentace Systém jakosti v oboru pozemních komunikací* [elektronická podoba]. 2007.

## **8 Seznam obrázků**

Obr. č. 1: Varianty vstupu výrobků na trh .....	- 14 -
Obr. č. 2: Grafická podoba značky CE .....	- 17 -
Obr. č. 3: Schéma vztahu procesů notifikace, akreditace a certifikace .....	- 20 -

## 9 Seznam tabulek

Tab. č. 1: Vybrané pojmy z oblasti zkušebnictví, akreditace a certifikace .....	- 12 -
Tab. č. 2: Základní moduly posuzování shody ES .....	- 17 -
Tab. č. 3: Základní pojmy podle zákona č. 22/1997 Sb. ....	- 19 -
Tab. č. 4: Moduly pro ověření součástí interoperability dle NV 133 .....	- 38 -
Tab. č. 5: Moduly pro ověření subsystému dle NV 133 .....	- 39 -

## **10 Seznam příloh**

- Příloha č. 1: Směrnice 2004/49/ES o bezpečnosti železnic Společenství (Směrnice o bezpečnosti železnic) s úpravami ze směrnice 2008/110/ES
- Příloha č. 2: Seznam NV, vydaných k Z 22, které mají vztah k silniční a/nebo železniční dopravě

## **Příloha č. 1**

### **SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2004/49/ES**

**ze dne 29. dubna 2004**

**o bezpečnosti železnic Společenství (Směrnice o bezpečnosti železnic)**

**s úpravami ze směrnice 2008/110/ES ze dne 16. prosince 2008**

#### **KAPITOLA I**

#### **ÚVODNÍ USTANOVENÍ**

##### *Článek 1*

##### **Účel**

Účelem této směrnice je zajistit rozvoj a zvyšování bezpečnosti na železnicích Společenství a zlepšit přístup k trhu služeb železniční dopravy:

- a) harmonizací regulační struktury v členských státech,
- b) vymezením odpovědnosti jednotlivých subjektů,
- c) přípravou společných bezpečnostních cílů a společných bezpečnostních metod s cílem více harmonizovat vnitrostátní předpisy,
- d) povinným zřízením v každém členském státě bezpečnostního orgánu a orgánu pro vyšetřování nehod a mimořádných událostí,
- e) definováním společných zásad pro zajišťování a regulaci bezpečnosti železnic a pro dozor nad bezpečností železnic.

##### *Článek 2*

##### **Oblast působnosti**

1. Tato směrnice se vztahuje na železniční systém v členských státech, který se může dělit na subsystémy podle strukturálních a provozních oblastí. Vztahuje se na bezpečnostní požadavky systému jako celku, včetně zajišťování bezpečného provozování infrastruktury a dopravy, a rovněž na součinnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury.

2. Členské státy mohou z opatření, která přijmou k provedení této směrnice, vyloučit:

- a) metro, tramvaje a jiné městské kolejové systémy;
- b) sítě, které jsou funkčně oddělené od zbytku železničního systému a jsou určeny pouze pro provozování místní, městské nebo příměstské osobní dopravy a železniční podniky využívající výhradně tyto sítě;
- c) železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví, které slouží výhradně k využití infrastruktury vlastníka pro jeho nákladní dopravu;



- d) historická vozidla, která jsou provozována na vnitrostátních sítích, pokud splňují vnitrostátní bezpečnostní pravidla a předpisy týkající se bezpečného provozu takových vozidel;
- e) historické, muzejní a turistické železnice, které jsou provozovány na vlastní síti, včetně opraven, vozidel a zaměstnanců.

### *Článek 3*

#### **Definice**

Pro účely této směrnice se rozumí:

- a) „železničním systémem“ souhrn subsystémů pro strukturální a provozní oblasti definovaných ve směrnici 96/48/ES a 2001/16/ES a řízení a provoz systému jako celku;
- b) „provozovatelem infrastruktury“ subjekt nebo podnik pověřený zejména zřizováním a údržbou železniční infrastruktury nebo její části, jak jsou definovány v článku 3 směrnice 91/440/EHS, což může rovněž zahrnovat provozování kontrolních a bezpečnostních systémů infrastruktury. Funkcemi provozovatele infrastruktury v rámci sítě nebo její části mohou být pověřeny různé subjekty nebo podniky;
- c) „železničním podnikem“ železniční podnik, jak je definován ve směrnici 2001/14/ES, a jakýkoli jiný veřejný nebo soukromý podnik, jehož předmětem činnosti je železniční přeprava zboží nebo cestujících, přičemž železniční podnik musí zajišťovat provoz drážních vozidel; jsou zde zahrnuty i podniky zajišťující pouze provoz drážních vozidel;
- d) „technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSD)“ specifikace, které se vztahují na každý subsystém nebo část subsystému tak, aby vyhověl základním požadavkům, a zajišťují interoperabilitu transevropského vysokorychlostního a konvenčního železničního systému ve smyslu směrnice 96/48/ES a směrnice 2001/16/ES;
- e) „společnými bezpečnostními cíli (CST)“ úroveň bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) a systém jako celek alespoň dosáhnout, vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika;

- f) „společnými bezpečnostními metodami (CSM)“ metody vypracované k popisu způsobu posuzování úrovně bezpečnosti, stupně dosažení bezpečnostních cílů a dodržování jiných bezpečnostních požadavků;
- g) „bezpečnostním orgánem“ vnitrostátní subjekt pověřený úkoly, které se týkají se bezpečnosti železnic podle této směrnice, nebo jakýkoli dvoustranný subjekt zřízený společně dvěma členskými státy, jemuž jsou svěřeny tyto úkoly s cílem zajistit jednotný bezpečný režim pro specializované přeshraniční infrastruktury;
- h) „vnitrostátními bezpečnostními předpisy“ všechny předpisy obsahující bezpečnostní požadavky na železnici stanovené na úrovni členského státu a použitelné na více než jeden železniční podnik, bez ohledu na to, kdo je vydal;
- i) „systémem zajišťování bezpečnosti“ systém a činnosti, které zavedl provozovatel infrastruktury nebo železniční podnik k zajištění bezpečnosti svých činností;
- j) „pověřeným vyšetřujícím“ osoba pověřená organizací, vedením a kontrolou vyšetřování;
- k) „nehodou“ nečekaná nebo nezamýšlená nepříznivá událost nebo určitý sled takových událostí, které mají za následek škodu; nehody se dělí do těchto kategorií: srážka, vykolejení, nehody na přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, požáry a jiné nehody;
- l) „vážnou nehodou“ jakákoli srážka vlaků nebo vykolejení vlaků s následkem usmrcení nejméně jedné osoby, závažného zranění nejméně pěti osob, nebo rozsáhlé škody na kolejovém vozidle, infrastruktuře nebo na životním prostředí nebo jiná podobná nehoda se zřejmým dopadem na regulaci bezpečnosti železnic nebo na zajišťování bezpečnosti; „rozsáhlou škodou“ se rozumí škoda, jejíž výši může inspekční orgán ihned odhadnout nejméně na 2 miliony EUR;
- m) „mimořádnou událostí“ jakákoli událost jiná než nehoda nebo vážná nehoda, ke které dojde v souvislosti s provozem vlaků a která ovlivní bezpečnost provozu;
- n) „vyšetřováním“ postup vedený za účelem předcházení nehodám a mimořádným událostem, který zahrnuje shromažďování a vyhodnocování informací, vypracovávání závěrů, včetně stanovování příčin a podle potřeby vydávání bezpečnostních doporučení;
- o) „příčinami“ jednání, opomenutí, události nebo okolnosti nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě nebo mimořádné události;

