

## II

(Nelegislatívne akty)

## ODPORÚČANIA

## ODPORÚČANIE KOMISIE

z 29. marca 2011

**o povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES**

(Text s významom pre EHP)

(2011/217/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc)<sup>(2)</sup> a smernicou 2008/57/ES.

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve<sup>(1)</sup>, a najmä na jej článok 30 ods. 1,

- (3) V čase, keď sa bude kontrolovať vykonávanie smernice 2008/57/ES členskými štátmi, budú sa všade tam, kde je to možné, zohľadňovať zásady a interpretácie uvedené v tomto odporúčaní.

keďže:

- (4) Toto opatrenie bolo konzultované s výborom uvedeným v článku 29 smernice 2008/57/ES,

(1) Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) vykonáva od roku 2005 niekoľko činností, ktoré podporujú rozvoj integrovaného, bezpečného a interoperabilného železničného systému EÚ. Po prijatí smernice 2008/57/ES sa agentúra pravidelne stretávala so zainteresovanými stranami a s národnými bezpečnostnými orgánmi, a to predovšetkým na účely vzájomného schvaľovania železničných vozidiel. Na týchto zasadaniach sa preukázalo rôzne chápanie povolenia na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky, ako sa stanovuje v kapitolách IV a V uvedenej smernice.

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. Pri povoľovaní uvádzania štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky by mali členské štáty zabezpečiť zohľadnenie zásad a usmernení, ktoré sú uvedené v prílohe.

(2) Existuje značné riziko, že bez vzájomného porozumenia môžu vnútroštátne vykonávacie predpisy viesť k odlišnému uplatňovaniu požiadaviek medzi členskými štátmi a k väčším problémom pre výrobcov a železničné podniky. Vzájomné pochopenie týchto procesov je tiež potrebné na to, aby bolo možné zabezpečiť súlad medzi rôznymi odporúčaniami, ktoré má agentúra predložiť vo vzťahu k niekoľkým úlohám na základe mandátu udeľenej smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie

Zohľadniť by sa mali najmä tieto aspekty:

- a) V prípade splnenia podmienok uvedených v smernici 2008/57/ES a v prílohe by jedno povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky malo byť dostatočné v rámci celej železničnej siete EÚ. Je to tak napríklad v prípade, ak sa vozidlo spĺňajúce TSI pohybuje iba v sieti spĺňajúcej TSI.
- b) Postupy povoľovania vozidiel sú harmonizované a zahŕňajú niekoľko jasne určených krokov, ktoré musia príslušné orgány urobiť v stanovených lehotách.

(<sup>1</sup>) Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1.

(<sup>2</sup>) Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44.

- c) Uplatniteľné technické predpisy udeľovania povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov alebo vozidiel do prevádzky by mali byť stabilné, transparentné, nediskriminačné a čo najviac harmonizované. Týmito predpismi by mali byť buď TSI alebo – ak sa to umožňuje v smernici 2008/57/ES – vnútroštátne predpisy notifikované Komisii a sprístupnené v databáze, ktorú zriadila Komisia. Od okamihu prijatia TSI by členské štáty nemali prijímať žiadne vnútroštátne predpisy týkajúce sa produktov alebo častí subsystémov, na ktoré sa tieto TSI vzťahujú (s výnimkou „otvorených bodov“ a „osobitných prípadov“ ustanovených v TSI a prípadne s výnimkou odchýlok).
- d) V prípade vozidiel nespĺňajúcich TSI by sa mala pokiaľ možno uplatňovať zásada vzájomného uznávania s cieľom zabrániť zbytočným požiadavkám a nadbytočným overeniam s výnimkou prípadov, ak sú striktné nevyhnutné na účely overenia technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou.
- e) Postup povoľovania uvádzania štrukturálnych subsystémov alebo vozidiel do prevádzky a postup prevádzky a údržby týchto subsystémov alebo vozidiel sú dva jasne odlišné postupy, na ktoré sa vzťahujú odlišné ustanovenia a ktoré vykonávajú rozdielne orgány.
- f) Otázka technickej zlučiteľnosti na rozhraní medzi sieťou a vozidlami je z pohľadu bezpečnosti rozhodujúca. Napriek tomu, že bezpečnostný aspekt takéhoto rozhrania by bolo možné preukázať používaním referenčných systémov alebo jasnými odhadmi rizika v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 352/2009 <sup>(1)</sup>, z dôvodu interoperability je nevyhnutné, aby sa technická zlučiteľnosť dokazovala na základe prístupu založeného na pravidlách [t. j. použitie kódexu postupov v súlade s nariadením (ES) č. 352/2009] vrátane harmonizovaných predpisov Únie, ako sú normy TSI alebo EN, alebo v prípade, ak takéto predpisy neexistujú, na základe notifikovaných vnútroštátnych predpisov.
- g) Pri uvádzaní vozidla do prevádzky sa na bezpečnú integráciu vzťahujú dva aspekty: bezpečná integrácia medzi príslušnými subsystémami vozidla (iba v prípade prvého povolenia) a bezpečná integrácia medzi vozidlom a dotknutou sieťou.
- V prípade, že sa na rozhranie medzi vozidlom a sieťou vzťahuje buď požiadavka TSI, alebo vnútroštátny predpis, žiadateľ to považuje za kódex postupov. V takom prípade nebezpečenstvá, v súvislosti s ktorými sa v týchto TSI alebo vnútroštátnom predpise určili požiadavky, sa považujú za skontrolované prostredníctvom splnenia požiadaviek buď TSI, alebo vnútroštátneho predpisu. To znamená, že ak sa požiadavky TSI alebo vnútroštátneho predpisu vzťahujú na základnú požiadavku bezpečnosti (t. j. všetky príslušné nebezpečenstvá), bezpečná integrácia sa preukazuje vykonávaním TSI alebo vnútroštátneho predpisu.
- Ak existujú nebezpečenstvá, v súvislosti s ktorými TSI alebo vnútroštátny predpis neobsahujú príslušné požiadavky, znamená to, že TSI alebo vnútroštátne predpisy nespĺňajú v plnej miere základné požiadavky. V takom prípade sa tento nedostatok musí riešiť v súlade s článkom 7 smernice 2008/57/ES. Tieto chýbajúce požiadavky by sa mali zväziť pri budúcich revíziách TSI s cieľom postupne dosiahnuť, aby TSI úplne pokryli oblasť interoperabilných rozhraní. Medzičasom riziká riadi žiadateľ porovnaním s referenčným systémom alebo jednoznačnou analýzou rizika v súlade s nariadením (ES) č. 352/2009.
- Na účely interoperability je nevyhnutné, aby sa technická zlučiteľnosť a bezpečná integrácia medzi vozidlom a sieťou dokazovala na základe prístupu založeného na pravidlách. V TSI by sa preto mali vyčerpávajúco riešiť oba aspekty.
- h) Ak TSI zahŕňajú špecifikáciu zlučiteľnosti medzi vozidlami, táto špecifikácia sa overuje ako súčasť postupu overenia ES. Nič však nenaznačuje, že na základe interoperability sa vyžaduje, aby každé železničné vozidlo malo to isté spriahadlo.
- i) V prípade dodatočných povolení by členské štáty nemali spochybňovať vnútroštátne predpisy vzťahujúce sa na otvorené body, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou.
- j) V smernici 2004/49/ES sa ustanovuje, že sa každý manažér infraštruktúry a železničný podnik stáva zodpovedným za svoje časti systému. Železničný podnik je výlučne zodpovedný za bezpečnú prevádzku svojich vlakov. Úloha manažéra infraštruktúry sa obmedzuje na riadenie infraštruktúry, a preto nemá žiadnu inú zodpovednosť za prevádzku vlakov okrem vydávania povolenia na jazdu. Manažér infraštruktúry nemá povolovaciu úlohu.
- k) V prípade naliehavých opatrení, o ktorých prijatí môžu členské štáty uvažovať v dôsledku nehôd alebo incidentov, by mali členské štáty dbať na to, aby uznali, že primárnym mechanizmom na riadenie nových rizík ohrozujúcich prevádzku vozidiel, ktoré sa prípadne zistia v priebehu vyšetrovania nehody/incidentu alebo vyplynú z vykonávania dozoru, je systém riadenia bezpečnosti železničného podniku. Aj napriek tomu, že sa členský štát domnieva, že existuje naliehavá potreba nového predpisu týkajúceho sa povolenia uvedenia do prevádzky, musí dodržiavať postupy uvedené v platných právnych predpisoch Únie vrátane notifikácie návrhu nového predpisu Komisii v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES <sup>(2)</sup> alebo smernice 2004/49/ES.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 108, 29.4.2009, s. 4.