- p) „agenturou“ Evropská agentura pro železnice, totiž agentura Společenství pro bezpečnost a interoperabilitu;
- q) „oznámenými subjekty“ subjekty pověřené posuzováním shody nebo vhodnosti pro použití prvků interoperability nebo posuzování postupů ES ověřování subsystémů, jak jsou definovány ve směrnících 96/48/ES a 2001/16/ES;
- r) „prvky interoperability“ veškeré základní části, skupiny částí, podsestavy nebo úplné sestavy zařízení, které jsou nebo mají být v budoucnu zahrnuty do subsystému a na nichž přímo nebo nepřímo závisí interoperabilita vysokorychlostního nebo konvenčního železničního systému, jak je definována ve směrnících 96/48/ES a 2001/16/ES. Pojetí „prvku“ zahrnuje jak hmotné předměty, tak nehmotné předměty, jako je programové vybavení;
- s) „držitelem“ osoba nebo subjekt, jenž vozidlo vlastní nebo má právo jej užívat, užívá vozidlo jako dopravní prostředek a je zapsán jako takový ve vnitrostátním registru vozidel podle článku 33 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění) (dále jen „směrnice o interoperabilitě železnic“);
- t) „subjektem odpovědným za údržbu“ subjekt odpovědný za údržbu vozidla a zapsaný jako takový ve vnitrostátním registru vozidel;
- u) „vozidlem“ železniční vozidlo, které může být provozováno po vlastní ose na železničních tratích, s trakcí nebo bez ní. Vozidlo se skládá z jednoho nebo několika strukturálních a funkčních subsystémů nebo částí těchto subsystémů.

## KAPITOLA II

### ROZVOJ A ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI

#### *Článek 4*

##### **Rozvoj a zvyšování bezpečnosti železnic**

1. Členské státy zajistí, aby byla všeobecně zachována a v proveditelné míře stále zvyšována bezpečnost železnic, přičemž zohlední vývoj právních předpisů Společenství a technický a vědecký pokrok a upřednostní předcházení vážným nehodám. Členské státy zajistí, aby byly otevřeným a nediskriminujícím způsobem stanoveny, používány a prosazovány bezpečnostní

předpisy, čímž bude podporován vznik jednotného evropského systému železniční dopravy.

2. Členské státy zajistí, aby opatření k rozvoji a zlepšování bezpečnosti železnic zohledňovala potřebu systémového přístupu.

3. Členské státy zajistí, aby odpovědnost za bezpečné provozování železničního systému a usměrňování rizik s tím spojených nesli provozovatelé infrastruktury a železniční podniky, tím, že jim uloží, aby zavedli nezbytná opatření pro kontrolu rizik a podle potřeby na nich spolupracovali, používali vnitrostátní bezpečnostní předpisy a normy a zaváděli systémy zajišťování bezpečnosti v souladu s touto směrnicí. Aniž je dotčena občanskoprávní odpovědnost podle právního řádu členských států, nese každý provozovatel infrastruktury a každý železniční podnik vůči uživatelům, zákazníkům, dotčeným zaměstnancům a třetím osobám odpovědnost za svou část systému a za jeho bezpečný provoz, včetně dodávek materiálu a subdodávek služeb.

4. Tímto není dotčena odpovědnost každého výrobce, opravárenského podniku, držitele, poskytovatele služeb a zadavatele zajistit, aby kolejová vozidla, zařízení, příslušenství, vybavení a služby, které dodávají, splňovaly stanovené požadavky a podmínky použití tak, aby mohly být železničním podnikem nebo provozovatelem infrastruktury bezpečně uvedeny do provozu.

#### *Článek 5*

##### **Společné bezpečnostní ukazatele**

1. S cílem usnadnit posuzování stupně dosažení CST a k zajištění sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic členské státy shromažďují informace o společných bezpečnostních ukazatelích (CSI) prostřednictvím výročních zpráv bezpečnostních orgánů podle článku 18. Prvním referenčním rokem pro CSI bude rok 2006; zpráva o nich bude podána v následujícím roce jako součást výroční zprávy. CSI se stanoví způsobem uvedeným v příloze I.

2. Do 30. dubna 2009 bude revidována příloha I, zejména za účelem zahrnutí společných definic CSI a společných metod pro stanovení výše škod při nehodách. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

#### *Článek 6*

##### **Společné bezpečnostní metody**

1. První soubor CSM, zahrnující alespoň metody uvedené v odst. 3 písm. a), přijme Komise do 30. dubna 2008. Zveřejní je v *Úředním věstníku Evropské unie*. Druhý

soubor CSM, zahrnující zbývající metody uvedené v odstavci 3, přijme Komise do 30. dubna 2010. Zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Tato opatření, jejichž účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijmou regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

2. Návrhy CSM a návrhy revidovaných CSM vypracovává agentura na základě pověření, která budou přijata postupem podle čl. 27 odst. 2. Návrhy CSM vycházejí z posouzení stávajících metod členských států.

3. CSM popíše, jakým způsobem se posuzuje úroveň bezpečnosti a stupeň dosažení bezpečnostních cílů a soulad s ostatními bezpečnostními požadavky; k tomu budou vypracovány a stanoveny:

- a) metody pro hodnocení a posuzování rizik,
- b) metody pro posuzování shody s požadavky stanovenými v osvědčeních o bezpečnosti a ve schváleních z hlediska bezpečnosti udělených podle článků 10 a 11 a
- c) metody umožňující kontroly toho, zda jsou strukturální subsystémy železničního systému provozovány a udržovány v souladu s odpovídajícími základními požadavky, pokud tyto metody nejsou dosud zahrnuty v TSI.

4. CSM jsou pravidelně revidovány, přičemž jsou zohledňovány zkušenosti získané při jejich používání, celkový vývoj bezpečnosti železnic a povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Toto patření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

5. Členské státy přijmou nezbytné změny svých vnitrostátních bezpečnostních předpisů na základě přijetí CSM a jejich revizí.

#### *Článek 7*

#### **Společné bezpečnostní cíle**

1. CST se stanoví, přijímají a revidují podle postupu stanoveného v tomto článku.
2. Návrhy CST a návrhy revidovaných CST vypracovává agentura na základě pověření, která budou přijata postupem podle čl. 27 odst. 2.
3. První soubor návrhů CST bude založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech dosahovaných členskými státy v oblasti bezpečnosti a zajistí, aby v žádném členském státě nedošlo ke snížení současných výkonů železničního systému z hlediska bezpečnosti. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2009 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky

této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a. Druhý soubor návrhů CST bude vycházet ze zkušeností získaných s prvním souborem CST a jeho používáním. Návrhy budou odrážet všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat. Tento soubor přijme Komise do 30. dubna 2011 a zveřejní jej v *Úředním věstníku Evropské unie*. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a. Všechny návrhy týkající se nových CST a revidovaných CST odrážejí povinnosti členských států podle čl. 4 odst. 1. Součástí těchto návrhů je posouzení odhadovaných nákladů a přínosů, přičemž musí být uveden jejich pravděpodobný dopad na všechny zúčastněné provozovatele a hospodářské subjekty a jejich dopad na společenskou přijatelnost rizika. Obsahují případně časový plán postupného zavádění, zejména s ohledem na povahu a rozsah investic, které jejich zavedení vyžaduje. Je v nich analyzován možný dopad na TSI pro jednotlivé subsystémy a jsou v nich být podle potřeby uvedeny návrhy změn TSI, které z nich vyplývají.

4. CST definují úroveň bezpečnosti, kterých musí v každém členském státě jednotlivé části železničního systému a systém jako celek minimálně dosáhnout a které se vyjadřují v kritériích přijatelnosti těchto rizik:

- a) jednotlivá rizika pro cestující, zaměstnance včetně zaměstnanců subdodavatelů, uživatele přejezdů a ostatní uživatele, a aniž jsou dotčeny stávající vnitrostátní a mezinárodní právní předpisy o odpovědnosti, jednotlivá rizika pro nepovolané osoby v železničních objektech;
- b) rizika pro společnost.

5. CST jsou pravidelně revidovány, přičemž je zohledňován celkový vývoj bezpečnosti železnic. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, včetně jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

6. Členské státy přijmou nezbytné změny svých vnitrostátních bezpečnostních předpisů s cílem dosáhnout alespoň CST a revidovaných CST v souladu s odpovídajícím časovým plánem jejich provádění. V souladu s čl. 8 odst. 3 oznámí tyto předpisy Komisi.

## Článek 8

### Vnitrostátní bezpečnostní předpisy

1. Při uplatňování této směrnice členské státy stanoví závazné vnitrostátní bezpečnostní předpisy a zajistí, aby byly zveřejněny a zpřístupněny všem provozovatelům infrastruktury, železničním podnikům, žadatelům o osvědčení o bezpečnosti a žadatelům o schválení z hlediska bezpečnosti, přičemž jazyk předpisů musí být jasný a srozumitelný zúčastněným osobám.
2. Do 30. dubna 2005 oznámí členské státy Komisi všechny platné vnitrostátní bezpečnostní předpisy, jak je uvedeno v příloze II, a uvedou oblast jejich působnosti. V oznámení se dále uvedou informace o hlavním obsahu předpisů s odkazem na právní normy, o druhu právního předpisu a o tom, který orgán nebo subjekt je pověřen jejich zveřejněním.
3. Nejpozději čtyři roky po vstupu této směrnice v platnost zhodnotí agentura způsob, jakým jsou vnitrostátní bezpečnostní předpisy podle odstavce 1 zveřejňovány a zpřístupňovány. Předloží také Komisi vhodná doporučení týkající se zveřejňování těchto předpisů s cílem zajistit snadnější přístup k důležitým informacím.
4. Členské státy neprodleně oznámí Komisi veškeré změny oznámených vnitrostátních bezpečnostních předpisů a všechny případně nově přijaté předpisy, pokud se tyto předpisy netýkají výhradně zavádění TSI.
5. S cílem omezit zavádění nových zvláštních vnitrostátních předpisů na minimum, a zabránit tak vzniku dalších překážek, a dále s cílem postupně harmonizovat bezpečnostní předpisy sleduje Komise zavádění nových vnitrostátních předpisů členskými státy.
6. Pokud po přijetí CST členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti než CST, nebo pokud členský stát hodlá zavést nový vnitrostátní bezpečnostní předpis, který může mít vliv na činnost železničních podniků z jiných členských států na území dotyčného členského státu, musí jeho návrh včas konzultovat se všemi zúčastněnými osobami, přičemž se použije postup uvedený v odstavci 7.
7. Členský stát předloží návrh bezpečnostního předpisu Komisi k posouzení a uvede důvody pro jeho zavedení. Pokud Komise zjistí, že návrh bezpečnostního předpisu není slučitelný s CSM nebo s možností dosáhnout alespoň CST nebo že je prostředkem svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy, přijme postupem podle čl. 27 odst. 2 rozhodnutí určené dotyčnému

členskému státu. Pokud má Komise vážné pochybnosti o slučitelnosti návrhu bezpečnostního předpisu s CSM nebo s možností dosáhnout alespoň CST nebo pokud má za to, že je návrh prostředkem svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozování železniční dopravy mezi členskými státy, neprodleně vyrozumí dotyčný členský stát, který pozastaví přijetí předpisu, jeho vstup v platnost nebo jeho uplatňování, dokud není ve lhůtě šesti měsíců přijato postupem podle čl. 27 odst. 2 rozhodnutí.

### *Článek 9*

#### **Systémy zajišťování bezpečnosti**

1. Provozovatelé infrastruktury a železniční podniky stanoví vlastní systémy zajišťování bezpečnosti, aby zajistili, že železniční systém je schopen dosáhnout alespoň CST, že je v souladu s vnitrostátními bezpečnostními předpisy podle článku 8 a přílohy II a s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI a že jsou používány odpovídající části CSM.

2. Systém zajišťování bezpečnosti musí splňovat požadavky a obsahovat prvky uvedené v příloze III přizpůsobené druhu, rozsahu a jiným podmínkám vykonávaných činností. Systém zajistí zvládnání všech rizik spojených s činností provozovatele infrastruktury nebo železničního podniku, včetně zajišťování údržby a dodávek materiálu a využívání subdodavatelů. Aniž jsou dotčeny stávající vnitrostátní a mezinárodní předpisy o odpovědnosti, systém zajišťování bezpečnosti případně a přiměřeně zohlední také rizika vyplývající z činností jiných osob.

3. Systém zajišťování bezpečnosti každého provozovatele infrastruktury musí zohledňovat důsledky, které vyplývají z činnosti jiných železničních podniků na síti, a obsahovat opatření, která zajistí, aby mohly všechny železniční podniky vykonávat svou činnost v souladu s TSI a vnitrostátními bezpečnostními předpisy a v souladu s podmínkami stanovenými v jejich osvědčení o bezpečnosti. Dále musí být vypracován s cílem koordinovat postupy provozovatele infrastruktury v případě mimořádných situacích se všemi železničními podniky, které využívají jeho infrastrukturu.

4. Všichni provozovatelé infrastruktury a všechny železniční podniky předloží každoročně do 30. června bezpečnostnímu orgánu výroční zprávu o bezpečnosti za předcházející kalendářní

rok. Zpráva o bezpečnosti obsahuje:

- a) informace o tom, jak jsou plněny bezpečnostní cíle organizace, a výsledky plánů v oblasti bezpečnosti;



- b) vývoj vnitrostátních bezpečnostních ukazatelů a CSI stanovených v příloze I, pokud je to pro dotyčnou organizaci významné;
- c) výsledky vnitřního bezpečnostního auditu;
- d) údaje o nedostacích a selháních v železničním provozu a provozování infrastruktury, které by mohly být pro bezpečnostní orgán důležité.