<sup>(2)</sup> Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37.

2. Toto odporúčanie je určené členským štátom.

V Bruseli 29. marca 2011

*Za Komisiu*  
Siim KALLAS  
*podpredseda*

---

## PRÍLOHA

## OBSAH

	Strana
1. Úvod .....	6
2. Komponenty interoperability, subsystémy a vozidlá .....	6
2.1. Komponenty interoperability a subsystémy .....	6
2.2. Vozidlá .....	7
3. Požiadavky, ktoré je potrebné splniť pri výrobe subsystému .....	7
3.1. Druhy požiadaviek .....	7
3.1.1. Základné požiadavky .....	7
3.1.2. Základné požiadavky smernice 2008/57/ES .....	7
3.1.3. Technické špecifikácie interoperability (TSI) .....	7
3.1.4. Vnútroštátne predpisy .....	8
3.1.5. Harmonizované normy (EN) .....	8
3.2. Vývoj interoperability .....	9
4. Overenie toho, či komponenty interoperability (IC) a subsystémy boli vytvorené v súlade s platnými požiadavkami .....	9
4.1. Posudzovanie zhody a vhodnosti na použitie komponentov interoperability .....	9
4.2. Postup pri overovaní subsystémov .....	9
4.2.1. Postup ES pri overovaní subsystémov .....	9
4.2.2. Postup pri overovaní subsystémov v prípade vnútroštátnych predpisov .....	10
4.2.3. Vyhlásenie vypracované žiadateľom .....	10
5. Povolenie na uvedenie do prevádzky .....	10
5.1. Čo znamená povolenie na uvedenie do prevádzky? .....	10
5.1.1. Koncepcia .....	10
5.1.2. Povolenie na uvedenie subsystémov do prevádzky .....	11
5.1.3. Povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky .....	11
5.2. Hranica medzi povolením na uvedenie do prevádzky a prevádzkou a údržbou subsystémov a vozidiel .....	11
5.2.1. Všeobecné zásady .....	11
5.2.2. Požiadavky na údržbu a prevádzku, ktoré je potrebné overiť pred povolením na uvedenie do prevádzky .....	12
5.2.3. Systémy riadenia bezpečnosti (SMS) .....	13
5.3. Technická zlučiteľnosť, bezpečná integrácia a zlučiteľnosť medzi vozidlami .....	13
5.3.1. Technická zlučiteľnosť .....	13
5.3.2. Bezpečná integrácia .....	14
5.3.3. Zlučiteľnosť medzi vozidlami .....	15

	Strana
5.4. Povolenia v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, a vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI . . . . .	15
5.4.1. Povolenie vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI . . . . .	15
5.4.2. Povolenie vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI . . . . .	16
5.5. Povolenie typu vozidla . . . . .	17
5.6. Povolenia vozidiel, ktoré premávajú po TEN a mimo TEN . . . . .	17
5.7. Povolenia pre vozidlá prichádzajúce z tretích krajín . . . . .	18
6. Postup, ktorý musí byť dodržaný po povolení . . . . .	18
6.1. Zostavovanie vlaku . . . . .	18
6.2. Zisťovanie zlučiteľnosti trasy . . . . .	18
6.3. Získanie cesty (pridelenie kapacity) . . . . .	19
7. Úpravy už povoleného subsystému alebo vozidla . . . . .	19
7.1. Postup, ktorý sa musí dodržať . . . . .	19
7.2. Prepojenie medzi špecifickými prípadmi, výnimkami a čiastočným uplatňovaním TSI v prípade obnovenia/modernizácie . . . . .	20
8. Úlohy a kompetencie . . . . .	21
8.1. Žiadateľ o povolenie na uvedenie do prevádzky . . . . .	21
8.2. Železničný podnik . . . . .	22
8.3. Manažér infraštruktúry . . . . .	22
8.4. Subjekt zodpovedný za údržbu . . . . .	22
8.5. Notifikovaný orgán . . . . .	22
8.6. Určený orgán . . . . .	23
8.7. Národný bezpečnostný orgán . . . . .	23
8.8. Členský štát . . . . .	23
8.9. Orgán posudzovania v kontexte spoločnej metódy bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík (orgán posudzovania RA podľa CSM) . . . . .	23
9. Registre . . . . .	24
9.1. Podmienky používania siete . . . . .	24
9.2. Register infraštruktúry (RINF) . . . . .	24
9.3. Európsky register povolených typov vozidiel (ERATV) . . . . .	24
9.4. Národný register vozidiel (NVR) . . . . .	25
9.5. Referenčný dokument . . . . .	25
9.6. Zoznam označení prevádzkovateľov vozidiel (VKM) . . . . .	25
10. Grafy týkajúce sa postupov povoľovania podľa smernice 2008/57/ES . . . . .	25
ZOZNAM SKRATIEK . . . . .	29

## 1. Úvod

V smernici 2008/57/ES sa stanovujú podmienky, ktoré musia byť splnené na to, aby bolo možné dosiahnuť interoperabilitu železníc v Spoločenstve. Tieto podmienky sa vzťahujú na projektovanie, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky personálu, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe (článok 1) <sup>(1)</sup>.

Hlavnými cieľmi smernice 2008/57/ES je zrušiť „technické“ prekážky, ktoré bránia rozvoju železničnej dopravy, a vytvoriť optimálnu úroveň technickej harmonizácie v oblasti železničnej interoperability, čím sa uľahčí otváranie železničných trhov a prevádzkovanie medzinárodnej železničnej dopravy. Aby bolo možné uľahčiť pohyb železničných vozidiel, v smernici 2008/57/ES sa stanovujú technické špecifikácie interoperability (TSI), ktoré sú základom zabezpečenia toho, aby mohli vlaky bezpečne a plynulo premávať v rámci celého železničného systému EÚ, a zjednodušujú sa postupy týkajúce sa povoľovania uvádzania vozidiel do prevádzky.

Na tieto účely boli niektoré základné zásady zahrnuté do smernice 2008/57/ES.

1. Jedno povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky by malo byť dostatočné pre celú železničnú sieť EÚ za predpokladu splnenia určitých podmienok. Ide napríklad o situáciu, keď sa vozidlo spĺňajúce TSI prevádzkuje len v rámci siete spĺňajúcej TSI.
2. Postupy povoľovania vozidiel sú harmonizované a obsahujú niekoľko jasných krokov s pevne stanovenou lehotou pre kompetentné orgány.
3. Platné technické predpisy by mali byť stabilné, transparentné, nediskriminačné a harmonizované v čo najväčšej možnej miere; týmito predpismi by mali byť buď TSI, alebo – ak to dovoľuje smernica 2008/57/ES – vnútroštátne predpisy oznámené Komisii a sprístupnené prostredníctvom databázy, ktorú vytvorí Komisia.
4. V prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, by sa mala do najväčšej možnej miery uplatniť zásada vzájomného uznávania, aby sa predišlo nepotrebným podmienkam a nadbytočným overeniam, pokiaľ nie sú bezpodmienečne nevyhnutné na overenie technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou.