### KAPITOLA III

## OSVĚDČENÍ O BEZPEČNOSTI A SCHVÁLENÍ Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI

### *Článek 10*

#### **Osvědčení o bezpečnosti**

1. Má-li být železničnímu podniku povolen přístup na železniční infrastrukturu, musí být držitelem osvědčení o bezpečnosti podle této kapitoly. Osvědčení o bezpečnosti se může vztahovat na celou železniční síť členského státu, nebo pouze na její určitou část. Účelem osvědčení o bezpečnosti je prokázat, že železniční podnik zavedl vlastní systém zajišťování bezpečnosti a je schopen plnit požadavky stanovené v TSI, v jiných souvisejících předpisech Společenství a ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech, a zvládat tak rizika a poskytovat bezpečné přepravní služby v rámci sítě.

2. Osvědčení o bezpečnosti se skládá z:

- a) osvědčení o uznání systému zajišťování bezpečnosti železničního podniku, jak je popsán v článku 9 a příloze III, a
- b) osvědčení o uznání opatření přijatých železničním podnikem s cílem plnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné poskytování služeb v rámci sítě. Tyto požadavky se mohou týkat používání TSI a vnitrostátních bezpečnostních předpisů, včetně předpisů o provozu sítě, uznávání certifikace personálu a schvalování provozu vozidel, které železniční podnik používá. Udělování osvědčení je založeno na dokumentaci podle přílohy IV předložené železničním podnikem.

3. Osvědčení podle odstavce 2 uděluje bezpečnostní orgán členského státu, v němž železniční podnik poprvé zahajuje svou činnost. V osvědčení uděleném podle odstavce 2 je nutno uvést typ a rozsah poskytovaných železničních služeb, na něž se osvědčení vztahuje. Osvědčení udělené podle odst. 2 písm. a) je platné pro rovnocenné služby v železniční dopravě v celém Společenství.

4. Bezpečnostní orgán členského státu, v němž hodlá železniční podnik poskytovat další služby železniční dopravy, udělí nezbytné doplňující vnitrostátní osvědčení podle odst. 2 písm. b).

5. Osvědčení o bezpečnosti lze obnovit na žádost železničního podniku nejpozději vždy po pěti letech. Aktualizuje se zcela nebo zčásti, kdykoli se podstatně mění druh nebo rozsah služeb. Držitel osvědčení o bezpečnosti neprodleně vyrozumí příslušný bezpečnostní orgán o všech důležitých změnách podmínek příslušných částí osvědčení o bezpečnosti. Dále vyrozumí příslušný bezpečnostní orgán o zavedení nové kategorie zaměstnanců nebo nových typů typy kolejových vozidel. Bezpečnostní orgán může požadovat, aby byly příslušné části osvědčení o bezpečnosti revidovány z důvodu podstatných změn právního rámce v oblasti bezpečnosti. Pokud bezpečnostní orgán zjistí, že držitel osvědčení o bezpečnosti, které orgán vydal, již nesplňuje podmínky pro jeho udělení, odebere část a) nebo část b) osvědčení a uvede důvody svého rozhodnutí. Bezpečnostní orgán, který odebral doplňující vnitrostátní osvědčení vydané podle odstavce 4, neprodleně uvědomí o svém rozhodnutí bezpečnostní orgán, který udělil osvědčení podle odst. 2 písm. a). Bezpečnostní orgán musí odebrat osvědčení o bezpečnosti také tehdy, pokud je zjevné, že je jeho držitel v období jednoho roku od vydání nepoužil zamýšleným způsobem.

6. Bezpečnostní orgán uvědomí agenturu do jednoho měsíce o osvědčeních o bezpečnosti podle odstavce 2 písm. a), která vydá, obnoví, změní nebo odebere. Uvede název a adresu železničního podniku, datum vydání, rozsah a platnost osvědčení o bezpečnosti, a v případě odebrání rovněž důvody svého rozhodnutí.

7. Do 30. dubna 2009 zhodnotí agentura vývoj v oblasti osvědčování o bezpečnosti a předloží Komisi zprávu s doporučeními týkajícími se strategie směřování k jednotnému osvědčení o bezpečnosti ve Společenství. Komise přijme na základě doporučení vhodná opatření.

### *Článek 11*

#### **Schvalování provozovatelů infrastruktury z hlediska bezpečnosti**

1. Provozovatel infrastruktury musí k tomu, aby mohl spravovat a provozovat železniční infrastrukturu, získat schválení z hlediska bezpečnosti, které obdrží od bezpečnostního orgánu

v členském státu, v němž je usazen. Schválení z hlediska bezpečnosti se skládá z:

- a) osvědčení o uznání systému zajišťování bezpečnosti provozovatele infrastruktury, jak je popsáno v článku 9 a příloze III, a

b) osvědčení o uznání předpisů provozovatele infrastruktury, které přijal s cílem splnit specifické požadavky nezbytné pro bezpečné projektování, údržbu a provoz železniční infrastruktury, případně i včetně údržby a provozu systému řízení a zabezpečení dopravy.

2. Schválení z hlediska bezpečnosti lze obnovit na žádost provozovatele infrastruktury nejpozději vždy po pěti letech. Obnoví se zcela nebo z části, kdykoli dojde k podstatným změnám v infrastruktuře, v systému zabezpečení nebo v systému dodávek energie nebo v zásadách provozu nebo údržby infrastruktury. Držitel schválení z hlediska bezpečnosti o všech takových změnách neprodleně vyrozumí bezpečnostní orgán. Bezpečnostní orgán může požadovat, aby bylo schválení z hlediska bezpečnosti revidováno z důvodu podstatných změn právního rámce v oblasti bezpečnosti. Pokud bezpečnostní orgán zjistí, že schválený provozovatel infrastruktury již nesplňuje podmínky schválení z hlediska bezpečnosti, odebere schválení a uvede důvody svého rozhodnutí.

3. Bezpečnostní orgán uvědomí agenturu do jednoho měsíce o schváleních z hlediska bezpečnosti, která vydá, obnoví, změní nebo odebere. Uvede název a adresu provozovatele infrastruktury, datum vydání, rozsah a platnost schválení z hlediska bezpečnosti a v případě odebrání důvody svého rozhodnutí.

### *Článek 12*

#### **Požadavky na žádost o osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti**

1. Bezpečnostní orgán rozhodne o žádosti o osvědčení o bezpečnosti nebo schválení z hlediska bezpečnosti neprodleně ve všech případech nejpozději do čtyř měsíců od okamžiku, kdy obdrží všechny informace a všechny doplňující informace, které si vyžádá. Pokud je žadatel vyzván, aby předložil doplňující informace, urychleně je předloží.

2. S cílem usnadnit vznik nových železničních podniků a usnadnit železničním podnikům z jiných členských států podávání žádostí poskytne bezpečnostní orgán podrobné pokyny o způsobu získání osvědčení o bezpečnosti. Sestaví výčet požadavků stanovených podle čl. 10 odst. 2 a zpřístupní žadatelům všechny související dokumenty. Bezpečnostní orgán poskytne zvláštní pokyny železničním podnikům, které žádají o osvědčení o bezpečnosti týkající se služeb na určité omezené části infrastruktury, zejména výslovně uvede předpisy, které platí pro dotyčnou část.

3. Pokyny pro podávání žádostí, které popisují a vysvětlují požadavky na osvědčení o bezpečnosti a uvádějí výčet dokumentů, jež musí být předloženy, jsou zpřístupněny

žadatelé zdarma. Všechny žádosti o osvědčení o bezpečnosti musí být podány v jazyce, který bezpečnostní orgán vyžaduje.