Cieľom tohto odporúčania je objasniť postup povoľovania na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice 2008/57/ES. V tomto kontexte by sa mali zväziť rôzne scenáre týkajúce sa vozidiel: nové a modernizované/obnovené vozidlá; typy vozidiel; vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI; vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI; vozidlá, ktoré majú povolenie jazdiť na transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T); vozidlá, ktoré majú povolenie jazdiť mimo TEN-T; vozidlá, ktoré majú povolenie jazdiť na sieťach viacerých členských štátov, a ďalšie povolenia. V tomto zmysle, pokiaľ nie je výslovne uvedené inak, odkazy v texte na „povolenie“ znamenajú „povolenie na uvedenie do prevádzky“.

Všetky smernice určené železničným podnikom by sa mali vzťahovať aj na manažérov infraštruktúry, pokiaľ prevádzkujú vlaky na prehliadku infraštruktúry a vlaky na účely údržby.

## 2. Komponenty interoperability, subsystémy a vozidlá

### 2.1. Komponenty interoperability a subsystémy

Z dôvodu svojho rozsahu a zložitosti bol železničný systém rozdelený na subsystémy, ktoré sa týkajú buď štrukturálnych, alebo funkčných oblastí [článok 2 písm. e)].

Štrukturálne subsystémy sú vymedzené v prílohe II <sup>(2)</sup> a sú to tieto: infraštruktúra, energia, traťové riadenie-zabezpečenie a návštenie, palubné riadenie-zabezpečenie a návštenie a vozový park. Funkčné subsystémy sú vymedzené v prílohe II a sú to tieto: prevádzka a riadenie dopravy, údržba, telematické aplikácie v osobnej a nákladnej doprave.

Okrem toho existuje potreba vymedziť akýkoľvek základný komponent, skupinu komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita systému železníc. Tieto komponenty sa nazývajú „komponenty interoperability“ (IC) [článok 2 písm. f)]. Podliehajú postupom na hodnotenie zhody a vhodnosti na použitie (článok 11). Komponenty interoperability, ktoré sú v zhode so smernicou a majú vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, je možné uviesť na trh a následne zakomponovať do subsystému.

<sup>(1)</sup> Odkazy na články smernice 2008/57/ES sú v celom znení odporúčania uvedené v zátvorkách.

<sup>(2)</sup> Ako je uvedené v zmenenej a doplnenej prílohe II k smernici 2008/57/ES (v súčasnosti je predmetom úpravy).

Príklady: Zberač je IC pre subsystém „vozový park“; železnica je IC pre subsystém „infraštruktúra“.

Tie subsystémy, ktoré sú štrukturálnymi subsystémami, podliehajú povoleniu na uvedenie do prevádzky, ktoré vystavuje príslušný orgán, ktorým je v prípade uvedenej smernice národný bezpečnostný orgán a ktorý zriaďujú členské štáty (článok 16 smernice 2004/49/ES).

## 2.2. Vozidlá

Systém železníc je tiež možné rozdeliť na pevné a pohyblivé zložky zahŕňajúce na jednej strane siete (vrátane tratí, staníc, terminálov a všetkých druhov pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky systému železníc) a na druhej strane všetky vozidlá premávajúce na tejto sieti. Vozidlo preto pozostáva zo subsystému vozového parku a v prípade potreby z jednej alebo viacerých častí iných subsystémov (vrátane palubných riadiacich-zabezpečovacích a signalizačných subsystémov) [článok 2 písm. c) a d)].

Pretože vozidlá pozostávajú zo subsystémov, ustanovenia vzťahujúce sa na subsystémy v kapitole IV smernice 2008/57/ES sa uplatňujú na príslušné subsystémy vozidiel bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia kapitoly V.

## 3. Požiadavky, ktoré je potrebné splniť pri výrobe subsystému

### 3.1. Druhy požiadaviek

#### 3.1.1. Základné požiadavky

Ak je výrobok uvedený na trh EÚ, potom vyhovuje základným požiadavkám, ktoré sú uvedené v platných smerniciach o novom prístupe<sup>(1)</sup> (napr. smernica o nízkom napätí atď.), a technickým požiadavkám uvedeným v ostatných relevantných smerniciach (alebo právnych predpisoch) (napr. smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru<sup>(2)</sup>). Základné požiadavky vymedzujú zložky, ktoré sú potrebné na ochranu verejného záujmu. Tieto sú povinné a na trh je možné uviesť len tie výrobky, ktoré ich spĺňajú.

*Príklad: V prípade smernice Európskeho parlamentu a Rady 2004/108/ES z 15. decembra 2004 o aproximácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na elektromagnetickú kompatibilitu a o zrušení smernice 89/336/EHS<sup>(3)</sup> existuje ochranná požiadavka na to, aby vzniknuté elektromagnetické rušenie neprekročilo určitú úroveň, aby bolo možné zabezpečiť riadne fungovanie rádiových, telekomunikačných alebo iných zariadení.*

#### 3.1.2. Základné požiadavky smernice 2008/57/ES

V prílohe III k smernici 2008/57/ES sa uvádza zoznam základných požiadaviek, ktoré prispievajú k dosiahnutiu interoperability systému železníc (článok 3 ods. 1). Tieto požiadavky sú špecifické pre odvetvie železničnej dopravy. Systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability a všetky rozhrania spĺňajú základné požiadavky. Splnenie základných požiadaviek je predpokladom toho, aby mohol byť štrukturálny subsystém uvedený do prevádzky (článok 4 ods. 1). Dodržiavanie základných požiadaviek smernice nebráni tomu, aby sa uplatňovali iné ustanovenia EÚ (článok 3 ods. 2).

#### 3.1.3. Technické špecifikácie interoperability (TSI)

TSI vymedzujú nevyhnutné špecifikácie, ktoré subsystémy používajú na to, aby splnili základné požiadavky smernice 2008/57/ES a aby dosiahli ciele smernice 2008/57/ES, vrátane úsilia o dosiahnutie optimálnej úrovne technickej harmonizácie (článok 1 ods. 2). TSI identifikujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musia subsystémy spĺňať, a takisto špecifikujú rozhrania medzi subsystémami.

TSI identifikujú základné parametre, ktoré sú rozhodujúce pre interoperabilitu a IC. Okrem toho TSI uvádzajú, ktoré postupy<sup>(4)</sup> sa majú použiť, aby bolo možné posúdiť zhodu a vhodnosť IC na použitie na jednej strane a postup overenia ES vo vzťahu k subsystému na strane druhej.

Každá TSI označuje cieľový subsystém, ktorý sa bude dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu (článok 5 ods. 4). Na tieto účely sa v kapitole 4 každej TSI vymedzujú základné parametre a rozhrania cieľového subsystému a v kapitole 7 sa vymedzuje proces implementácie s cieľom dospieť k tomuto cieľovému subsystému vrátane prípadného prechodného obdobia.

V určitých prípadoch, ak je skutočne nevyhnutné dospieť k interoperabilite, sa TSI výslovne odvolávajú na európske normy alebo ich časť (časti), alebo na špecifikácie. Tieto normy sú povinné od momentu vstupu TSI do platnosti.

<sup>(1)</sup> Koncept nového prístupu bol revidovaný v roku 2008 na základe nového legislatívneho rámca pre hodnotenie zhody, akreditáciu a dozor nad trhom.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 390, 31.12.2004, s. 24.

<sup>(4)</sup> TSI označujú moduly, ktoré sa majú použiť v relevantnom rozhodnutí Komisie.



Vykonávanie smernice 2008/57/ES by nemalo vytvárať prekážky na zachovanie a rozvoj existujúcej železničnej siete každého členského štátu, ktoré sú z pohľadu nákladov a výnosov neoprávnené, ale namiesto toho by malo ísť o snahu podporiť cieľ interoperability. Preto TSI zohľadňujú aj akúkoľvek časť systému železníc, ktorá si vyžaduje špecifické ustanovenia, a z tohto dôvodu vymedzujú „špecifické prípady“.