### *Článek 13*

#### **Přístup ke školicím zařízením**

1. Členské státy zajistí, aby měly železniční podniky žádající o osvědčení o bezpečnosti rovný a nediskriminující přístup ke školicím zařízením pro strojvedoucí a doprovod vlaku, kdykoli je takové školení nezbytné pro splnění požadavků na získání osvědčení o bezpečnosti. Poskytované služby musí zahrnovat školení zaměřené na nezbytnou znalost tratě, na provozní předpisy a postupy, systémy řízení a zabezpečení a náhradní nouzové postupy používané na obsluhovaných tratích. Členské státy rovněž zajistí, aby provozovatelé infrastruktury a jejich zaměstnanci, kteří plní rozhodující úkoly z hlediska bezpečnosti, měli rovný a nediskriminující přístup ke školicím zařízením. Pokud součástí školení nejsou zkoušky a certifikace, zajistí členské státy, aby železniční podniky měly přístup k této certifikaci, pokud je podmínkou udělení osvědčení o bezpečnosti. Bezpečnostní orgán zajistí, aby školení nebo případně certifikace byly v souladu s bezpečnostními požadavky stanovenými v TSI nebo ve vnitrostátních bezpečnostních předpisech podle článku 8 a přílohy II.

2. Pokud školicí zařízení nabízí pouze jeden železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, zajistí členské státy, aby byla k dispozici jiným železničním podnikům za přiměřenou a nediskriminující cenu, která se odvíjí od nákladů a může zahrnovat ziskovou marži.

3. Při náboru nových strojvedoucích, doprovodu vlaku a zaměstnanců plnících rozhodující úkoly z hlediska bezpečnosti musí být železniční podniky schopny zohlednit všechna dřívější školení, kvalifikaci a praxi u jiných železničních podniků. Pro tyto účely jsou tito zaměstnanci oprávněni k přístupu ke všem dokumentům, které osvědčují jejich školení, kvalifikaci a zkušenosti, mohou pořizovat jejich kopie a mohou tyto dokumenty dále předávat.

4. Ve všech případech odpovídá každý železniční podnik a každý provozovatel infrastruktury za úroveň školení a za kvalifikaci svých zaměstnanců provádějících práce související s bezpečností, jak je stanoveno v článku 9 a v příloze III.

### *Článek 14*

#### **Uvádění používaných kolejových vozidel do provozu**

1. Kolejové vozidlo, jehož uvedení do provozu bylo schváleno v jednom členském státu v souladu s čl. 10 odst. 2 písm. b) a na které se plně nevztahují příslušné TSI, se

schvaluje za účelem uvedení do provozu v dalším členském státu nebo v dalších členských státech podle tohoto článku, pokud je schválení tímto členským státem nebo těmito členskými státy požadováno.

2. Železniční podnik žádající o schválení kolejového vozidla do provozu v dalším členském státu předloží příslušnému bezpečnostnímu orgánu technickou dokumentaci ke kolejovému vozidlu nebo typu kolejového vozidla a uvede účel jeho použití na síti.

Dokumentace musí obsahovat tyto informace:

- a) doklady o tom, že uvedení kolejového vozidla do provozu bylo schváleno v jiném členském státě, a záznamy o průběhu provozu, údržby a popřípadě o technických úpravách provedených po schválení;
- b) náležité technické údaje, plán údržby a provozní vlastnosti požadované bezpečnostním orgánem a nezbytné pro doplňující schválení;
- c) doklady o technických a provozních vlastnostech prokazující, že kolejové vozidlo je v souladu se systémem dodávky energie, systémem řízení a zabezpečení, s rozchodem koleje a průjezdnými průřezy, s maximální povolenou hmotností na nápravu a s jinými omezeními sítě;
- d) informace o výjimkách z vnitrostátních bezpečnostních předpisů, které jsou nezbytné pro schválení, a analýzy založené na hodnocení rizika, které prokazují, že schválení kolejového vozidla nepředstavuje nepřiměřená rizika pro systém.

3. Bezpečnostní orgán může požadovat, aby proběhl zkušební provoz v síti s cílem ověřit splnění omezujících parametrů podle odst. 2 písm. c), a v tom případě stanoví jeho rozsah a obsah.

4. Bezpečnostní orgán rozhodne o žádosti podle tohoto článku neprodleně a nejpozději do čtyř měsíců od předložení úplné technické dokumentace, včetně dokumentace o zkušebním provozu. Osvědčení o schválení může obsahovat podmínky použití a další omezení.

#### *Článek 14a*

#### **Údržba vozidel**

1. Každému vozidlu se před uvedením do provozu nebo použitím na síti přidělí subjekt odpovědný za údržbu a tento subjekt se zapíše do vnitrostátního registru vozidel podle článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic.

2. Subjektem odpovědným za údržbu může být i železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo držitel vozidla.

3. Aniž je dotčena odpovědnost železničních podniků a provozovatelů infrastruktury za bezpečné provozování vlaku podle článku 4, subjekt zajistí prostřednictvím systému údržby, že vozidla, za jejichž údržbu je odpovědný, jsou v bezpečném provozuschopném stavu. Za tímto účelem subjekt odpovědný za údržbu zajistí, aby byla vozidla udržována v souladu s:

- a) knihou údržby každého vozidla,
- b) platnými požadavky včetně pravidel pro údržbu a ustanovení TSI.

Subjekt odpovědný za údržbu provádí údržbu sám nebo využívá služby smluvních opraven.

4. V případě nákladních vozů obdrží každý subjekt odpovědný za údržbu osvědčení od orgánu akreditovaného nebo uznaného v souladu s odstavcem 5 nebo od vnitrostátního bezpečnostního orgánu. Akreditace je založena na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti, jak jsou obsaženy například v příslušných evropských normách řady EN 45000. Uznání je rovněž založeno na kritériích nezávislosti, odbornosti a nestrannosti. Pokud je subjektem odpovědným za údržbu železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury, prověřuje soulad s požadavky přijatými podle odstavce 5 příslušný vnitrostátní bezpečnostní orgán postupy uvedenými v člancích 10 či 11 a tento soulad je potvrzen na osvědčeních zmíněných v těchto postupech.

5. Na základě doporučení agentury přijme Komise do 24. prosince 2010 opatření, kterým se zavádí systém udělování osvědčení pro subjekty odpovědné za údržbu nákladních vozů. Osvědčení udělená v souladu s tímto systémem potvrdí soulad s požadavky podle odstavce 3.

Opatření zahrnuje požadavky na:

- a) systém údržby zavedený subjektem;
- b) formu a dobu platnosti osvědčení uděleného subjektu;
- c) kritéria pro akreditaci či uznání subjektu či subjektů odpovědných za udělování osvědčení a zajištění kontrol, jež jsou nezbytné pro fungování systému udělování osvědčení;
- d) datum zahájení provozu systému udělování osvědčení, včetně přechodného období v délce jednoho roku pro stávající subjekty odpovědné za údržbu.

Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice jejím doplněním, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

Komise na doporučení agentury toto opatření do 24. prosince 2018 přezkoumá s cílem zahrnout do něj všechna vozidla a bude-li to nezbytné, aktualizovat systém udělování osvědčení vztahující se na nákladní vozy.

6. Osvědčení udělená v souladu s odstavcem 5 jsou platná v celém Společenství.

7. Agentura do tří let po vstupu dotyčného opatření v platnost předloží Komisi zprávu, v níž zhodnotí postup udělování osvědčení zavedený podle odstavce 5.

8. Členské státy se mohou rozhodnout, že splní povinnost určit subjekt odpovědný za údržbu a vydat mu osvědčení prostřednictvím alternativních opatření v případech:

- a) vozidel registrovaných ve třetí zemi a udržovaných podle právních předpisů této země;
- b) vozidel používaných na sítích nebo tratích, jejichž rozchod kolejí je odlišný od rozchodu kolejí hlavní železniční sítě ve Společenství, pro něž je splnění požadavku uvedeného v odstavci 3 zajištěno mezinárodními dohodami se třetími zeměmi;
- c) vozidel uvedených v čl. 2. odst. 2 a vojenských zařízení a zvláštní dopravy, pro něž se před poskytnutím služby požaduje vydání ad hoc povolení vnitrostátním bezpečnostním orgánem. V tomto případě se výjimka udělí na dobu nejvýše pěti let.

Taková alternativní opatření jsou uplatňována prostřednictvím výjimek udělovaných příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánem:

- a) při registraci vozidel podle článku 33 směrnice o interoperabilitě železnic, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu;
- b) při vydávání osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti železničním podnikům a provozovatelům infrastruktury podle článků 10 a 11 této směrnice, pokud se týče určení subjektu odpovědného za údržbu či udělení osvědčení takovému subjektu.

Tyto výjimky se s odůvodněním uvedou ve výroční zprávě o bezpečnosti uvedené v článku 18 této směrnice. Pokud se zdá, že na železničním systému Společenství vzniká nepřiměřené riziko, agentura o tom neprodleně uvědomí Komisi. Komise naváže spojení s dotčenými stranami a případně požádá daný členský stát, aby své rozhodnutí o výjimce stáhl.

## *Článek 15*

### **Harmonizace osvědčení o bezpečnosti**

1. Do 30. dubna 2009 budou postupem podle čl. 27 odst. 2 přijata rozhodnutí o společných harmonizovaných požadavcích podle čl. 10 odst. 2 písm. b) a přílohy IV a o společné podobě pokynů pro žadatele.
2. Agentura doporučí společné harmonizované požadavky a společnou podobu pokynů pro žadatele na základě pověření, které bude přijato postupem podle čl. 27 odst. 2.

## KAPITOLA IV

### **BEZPEČNOSTNÍ ORGÁN**

## *Článek 16*

### **Úkoly**

1. Každý členský stát zřídí bezpečnostní orgán. Tento orgán, jímž může být ministerstvo odpovědné za dopravu, musí být, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli železničním podniku, provozovateli infrastruktury, žadateli a zadavateli.
2. Bezpečnostní orgán je pověřen nejméně těmito úkoly:
  - a) povolovat uvádění strukturálních subsystémů tvořících železniční systém do provozu podle článku 15 směrnice o interoperabilitě železnic a kontrolovat, že jsou provozovány a udržovány v souladu s příslušnými základními požadavky;
  - b) (zrušeno působením S 110);
  - c) provádět dozor nad dodržováním základních požadavků u prvků interoperability, jak je stanoveno v článku 12 směrnic 96/48/ES a 2001/16/ES;
  - d) schvalovat uvádění nových a podstatně změněných kolejových vozidel, na která se dosud nevztahuje TSI, do provozu;
  - e) vydávat, obnovovat, měnit a odebírat příslušné části osvědčení o bezpečnosti a schválení z hlediska bezpečnosti, jež byly uděleny podle článků 10 a 11, a kontrolovat, zda jsou plněny stanovené podmínky a požadavky a zda provozovatelé infrastruktury a železniční podniky vykonávají svou činnost v souladu s požadavky vnitrostátního práva nebo práva Společenství;
  - f) sledovat, podporovat a případně uplatňovat a dále rozvíjet regulační rámec v oblasti bezpečnosti, včetně systému vnitrostátních bezpečnostních předpisů;
  - g) provádět dozor nad řádnou registrací vozidel ve vnitrostátním registru vozidel a nad tím, aby údaje o bezpečnosti v něm obsažené byly správné a aktuální.



3. Úkoly uvedené v odstavci 2 nesmějí být přeneseny na žádného provozovatele infrastruktury, železniční podnik nebo zadavatele, ani jim nesmějí být smluvně zadány.

#### *Článek 17*

#### **Zásady rozhodování**

1. Bezpečnostní orgán vykonává své úkoly otevřeným, nediskriminujícím a transparentním způsobem. Zejména umožňuje vyjádření všech stran a odůvodňuje svá rozhodnutí. Neprodleně vyřizuje požadavky a žádosti, bez odkladu sděluje své požadavky na informace a všechna svá rozhodnutí přijímá do čtyř měsíců po předložení všech vyžádaných informací. Při

vykonávání svých úkolů podle článku 16 může kdykoli požádat o technickou spolupráci provozovatele infrastruktury a železniční podniky nebo jiné kvalifikované subjekty. Při rozvoji vnitrostátního regulačního rámce vede bezpečnostní orgán konzultace se všemi dotčenými a zúčastněnými osobami, včetně provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, výrobců, opravárenských podniků, uživatelů a zástupců zaměstnanců.

2. Bezpečnostní orgán smí provádět veškeré kontroly a šetření, které jsou nezbytné pro plnění jeho úkolů, a je mu umožněn přístup ke všem důležitým dokumentům, do všech objektů a k veškerému zařízení a vybavení provozovatelů infrastruktury a železničních podniků.

3. Členské státy přijmou nezbytná opatření, jimiž zajistí, aby rozhodnutí přijatá bezpečnostním orgánem podléhala soudnímu přezkumu.

4. Bezpečnostní orgány vedou intenzivní výměnu názorů a zkušeností s cílem harmonizovat svá rozhodovací kritéria v celém Společenství. Jejich spolupráce se zaměří zejména na usnadnění a koordinaci udělování osvědčení o bezpečnosti železničních podniků, kterým byly postupem podle článku 15 směrnice 2001/14/ES přiděleny mezinárodní trasy vlaků. Agentura jim poskytuje v těchto úkolech podporu.

#### *Článek 18*

#### **Výroční zpráva**

Bezpečnostní orgán každoročně zveřejní výroční zprávu o své činnosti za předcházející rok a předá ji do 30. září agentuře. Zpráva obsahuje informace o:

- a) vývoji bezpečnosti železnic, včetně souhrnu CSI uvedených v příloze I na úrovni členského státu;
- b) důležitých změnách právních předpisech týkajících se bezpečnosti železnic;
- c) vývoji udělování osvědčení o bezpečnosti a schvalování z hlediska bezpečnosti;

d) výsledcích a zkušenostech týkajících se dozoru nad provozovateli infrastruktury a železničními podniky;

e) výjimkách, o nichž bylo rozhodnuto podle čl. 14a odst. 8.

## KAPITOLA V

### VYŠETŘOVÁNÍ NEHOD A MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

#### *Článek 19*

##### **Vyšetřovací povinnost**

1. Členské státy zajistí, aby po vážných nehodách v železničním systému provedl inspekční orgán podle článku 21 jejich vyšetření s cílem pokud možno zvýšit bezpečnost železnic a zabránit nehodám.