Spravidla by bol špecifický prípad zahrnutý do TSI v podobe odlišnej hodnoty pre parameter (napr. rozchod koľaje na Pyrenejskom polostrove v TSI infraštruktúra). Za určitých okolností, keď TSI neobsahujú znenie špecifického prípadu, môžu sa výslovne odvolávať na vnútroštátny predpis. Takéto predpisy sa oznámia a členské štáty musia určiť orgán, ktorý vykoná postup overovania (určený orgán) (článok 17).

Ak sa TSI nemôže výslovne zaoberať niektorými technickými aspektmi zodpovedajúcimi základným požiadavkám (napr. z dôvodu absencie harmonizovaného riešenia alebo z dôvodu nedostatočného vzájomného uznávania medzi zainteresovanými stranami), potom sa v tejto TSI jasne identifikujú ako „otvorené body“ (článok 5 ods. 6).

#### 3.1.4. Vnútroštátne predpisy

Až do dosiahnutia cieľového systému (článok 5 ods. 4) a následne interoperability sa členské štáty pri uplatňovaní základných požiadaviek spoliehajú na vnútroštátne predpisy (článok 17 ods. 3). Je to tak preto, že:

- TSI nie sú z rôznych dôvodov úplné (napr. otvorené body, rozsah pre prvý súbor TSI je obmedzený na TEN-T, TSI sa v súčasnosti vypracovávajú),
- niektoré subsystémy v niektorých členských štátoch si môžu vyžadovať výnimky na to, aby bolo možné zabezpečiť spätnú kompatibilitu s existujúcimi zariadeniami,
- väčšina existujúcich subsystémov bola uvedená do prevádzky predtým, ako smernice o interoperabilite alebo niektoré TSI nadobudli platnosť, a preto nespĺňajú všetky TSI,
- ak TSI neobsahuje znenie špecifického prípadu, potom sa na tieto prípady uplatňujú vnútroštátne predpisy.

Tieto vnútroštátne predpisy sú oznámené Komisii, ktorá ich následne musí monitorovať kvôli tomu, aby sa zabránilo diskriminačným vnútroštátnym predpisom (článok 17 ods. 3), ktoré zavádzajú nepotrebné požiadavky a zbytočné overovania. Vo vzťahu k uvádzaniu vozidiel do prevádzky by sa mali uplatňovať len tieto vnútroštátne predpisy, odkazy na ktoré by mali byť zakomponované do referenčného dokumentu (článok 27 ods. 3).

*Záver: Na základe smernice a jej zásad transparentnosti a nediskriminácie by sa malo dospieť k záveru, že na povoľovanie štrukturálnych subsystémov a vozidiel by sa mali uplatňovať len tie vnútroštátne predpisy, ktoré boli oznámené.*

Odtiaľ každý odkaz na vnútroštátne predpisy v tomto odporúčaní znamená „oznámené vnútroštátne predpisy“.

*Od momentu prijatia TSI by členské štáty nemali prijať vnútroštátny predpis vzťahujúci sa na výrobky alebo časti subsystémov, ktoré sú predmetom tejto TSI (s výnimkou tých, ktoré sú „otvorenými bodmi“ a „špecifickými prípadmi“ v súlade s TSI, prípadne výnimiek).*

V skutočnosti akýkoľvek vnútroštátny predpis, ktorý nadmieru špecifikuje parameter, ktorý je už obsiahnutý v TSI, môže viesť k nezhode medzi dvoma subsystémami spĺňajúcimi TSI. Napríklad vnútroštátny predpis vzťahujúci sa na vozidlo, ktorým sa ukladajú prísnejšie požiadavky, ako sa uvádza v TSI, pre osoby so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM), môže viesť k situácii, keď vozidlo, ktoré je v zhode s TSI a ktoré už bolo povolené v inom členskom štáte, nebude môcť byť opätovne povolené. Preto podľa článku 17 ods. 3 bude Komisia monitorovať vnútroštátne predpisy s cieľom zabrániť svojoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzeniu (článok 17 ods. 3).

Navyše, s ohľadom na voľný pohyb subsystémov, v smernici 2008/57/ES sa zohľadňuje zmysel nového prístupu: ak výrobok, ktorý vyhovuje neharmonizovaným technickým špecifikáciám (t. j. príslušným vnútroštátnym predpisom), spĺňa základné požiadavky, potom tento výrobok môže byť povolený na uvedenie do prevádzky bez ďalšej kontroly (článok 16) <sup>(1)</sup>.

#### 3.1.5. Harmonizované normy (EN)

Aby bolo možné dosiahnuť cieľ spoločného trhu, technické špecifikácie výrobkov, ktoré spĺňajú základné požiadavky, sa môžu uvádzať v harmonizovaných normách (EN). V niektorých prípadoch sa v harmonizovaných normách, ktoré obsahujú základné parametre TSI, uvádza predpoklad zhody s TSI. V súlade so zmyslom nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii sú tieto EN naďalej dobrovoľné, ale ich odkazy sa uverejňujú v Úradnom vestníku Európskej únie a uvádzajú v príručke uplatňovania TSI s cieľom uľahčiť ich používanie v rámci odvetvia.

<sup>(1)</sup> Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 15 ods. 1 a kapitoly V smernice, ktoré sú podrobnejšie uvedené v časti 5 tohto dokumentu.



### 3.2. Vývoj interoperability

K interoperabilite by sa malo dospieť postupne.

Pokým neexistujú úplné TSI zahŕňajúce celý systém železníc a nedospeje sa k zhode všetkých subsystémov s TSI, základné požiadavky smernice 2008/57/ES vo vzťahu k častiam systému železníc alebo aspektom, ktoré nie sú predmetom TSI, sú splnené prostredníctvom zhody s vnútroštátnymi predpismi vrátane predpisov, ktoré sa vzťahujú na oznámené medzinárodné dohody (článok 17 ods. 3).

Z dlhodobého hľadiska nebudú tieto vnútroštátne predpisy potrebné, ak bude cieľový systém špecifikovaný a zavedený.

TSI budú existovať paralelne s vnútroštátnymi predpismi až do dosiahnutia úplnej interoperability. V tomto prechodnom období je potrebný postup, ktorý by uľahčil vzájomné schvaľovanie vozidiel. Na tieto účely sa všetky vnútroštátne predpisy, ktoré uplatňujú členské štáty na uvádzanie vozidiel do prevádzky, zatriedia a odkazy na ne sa uvedú v referenčnom dokumente (článok 27). Články 16, 23, 25 a 27 smernice zabezpečujú vzájomné uznávanie („vzájomné schvaľovanie“) takýchto vnútroštátnych predpisov a kontrolu podľa týchto predpisov.

## 4. Overenie toho, či komponenty interoperability (IC) a subsystémy boli vytvorené v súlade s platnými požiadavkami

### 4.1. Posudzovanie zhody a vhodnosti na použitie komponentov interoperability

TSI určujú komponenty interoperability v rámci svojho rozsahu a stanovujú postupy, ktoré musí výrobca dodržať, aby bolo možné posúdiť zhodu a/alebo vhodnosť na použitie komponentov interoperability. Na základe TSI sa môže vyžadovať, aby notifikovaný orgán, ktorý vydáva vyhlásenie o zhode a vhodnosti na použitie, vykonal posúdenie. Výrobca potom vypracuje vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie (článok 13 a príloha IV).

Aby komponenty interoperability mohli byť uvedené na trh, musia byť označené vyhlásením ES o zhode, a ak si to vyžaduje postup týkajúci sa vyhlásenia ES o zhode, k tomuto vyhláseniu je priložené aj zodpovedajúce osvedčenie ES. Okrem toho, ak sa podľa TSI vyžaduje povolenie typu v prevádzke, ku komponentom interoperability je priložené vyhlásenie ES o vhodnosti na použitie a osvedčenie ES o vhodnosti na použitie. Komponent interoperability spĺňa základné požiadavky smernice 2008/57/ES vtedy, keď má udelené vyhlásenie ES o zhode alebo vyhlásenie ES o vhodnosti na použitie. Keď komponenty interoperability podliehajú iným právnym predpisom EÚ, ktoré sa zaoberajú inými hľadiskami, vo vyhlásení ES sa tiež uvádza, že komponenty interoperability rovnako spĺňajú základné požiadavky týchto právnych predpisov EÚ.