2. Kromě vážných nehod může inspekční orgán podle článku 21 šetřit nehody a mimořádné události, které by mohly za jiných okolností vést k vážným nehodám, včetně technických poruch strukturálních subsystémů nebo prvků interoperability transevropského vysokorychlostního nebo konvenčního železničního systému. Inspekční orgán může v rámci svého uvážení rozhodnout, zda bude nebo nebude u takové nehody nebo mimořádné události

provádět vyšetřování. Při svém rozhodování bere v úvahu tyto skutečnosti:

a) závažnost nehody nebo mimořádné události;

b) skutečnost, zda se jedná o sled nehod nebo mimořádných událostí významných pro systém jako celek;

c) dopad nehody nebo mimořádné události na bezpečnost na úrovni Společenství;

d) požadavky provozovatelů infrastruktury, železničních podniků, bezpečnostního orgánu nebo členských států.

3. Rozsah vyšetřování a jeho postup stanoví inspekční orgán s ohledem na zásady a cíle článků 20 a 22 a na předpokládané poznatky, které bude možno z nehody nebo mimořádné události získat pro účely zvýšení bezpečnosti.

4. Vyšetřování se v žádném případě nezabývá otázkou viny nebo odpovědnosti.

#### *Článek 20*

##### **Právní povaha vyšetřování**

1. Členské státy definují v rámci svých právních systémů právní povahu vyšetřování nehod a mimořádných událostí a umožní odpovědným vyšetřovatelům plnit jejich úkoly co nejúčinněji a v co nejkratší době.

2. V souladu s platnými právními předpisy členských států a případně ve spolupráci s orgány příslušnými pro soudní šetření musí být vyšetřovatelům co nejdříve umožněn:

- a) přístup na místo nehody nebo mimořádné události, do dotyčného kolejového vozidla, k související infrastruktuře a řídicím a zabezpečovacím zařízením,
- b) okamžité zajišťování důkazů, kontrolu odstraňování trosk, zařízení nebo součástí infrastruktury za účelem prozkoumání nebo analýzy,
- c) přístup k záznamům palubních záznamových zařízení, k zařízení pro záznam ústních hlášení a k záznamu o činnosti systému řízení a zabezpečení a použití těchto záznamů,
- d) přístup k výsledkům ohledání ostatků obětí,
- e) přístup k výsledkům vyšetřování doprovodu vlaku a jiných železničních zaměstnanců, kteří byli účastníky nehody nebo mimořádné události,
- f) výsledky dotčených železničních zaměstnanců a jiných svědků,
- g) přístup k veškerým souvisejícím informacím nebo záznamům, které se nacházejí v držení provozovatele infrastruktury, dotyčného železničního podniku a bezpečnostního orgánu.

3. Vyšetřování se vede nezávisle na jakémkoli soudním vyšetřování.

#### *Článek 21*

#### **Inspekční orgán**

1. Každý členský stát zajistí, aby vyšetřování nehod a mimořádných událostí podle článku 19 prováděl stálý orgán, jehož členem je alespoň jedna odborně způsobilá osoba schopná v případě nehody nebo mimořádné události zastávat funkci pověřeného vyšetřovatele. Tento orgán je, pokud jde o organizaci, právní strukturu a rozhodování, nezávislý na jakémkoli provozovateli infrastruktury, železničním podniku, zpoplatňujícím orgánu, přidělovacím orgánu, oznámeném subjektu a na komkoli, jehož zájmy by mohly být v rozporu s úkoly, které jsou svěřeny inspekčnímu orgánu. Dále je funkčně nezávislý na bezpečnostním orgánu a na jakémkoli regulačním orgánu v odvětví železniční dopravy.

2. Inspekční orgán vykonává své úkoly nezávisle na subjektech uvedených v odstavci 1 a musí být za tímto účelem schopen získat dostatečné prostředky. Jeho zaměstnancům je poskytnuto postavení, které jim poskytuje nezbytné záruky nezávislosti.

3. Členské státy zajistí, aby železniční podniky, provozovatelé infrastruktury a případně bezpečnostní orgán byli povinni neprodleně hlásit inspekčnímu orgánu nehody a mimořádné události podle článku 19. Inspekční orgán musí být schopen na tato hlášení

reagovat a učinit nezbytná opatření, aby mohl nejpozději do jednoho týdne od obdržení hlášení o nehodě nebo mimořádné události zahájit vyšetřování.

4. Inspekční orgán může kombinovat své úkoly podle této směrnice s vyšetřováním jiných událostí než železničních nehod a mimořádných událostí, pokud takové vyšetřování neohrozí jeho nezávislost.

5. Inspekční orgán může v případě potřeby požádat o pomoc inspekční orgány jiných členských států nebo agenturu, aby mu poskytly odborný posudek nebo pro něj provedly technickou inspekci, analýzy nebo vyhodnocení.

6. Členské státy mohou pověřit inspekční orgán vyšetřováním železničních nehod a mimořádných událostí, které nejsou uvedeny v článku 19.

7. Inspekční orgány povedou intenzivní výměnu názorů a zkušeností s cílem vypracování společných metod vyšetřování nehod a mimořádných událostí, přípravy společných zásad pro následná přezkoumání bezpečnostních doporučení a jejich přizpůsobování vědeckému a technickému pokroku. Agentura jim poskytuje při plnění tohoto úkolu podporu.

## *Článek 22*

### **Postup vyšetřování**

1. Nehody nebo mimořádné události podle článku 19 vyšetřuje inspekční orgán členského státu, ve kterém k nehodě nebo mimořádné události došlo. Není-li možné určit, ve kterém členském státu k nehodě nebo mimořádné události došlo, nebo došlo-li k nim na hraničním úseku dráhy mezi členskými státy nebo v jeho blízkosti, dohodnou se příslušné orgány na tom, který z nich vyšetřování povede, nebo se dohodnou na společném vyšetřování. V prvním případě se může druhý orgán účastnit vyšetřování a má neomezený přístup k jeho výsledkům. K účasti na vyšetřování se přizve inspekční orgán z dalšího členského státu, pokud je účastníkem nehody nebo mimořádné události železniční podnik usazený v dotyčném členském státě a je v něm držitelem licence. Tento odstavec nebrání členským státům v dohodě o spolupráci příslušných orgánů na vyšetřování za jiných okolností.

2. U každé nehody nebo mimořádné události připraví příslušný inspekční orgán vhodné prostředky, jejichž součástí jsou odborné provozní a technické posudky nezbytné pro vedení vyšetřování. Odborné posudky může dodat orgán nebo externí subjekt v závislosti na povaze šetřené nehody nebo mimořádné události.

3. Vyšetřování je vedeno s co největší otevřeností tak, aby všechny strany mohly být vyslechnuty a měly přístup k výsledkům. Dotyčný provozovatel infrastruktury a

železniční podniky, bezpečnostní orgán, oběti a jejich příbuzní, vlastníci poškozeného majetku, výrobci, zasahující záchranná služba a zástupci zaměstnanců a uživatelů musí být pravidelně informováni o vyšetřování a jeho postupu a podle možností jim musí být umožněno předkládat stanoviska a názory k průběhu vyšetřování a připomínky k informacím uvedeným v návrhu zpráv.

4. Inspekční orgán uzavře šetření na místě nehody co nejdříve, aby mohl provozovatel infrastruktury tuto infrastrukturu co nejrychleji obnovit a otevřít ji železniční dopravě.