### 4.2. Postup pri overovaní subsystémov <sup>(1)</sup>

#### 4.2.1. Postup ES pri overovaní subsystémov

Notifikovaný orgán kontroluje zhodu subsystému s platnou (platnými) TSI na základe informácií, ktoré sú dostupné v príslušnej TSI a registroch [článok 5 ods. 3 písm. e) a článok 18 ods. 2].

Činnosť notifikovaného orgánu zodpovedného za overenie ES subsystému sa začína v etape projektovania a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu preberania zo strany žiadateľa, pred uvedením subsystému do prevádzky. Zahŕňa aj overenie rozhraní vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval. Overovanie zo strany notifikovaného orgánu sa však podľa smernice 2008/57/ES obmedzuje na požiadavky uvedené v platných TSI. Je možné, že notifikovaný orgán na to, aby splnil svoju úlohu, bude nahliadnuť do registrov.

Napríklad, v prípade obnovy alebo modernizácie úseku trate si notifikovaný orgán musí byť istý v tom, že boli vybrané správne možnosti TSI. V tomto prípade obsah TSI nebude stačiť na to, aby sa skontrolovali rozhrania s príslušnými úsekmi trate: napríklad notifikovaný orgán potrebuje vedieť, či je na príslušnom úseku rovnaký rozchod trate a napätie <sup>(2)</sup>.

Notifikované orgány aplikujú postup overovania ES podľa „modulov“, ktoré sú uvedené v TSI a v niektorých prípadoch sú stanovené v osobitnom rozhodnutí Komisie. Zaznamenávajú svoje závery v podobe návrhu osvedčenia ES o overení a prostredníctvom vytvorenia súboru technickej dokumentácie.

Ak sa na subsystém alebo jeho časť vzťahujú aj akékoľvek iné právne predpisy EÚ, notifikovaný orgán porovnáva akékoľvek iné osvedčenie ES, vychádzajúce z týchto právnych predpisov, ktoré vydal príslušný notifikovaný orgán, ktorého sa tieto právne predpisy týkajú.

<sup>(1)</sup> Zmenená a doplnená príloha VI k smernici.

<sup>(2)</sup> Pozri tiež v tomto dokumente oddiel 5.3, ktorý sa týka bezpečnej integrácie a technickej zlučiteľnosti, a oddiel 9, ktorý sa týka registrov.

#### 4.2.2. Postup pri overovaní subsystémov v prípade vnútroštátnych predpisov

Orgán, ktorý určia členské štáty (určený orgán), použije v prípade vnútroštátnych predpisov postup podobný postupu ES pre overovanie, a to tak, že vypracuje návrh osvedčenia o overení v prípade vnútroštátnych predpisov, ako aj súbor technickej dokumentácie (článok 17 ods. 3). Žiadateľ potom vypracuje vyhlásenie o zhode s vnútroštátnymi predpismi.

#### 4.2.3. Vyhlásenie vypracované žiadateľom<sup>(1)</sup>

Žiadateľ je zodpovedný za predloženie vyhlásenia ES o overení subsystému vyhlasujúc, že systém spĺňa príslušnú (príslušné) TSI a základné požiadavky vyplývajúce prípadne z iných právnych predpisov EU.

Takisto v prípade, keď sa uplatňujú vnútroštátne predpisy, žiadateľ vypracuje vyhlásenie o zhode s vnútroštátnymi predpismi vo vzťahu k častiam, na ktoré sa vzťahujú vnútroštátne predpisy. Žiadateľ bude môcť formálne požiadať príslušný národný bezpečnostný orgán o povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky až potom, čo zhromaždí všetky predchádzajúce dôkazy a vyhlásenia.

Osvedčenia ES a vyhlásenia ES platia v celej EÚ. Osvedčenia a vyhlásenia týkajúce sa vnútroštátnych predpisov platia v celej EÚ s výnimkou ustanovení, ktoré sa týkajú technickej zlučiteľnosti alebo bezpečnej integrácie medzi vozidlom a sieťou, nakoľko tieto aspekty sú predmetom osobitných ustanovení, ktoré sa vzťahujú na uvádzanie vozidiel do prevádzky (ďalšie údaje sú uvedené v nasledujúcich oddieloch).

Žiadateľ k vyhláseniu ES o overení priloží súbor technickej dokumentácie, ktorý zostavil notifikovaný orgán (podľa odseku 4.2.1).

### 5. Povolenie na uvedenie do prevádzky

#### 5.1. Čo znamená povolenie na uvedenie do prevádzky?

##### 5.1.1. Konceptia

Postup pre povolenie na uvedenie do prevádzky bol prvýkrát zavedený v smernici 96/48/ES a mal doplniť koncepciu uvádzania na trh podľa odseku 3.1.1. Zatiaľ čo výrobok alebo komponent interoperability je možné uviesť na trh bez predchádzajúceho povolenia príslušného orgánu, neplatí to pre subsystém, ktorý si vyžaduje povolenie, ktoré musí príslušný orgán udeliť ešte pred uvedením subsystému do prevádzky (článok 15).

Každý členský štát povolí uviesť do prevádzky tie štrukturálne subsystémy tvoriace systém železníc, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na jeho území (článok 15). Podobne sa kapitola V smernice vzťahuje na povolenie vozidiel.

Povolenie subsystému na uvedenie do prevádzky sa vyžaduje vo vzťahu k všetkým častiam systému železníc: tratiam TEN-T a tratiam mimo TEN-T, vysokorýchlostným tratiam alebo konvenčným tratiam, ako aj subsystémov, ktoré tvoria vozidlá premávajúce na týchto tratiach, bez ohľadu na to, či existuje, alebo neexistuje príslušná TSI.

Členský štát, ako súčasť overenia základných požiadaviek, kontroluje technickú zlučiteľnosť týchto subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú, ako aj bezpečnú integráciu týchto subsystémov v čase, keď sú integrované do systému železníc (článok 15).

Technická zlučiteľnosť a bezpečná integrácia sa vzťahujú na všetky štrukturálne subsystémy – na tie, ktoré sú integrované do vozidla, aj na tie, ktoré sa nachádzajú na každej strane rozhrania medzi vozidlom a príslušnou sieťou.

Povoľovanie je proces, ktorý je potrebné realizovať pred uvedením do prevádzky. Podľa článku 15 sa predpokladá dohľad nad neustálym dodržiavaním základných požiadaviek ako súčasť dohľadu nad systémom riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry podľa smernice 2004/49/ES. Národný bezpečnostný orgán, ktorý má v úmysle odobrať povolenie na uvedenie do prevádzky, uplatňuje postupy podľa smernice 2004/49/ES (článok 21 ods. 9 smernice 2008/57/ES).

Ak sú národné bezpečnostné orgány presvedčené o tom, že schválené vozidlo alebo subsystém už nespĺňa základné požiadavky (napr. z dôvodu nevyhovujúcej údržby, projektovania alebo lokálnej chyby, ktorá sa zistila po schválení), mali by prijať opatrenie podľa smernice 2004/49/ES, aby sa uistili v tom, že riziko je primerane riadené.

<sup>(1)</sup> Zmenená a doplnená príloha V k smernici.

### 5.1.2. Povolenie na uvedenie subsystémov do prevádzky

Povolenie na uvedenie do prevádzky sa týka štrukturálnych subsystémov, ktoré sú vymedzené v prílohe II<sup>(1)</sup> k smernici 2008/57/ES (energia, infraštruktúra, vozový park, traťové riadenie-zabezpečenie a návštenie, palubné riadenie-zabezpečenie a návštenie) a podrobnejšie vymedzené v príslušných TSI (článok 15).

### 5.1.3. Povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky

V smernici 2008/57/ES sa určujú ustanovenia, na základe ktorých sa udeľuje povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky (kapitola V). Pretože vozidlá pozostávajú z jedného alebo viacerých subsystémov, platia ustanovenia smernice 2008/57/ES, vzťahujúce sa na uvádzanie subsystémov do prevádzky (článok 15) bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia, ktoré sa týkajú uvádzania vozidiel do prevádzky (kapitola V).

Povolenie, ktoré jeden členský štát udelil vozidlu, platí vo všetkých členských štátoch bez toho, aby bolo dotknuté rozhodnutie druhého členského štátu požadovať dodatočné povolenie (článok 23). V prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, sa povolenie obmedzuje na sieť členského štátu, ktorý toto povolenie udelil (články 24 a 25). Overovanie dodatočných povolení sa však vykonáva v obmedzenom rozsahu.

Povolenie vozidla znamená uznanie zo strany členského štátu, že určený prevádzkový stav vozidla spĺňa základné požiadavky smernice a ostatných právnych predpisov EÚ v čase, keď má byť vozidlo použité v rámci siete tohto členského štátu.

Povolenie udelené vozidlu môže stanovovať podmienky používania a ďalšie obmedzenia (článok 21 ods. 6). Napríklad v prípade elektrických trakčných vozidiel by malo byť v povolení uvedené napätie tratí, po ktorých môže vozidlo premávať. Osobitné otázky zlučiteľnosti týkajúce sa jazdných ciest<sup>(2)</sup> medzi vlastnosťami vozidla a špecifickými vlastnosťami konkrétnych jazdných ciest (napr. obmedzenie hmotnosti, elektrifikačné systémy, systémy zabezpečenia vlaku) by však mali byť riešené na základe systému riadenia bezpečnosti železničnými podnikmi, pričom by sa mali uplatňovať podmienky používania a obmedzenia, ktoré sú uvedené v povolení a v súbore technickej dokumentácie a informácie o charaktere infraštruktúry, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry v rámci registra infraštruktúry (RINF) (pozri oddiel 6 tohto dokumentu).

V snahe vyhnúť sa geografickým špecifikám a potrebe opätovného povolenia vozidla v prípade zmeny charakteristiky jazdnej cesty (napr. nová elektrifikácia alebo zmena napätia) by sa mali všetky podmienky používania priložené k povoleniu vozidla na uvedenie do prevádzky (popri tých, ktoré spadajú do hraníc rozsahu používania, na ktoré bolo vozidlo navrhnuté) uviesť v zmysle parametrov vlastností technického projektu infraštruktúry (napr. prevádzka je možná len na koľajových obvodoch s frekvenciou xx Hz) a nie v zmysle geografických údajov.

*Poznámka: Povolenie na uvedenie do prevádzky je koncepcia, ktorá sa v mnohom odlišuje od „homologizácie“, ktorú v minulosti vykonávali vnútroštátne železničné spoločnosti. Homologizácia v podstate predstavovala povolenie výrobcu, ktoré vykonávala vnútroštátna železničná spoločnosť pri kúpe výrobcu, zatiaľ čo povolenie predstavuje právnu požiadavku na získanie povolenia na uvedenie subsystému alebo vozidla do prevádzky na základe vymedzeného súboru overení, ktoré vykonali orgány určené vládou a národné bezpečnostné orgány.*

## 5.2. Hranica medzi povolením na uvedenie do prevádzky a prevádzkou a údržbou subsystémov a vozidiel

### 5.2.1. Všeobecné zásady

Aby bolo možné „uľahčiť“ progresívne vytváranie vnútorného trhu, pokiaľ ide o zariadenia a služby určené na výstavbu, obnovu, modernizáciu a prevádzku systému železníc v rámci Spoločenstva“ (článok 1), je vhodné oddeliť povoľovanie uvádzania štrukturálnych systémov/vozidiel do prevádzky od regulovania ich prevádzky.

Toto oddelenie umožní, aby vozidlá, ktoré patria k danému typu vozidiel, uviedli do prevádzky rôzni výrobcovia alebo zmluvné subjekty, aby ich prevádzkovali rôzne železničné podniky a aby ich údržbu vykonávali rôzne subjekty zodpovedné za údržbu podľa odlišných režimov údržby v závislosti od prevádzkového kontextu.

Napríklad výrobca môže požiadať o povolenie pre lokomotívu alebo typ lokomotívy určenej na prevádzku v sieti v členskom štáte, aby ju mohol predávať niekoľkým rôznym železničným podnikom alebo lízingovým spoločnostiam atď., aby ju prevádzkovali rôzne železničné podniky, z ktorých každý bude mať odlišné usporiadanie systému riadenia bezpečnosti na účely riadenia a údržby lokomotív.

Železničný podnik môže eventuálne prevádzkovať povolenú lokomotívu, ktorú predtým prevádzkoval iný železničný podnik na tej istej sieti, bez potreby nového povolenia.

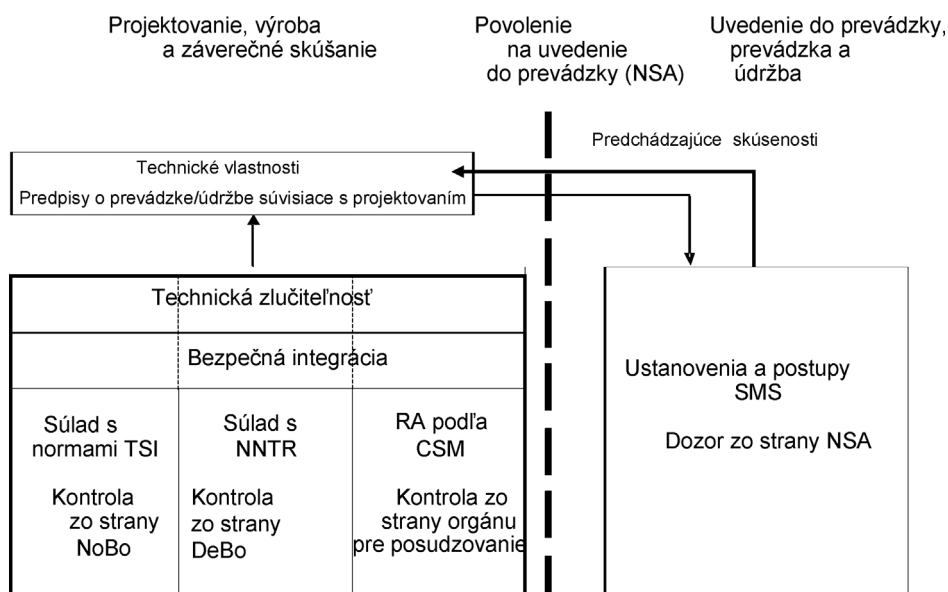
<sup>(1)</sup> V súčasnosti Komisia pracuje na úprave prílohy II k smernici 2008/57/ES.

<sup>(2)</sup> Cestovný plán, podľa ktorého vlak premáva.

Aby bolo možné definovať túto hranicu, v smernici 2008/57/ES sa ustanovujú pravidlá a proces povoľovania s cieľom dosiahnuť určený prevádzkový stav vozidla. Po uvedení subsystému do prevádzky je potrebné presvedčiť sa, či sa daný subsystém prevádzkuje a udržiava v súlade so základnými požiadavkami, ktoré sa naň vzťahujú. Podľa smernice 2004/49/ES je za splnenie týchto požiadaviek zodpovedný manažér infraštruktúry alebo železničný podnik vo vzťahu k svojim subsystémom bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť ostatných aktérov (článok 4 ods. 4 smernice 2004/49/ES). Národné bezpečnostné orgány môžu vykonávať kontrolu dodržiavania týchto požiadaviek v čase udeľovania bezpečnostných certifikátov a bezpečnostných povolení železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry (články 10, 11 a 16 smernice 2004/49/ES).