### *Článek 23*

#### **Zprávy**

1. O každém vyšetřování nehody nebo mimořádné události podle článku 19 se vypracuje zpráva, jejíž forma odpovídá druhu a závažnosti nehody nebo mimořádné události a významnosti zjištěných závěrů. Ve zprávě se uvedou cíle vyšetřování ve smyslu čl. 19 odst. 1 a případně i bezpečnostní doporučení.

2. Inspekční orgán zveřejní závěrečnou zprávu co nejdříve, zpravidla do dvanácti měsíců od události. Zpráva musí co nejpřesněji odpovídat struktuře stanovené v příloze V. Zpráva, včetně bezpečnostních doporučení, musí být zaslána příslušným stranám uvedeným v čl. 22 odst. 3 a zúčastněným orgánům a osobám v jiných členských státech.

3. Každoročně nejpozději do 30. září zveřejní inspekční orgán výroční zprávu o vyšetřování nehod a mimořádných událostí za minulý rok, o vydaných bezpečnostních doporučeních a o opatřeních přijatých v souvislosti s dříve vydanými doporučeními.

### *Článek 24*

#### **Informace, které mají být podávány agentuře**

1. Rozhodne-li se inspekční orgán o zahájení vyšetřování, uvědomí o tom do jednoho týdne agenturu. V ohlášení uvede datum, čas a místo události, její povahu a následky, pokud jde o usmrcení, zranění a materiální škody.

2. Inspekční orgán předá agentuře kopii závěrečné zprávy podle čl. 23 odst. 2 a kopii výroční zprávy podle čl. 23 odst. 3.

### *Článek 25*

#### **Bezpečnostní doporučení**

1. Bezpečnostní doporučení, které vydal inspekční orgán, v žádném případě nepředjímá zavinění nebo odpovědnost za nehodu nebo mimořádnou událost.

2. Doporučení jsou určena bezpečnostnímu orgánu, a pokud to vyžaduje povahu doporučení, jiným subjektům nebo orgánům v členském státě nebo jiným členskými státy. Členské státy a jejich bezpečnostní orgány přijmou nezbytná opatření k tomu,

aby zajistily, že bezpečnostní doporučení, která vydaly inspekční orgány, budou řádně vzata v úvahu a realizována.

3. Bezpečnostní orgán a jiné orgány nebo subjekty nebo popřípadě členské státy, jimž byla doporučení určena, podají alespoň jednou ročně inspekčnímu orgánu zprávu o opatřeních, která byla nebo budou přijata v návaznosti na jeho doporučení.

## KAPITOLA VI PROVÁDĚCÍ PRAVOMOCI

### *Článek 26*

#### **Přizpůsobování příloh**

Přílohy se přizpůsobují vědeckému a technickému pokroku. Toto opatření, jehož účelem je změnit jiné než podstatné prvky této směrnice, se přijme regulativním postupem s kontrolou podle čl. 27 odst. 2a.

### *Článek 27*

#### **Postup projednávání ve výboru**

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 5 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí. Doba uvedená v čl. 5 odst. 6 rozhodnutí 1999/468/ES je tři měsíce.
- 2a. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se čl. 5a odst. 1 až 4 a článek 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.
3. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

### *Článek 28*

#### **Prováděcí opatření**

1. Členské státy mohou upozornit Komisi na jakákoli opatření týkající se provádění této směrnice. Patříčná rozhodnutí se přijímají v souladu s postupem podle čl. 27 odst. 2.
2. Na žádost členského státu nebo z vlastního podnětu posoudí Komise ve zvláštních případech uplatňování a dodržování ustanovení o osvědčení o bezpečnosti a o schvalování z hlediska bezpečnosti a do dvou měsíců od obdržení takové žádosti rozhodne postupem podle čl. 27 odst. 2, zda lze dotyčné opatření dále uplatňovat. Komise sdělí své rozhodnutí Evropskému parlamentu, Radě a členským státům.

KAPITOLA VII  
**OBECNÁ A ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ**

*Článek 29*

**Změny směrnice 95/18/ES**

*Článek 30*

**Změny směrnice 2001/14/ES**

*Článek 31*

**Zpráva a další opatření Společenství**

Komise předloží Evropskému parlamentu a Radě do 30. dubna 2007 a dále každých pět let zprávu o provádění této směrnice. Ke zprávě se podle potřeby přiloží návrhy na další opatření

Společenství.

*Článek 32*

**Sankce**

Členské státy stanoví pravidla pro sankce za porušení vnitrostátních ustanovení přijatých na základě této směrnice a přijmou veškerá opatření nezbytná pro jejich uplatňování. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené, nediskriminující a odrazující. Členské státy oznámí tato pravidla Komisi ve lhůtě uvedené v článku 33 a neprodleně jí oznámí jakékoli jejich pozdější změny.

*Článek 33*

**Provedení**

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 24. prosince 2010. Znění těchto předpisů neprodleně sdělí Komisi. Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy. Povinnost provést a uplatňovat tuto směrnici se nevztahuje na Kyprskou republiku a na Republiku Malta po dobu, po kterou na svém území nemají železniční systém.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

*Článek 34*

**Vstup v platnost**

Tato směrnice vstupuje v platnost dnem vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

*Článek 35*

**Určení**

Tato směrnice je určena členskými státy.

*PŘÍLOHA I:* **SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE**

*PŘÍLOHA II:* **OZNÁMENÍ VNITROSTÁTNÍCH BEZPEČNOSTNÍCH  
PŘEDPISŮ (bod 3 se zrušuje S 110)**

*PŘÍLOHA III:* **SYSTÉMY ZAJIŠŤOVÁNÍ BEZPEČNOSTI**

*PŘÍLOHA IV:* **PROHLÁŠENÍ K ZVLÁŠTNÍ ČÁSTI OSVĚDČENÍ O  
BEZPEČNOSTI PRO SÍŤ**

*PŘÍLOHA V:* **HLAVNÍ OBSAH ZPRÁVY O VYŠETŘOVÁNÍ NEHODY NEBO  
MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI [6]**



## Příloha č. 2

### Seznam NV, vydaných k Z 22, které mají vztah k silniční a/nebo železniční dopravě

1. NV č. 42/2003 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na **přepravitelná tlaková zařízení** (99/36/ES)
2. NV č. 133/2005 Sb., o technických požadavcích na **provozní a technickou propojenost evropského železničního systému**, (vybrané čl. 2001/16/ES, ve znění 2004/50/ES, a vybrané čl. 1996/48/ES, ve znění 2004/50/ES, 2007/32/ES)
3. NV č. 365/2005 Sb., o **emisích znečišťujících látek** ve výfukových plynech zážehových motorů některých nesilničních mobilních strojů (2002/88/ES)
4. NV č. 616/2006 Sb., o technických požadavcích na výrobky z **hlediska jejich elektromagnetické kompatibility** (2004/108/ES)
5. NV č. 426/2000 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na **rádiová a na telekomunikační koncová zařízení** (1999/5/ES)
6. NV č. 9/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na výrobky z hlediska **emisí hluku** (86/594/EHS, 2000/14/ES, 2005/88/ES) [14].

Údaje v závorkách představují právní předpisy ES, které jsou uvedenými NV zapracovány do právního řádu ČR.