Výnimka v súvislosti s touto deliacou čiarou sa týka prevádzkových predpisov a predpisov údržby, pozri oddiel 5.2.2.

Zo všeobecného hľadiska sa smernicou 2008/57/ES regulujú technické charakteristiky (hlavne projektovanie, výroba a záverečné testovanie) subsystémov a vozidiel a proces ich povoľovania na uvedenie do prevádzky a smernicou 2004/49/ES sa regulujú subjekty, ktoré ich používajú, prevádzkujú a vykonávajú ich údržbu, ako je to uvedené v nasledujúcom diagrame.



V uvedenom grafe:

- „NNTR“ znamená „vnútroštátne technické predpisy notifikované v súlade s článkom 17“, ale zahŕňa takisto pravidlá pre otvorené body, výnimky a prípadne osobitné prípady.
- „RA podľa CSM“ znamená „posudzovanie rizík v rámci CSM“ a vzťahuje sa na aspekty technickej zlučiteľnosti a bezpečnej integrácie, ktoré majú význam pre základné požiadavky, ale nezaoberajú sa nimi normy TSI ani NNTR.
- Technické vlastnosti a predpisy o prevádzke/údržbe súvisiace s projektovaním sa môžu odvodiť z postupu povoľovania a tvoria súčasť súboru technickej dokumentácie.
- Prostredníctvom zohľadnenia predchádzajúcich skúseností je potrebné upravovať technické vlastnosti na základe reálnej prevádzky a údržby subsystémov/vozidiel. Riadenie zmeny je súčasťou systému riadenia bezpečnosti jednotlivých manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, ako sa vysvetľuje v nasledujúcich dvoch oddieloch.

#### 5.2.2. Požiadavky na údržbu a prevádzku, ktoré je potrebné overiť pred povolením na uvedenie do prevádzky

V súlade s článkom 15 ods. 2 smernice 2008/57/ES členské štáty kontrolujú, či subsystémy vyhovujú ustanoveniam o prevádzke a údržbe, ktoré sa vzťahujú na určený prevádzkový stav pred ich uvedením do prevádzky. To znamená, že pred udelením povolení na uvedenie do prevádzky je potrebné vykonať kontrolu toho, či bude možné prevádzkovať a vykonávať ich údržbu podľa predpisov pre prevádzku a údržbu, ktoré sú uvedené v príslušnej TSI.

TSI pre prevádzku a riadenie dopravy sa takisto vypracúvajú a schvaľujú podľa smernice 2008/57/ES, ale keďže sa vzťahujú na neštruktúrálne subsystémy, nie je potrebné tento subsystém schvaľovať. Všetky špecifikácie týkajúce sa prevádzkových požiadaviek, ktoré by mali byť definované v rámci určeného prevádzkového stavu (napr. vlastnosti brzd, húkačky na ríadiacich vozidlách), sú uvedené v štruktúrálnych TSI.

V TSI pre prevádzku a riadenie dopravy sa vymedzujú požiadavky pre „postupy a zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov“ (príloha II). To sa netýka záväzkov v súvislosti s povolením určeného prevádzkového stavu, ktoré získa žiadateľ (napr. výrobca), ale harmonizovaných postupov, ktoré sú potrebné na zabezpečenie konzistentnej prevádzky jednotlivých častí systému železníc, ktorú vykonávajú manažéri infraštruktúry alebo železničné podniky v rámci svojich systémov riadenia bezpečnosti.

Jedným z primárnych účelov TSI pre prevádzku a riadenie dopravy je harmonizovať rozdelenie prevádzkovej zodpovednosti medzi manažérov infraštruktúry a železničné podniky, ktorá by inak musela byť predmetom veľmi zložitých súboru mnohostranných dohôd o spolupráci.

Všetky požiadavky, ktoré sú dôležité pre údržbu a ktoré sú potrebné na zavádzanie základných požiadaviek s cieľom dospieť k interoperabilite, sú uvedené v štrukturálnych TSI, a to na základe technickej charakteristiky subsystému. Žiadateľ na tomto základe predkladá predbežnú dokumentáciu o údržbe a prevádzke, ktorá musí byť súčasťou súboru technickej dokumentácie príslušného subsystému. Súbor technickej dokumentácie je základnou, úvodnou referenciou pre trvalé riadenie údržby a obsahuje manuály pre počiatočnú prevádzku a údržbu. Po uvedení do prevádzky je železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, spolu so subjektom zodpovedným za údržbu, zodpovedný za nepretržité preverovanie údržbových zásahov a za upravovanie týchto informácií tak, aby odrážali pracovný cyklus a predchádzajúce skúsenosti (články 4 a 9 smernice 2004/49/ES). Treba pripomenúť, že riadenie zmeny je súčasťou systému riadenia bezpečnosti jednotlivých manažérov infraštruktúry a železničných podnikov.

### 5.2.3. Systémy riadenia bezpečnosti (SMS)

Na základe smernice 2004/49/ES manažéri infraštruktúry a železničné podniky počas plnenia svojich povinností a zodpovedností realizujú systém riadenia bezpečnosti, ktorý spĺňa požiadavky EÚ a vnútroštátne požiadavky a ktorý obsahuje spoločné zložky. Postupy zabezpečovania bezpečnej prevádzky (vrátane používania a údržby) vozidiel/subsystémov sú obsiahnuté v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (pre vozidlá) a manažéra infraštruktúry (pre siete).

Jedným z cieľov bezpečnostného certifikátu a bezpečnostného povolenia je predložiť dôkaz o tom, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry zaviedli svoje systémy riadenia bezpečnosti a že počas prevádzky príslušných subsystémov sú schopní plniť základné požiadavky uvedené v TSI. Bezpečnostné certifikáty a bezpečnostné povolenia sú revidované v pravidelných intervaloch, čo ale neplatí pre povolenie na uvedenie do prevádzky. Povolenie na uvedenie do prevádzky však zostáva stále v platnosti, s výnimkou prípadu akejkoľvek podstatnej zmeny, ktorá ovplyvňuje určený prevádzkový stav (technickú charakteristiku) a ktorá by mohla nastať napríklad v rámci obnovy alebo modernizácie, v závislosti od rozsahu prác. Zmeny v prevádzke železničného podniku sa teda riadia smernicou 2004/49/ES a zmeny určeného prevádzkového stavu vozidla alebo subsystému sa riadia procesom povoľovania v súlade so smernicou 2008/57/ES.

## 5.3. Technická zlučiteľnosť, bezpečná integrácia a zlučiteľnosť medzi vozidlami

### 5.3.1. Technická zlučiteľnosť

Technická zlučiteľnosť je jednou zo „základných požiadaviek“, ktoré musí spĺňať „systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní“ (článok 4).

Technická zlučiteľnosť je vymedzená v prílohe III k smernici 2008/57/ES: „Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné vzájomne a aj s tými zariadeniami, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na používanie v systéme železníc“. Tiež je špecifikovaná pre rôzne štrukturálne subsystémy (príloha III body 2.2.3, 2.3.2 a 2.4.3).

V prílohe I oddiele 3 sa vymedzuje technická zlučiteľnosť ako základný kameň kvality dopravných služieb, výkonu, bezpečnosti a nákladov systému železníc.

Železničný podnik, ktorý prevádzkuje vlak, potrebuje vedieť, či daná jazdná cesta podporuje prevádzku jeho vlaku, t. j. či je technicky zlučiteľný.

Preto TSI obsahujú špecifikácie, ktoré sú potrebné na to, aby boli subsystém a jeho rozhrania interoperabilné a spĺňali základné požiadavky (vrátane požiadaviek technickej zlučiteľnosti). Ak existujú príslušné TSI a ak sa používajú, technická zlučiteľnosť sa overí odkazom na TSI (článok 17 ods. 2).

Ak neexistuje príslušná TSI, ktorá by obsahovala základné požiadavky technickej zlučiteľnosti (napr. rozhranie s predchádzajúcim systémom návštenia/zabezpečenia vlaku, infraštruktúra, ktorá nie je v zhode s TSI, energia, subsystémy riadenie-zabezpečenie a návštenie), použijú sa vnútroštátne predpisy.

To znamená, že pokiaľ sa TSI nezaoberajú všetkými rozhraniami so všetkými časťami siete, členské štáty by mali ustanoviť predpisy, ktoré špecifikujú všetky požiadavky spolu s tými, ktoré sú uvedené v TSI a ktoré sú nevyhnutné pre technickú zlučiteľnosť medzi vozidlami a časťami siete, ktoré nie sú v zhode s TSI a za ktoré sú členské štáty zodpovedné. Sem budú napríklad patriť predchádzajúce požiadavky na palubné vlakové zabezpečovacie systémy, aby sa palubné systémy CCS vo vozidle mohli naprojektovať, nainštalovať a overiť ako systémy, ktoré dokážu čítať signály z traťových transpondérov predchádzajúceho systému a reagovať na ne.

V prechodnej fáze sa môže stať, že niektoré členské štáty ešte nespĺňajú požiadavku zaviesť do praxe celú sústavu transparentných vnútroštátnych predpisov (článok 17) týkajúcich sa rozhrania vozidlo-sieť, ak neexistuje príslušná TSI, a to takých podrobných, ako je TSI. K takejto situácii môže dôjsť preto, lebo špecifikácia týchto rozhraní, ktorá je taká potrebná na zachovanie existujúcich úrovní vnútroštátnej interoperability, bola v minulosti predmetom vnútroštátnych predpisov národných železničných spoločností. V takomto prípade sa neodporúča použiť metódy posudzovania rizika s cieľom preukázať technickú zlučiteľnosť na základe druhej a tretej zásady spoločných metód bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík (CSM RA), pretože to môže viesť k nezlučiteľnosti špecifikácií rozhrania medzi jednotlivými projektmi a k strate interoperability.

*Záver: Technická zlučiteľnosť na rozhraní medzi sieťou a vozidlami je pre bezpečnosť veľmi dôležitá. Hoci by sa hľadisko bezpečnosti takéhoto rozhrania mohlo preukázať na základe druhej a tretej zásady CSM hodnotenia a posudzovania rizík, z dôvodov interoperability je potrebné, aby bola technická zlučiteľnosť preukázaná na základe prístupu založeného na predpisoch (prvá zásada spoločných metód bezpečnosti na posudzovanie rizika) vrátane harmonizovaných predpisov EÚ, akými sú TSI alebo normy EN, alebo v prípade, keď takéto predpisy neexistujú, na základe oznámených vnútroštátnych predpisov.*

### 5.3.2. Bezpečná integrácia

Počas povoľovania štrukturálnych subsystémov na uvedenie do prevádzky členské štáty skontrolujú, aby tieto subsystémy boli navrhnuté, konštruované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky, a členské štáty najmä skontrolujú, či sú bezpečne integrované do systému, v ktorom sa nachádzajú (článok 15 ods. 1), aby bolo možné zabezpečiť bezpečnú prevádzku systému železníc a riadenie rizík s ním spojených.

Na tieto účely je vo všeobecnosti potrebné preukázať toto:

- pokiaľ ide o uvedenie individuálneho subsystému do prevádzky, bezpečnú integráciu medzi týmto subsystémom a všetkými ostatnými subsystémami, do ktorých je integrovaný,
- pokiaľ ide o uvedenie vozidla do prevádzky, bezpečnú integráciu medzi príslušnými subsystémami vozidla (len v prípade prvého povolenia) a bezpečnú integráciu medzi vozidlom a príslušnou sieťou.

Kontrola bezpečnej integrácie sa však nevyžaduje vždy. Napríklad v prípade vozidiel a za špecifických podmienok sa v kapitole V smernice 2008/57/ES takéto povinnosti rušia v prípade vozidiel, ktoré už boli povolené v jednom členskom štáte a ktoré sú prevádzkované v inom členskom štáte.

Bezpečná integrácia je súčasťou základných požiadaviek (článok 15 ods. 1). Preto je vo všeobecnosti obsiahnutá v TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch (článok 17).

Pri preukazovaní bezpečnej integrácie prostredníctvom uplatňovania spoločných metód bezpečnosti na posudzovanie rizika žiadateľ bude musieť:

- uviesť odkaz buď na požiadavky TSI, alebo vnútroštátne predpisy použitím prvej zásady akceptovania rizika „používanie kódexov postupov“, alebo
- ak predmet nie je obsiahnutý v TSI a vo vnútroštátnych predpisoch, realizovať jednoznačný odhad rizika alebo štúdiu podobnosti, s cieľom identifikovať chýbajúce požiadavky (druhá a tretia zásada akceptovania rizika spoločných metód bezpečnosti na posudzovanie rizika), ktorá by mala byť zverejnená, aby to, čo národný bezpečnostný orgán akceptuje, bolo transparentné.

Ako sa uvádza v spoločných metódach bezpečnosti na posudzovanie rizika, použitie spoločných metód bezpečnosti na posudzovanie rizika na účely bezpečnej integrácie nesmie viesť k požiadavkám, ktoré sú v rozpore s požiadavkami uvedenými v TSI. Obdobne sa to vzťahuje aj na vnútroštátne predpisy. To znamená, že ak existujú požiadavky TSI alebo vnútroštátne predpisy, potom zostávajú naďalej povinné. Ak by to neplatilo, interoperabilitu by nebolo možné nikdy dosiahnuť.

*Závety:*

- *V prípade, ak je rozhranie medzi vozidlom a sieťou predmetom požiadavky TSI alebo vnútroštátneho predpisu, žiadateľ to bude považovať za kódex postupov a nebezpečenstvo (nebezpečenstvá), vo vzťahu ku ktorému (ku ktorým) boli definované požiadavky v takejto TSI alebo v takomto vnútroštátnom predpise, bude považované za skontrolované na základe splnenia požiadaviek obsiahnutých buď v TSI, alebo vo vnútroštátnom predpise. To znamená, že ak požiadavky TSI alebo vnútroštátneho predpisu obsahujú základné požiadavky bezpečnosti (t. j. všetky relevantné nebezpečenstvá), bezpečná integrácia sa preukáže na základe vykonania TSI alebo vnútroštátneho predpisu.*



— Ak existujú nebezpečenstvá, v súvislosti s ktorými TSI alebo vnútroštátny predpis neobsahujú príslušné požiadavky, znamená to, že TSI alebo vnútroštátne predpisy nespĺňajú v plnej miere základné požiadavky, a tento nedostatok sa musí riešiť v súlade s článkom 7. Tieto „chýbajúce požiadavky“ by sa mali zväziť pri budúcich revíziách TSI s cieľom postupne dosiahnuť, aby TSI úplne pokryli oblasť interoperabilných rozhraní. Medzičasom riziká kontroluje žiadateľ porovnaním s referenčným systémom alebo jasnou analýzou rizika v súlade s nariadením o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík.

— Z dôvodu interoperability je potrebné, aby sa technická zlučiteľnosť a bezpečná integrácia medzi vozidlom a sieťou preukázali prostredníctvom prístupu založeného na predpisoch. Preto by TSI mali v plnom rozsahu obsahovať oba aspekty.

Je potrebné poznamenať, že všetky požiadavky na povolenie na uvedenie do prevádzky sú uvedené v smernici 2008/57/ES a že smernica 2008/57/ES aj smernica 2004/49/ES sa dodržiavajú paralelne. To znamená, že:

— Ak sú na udržanie existujúcej úrovne bezpečnosti podľa smernice 2004/49/ES potrebné požiadavky nad rámec požiadaviek uvedených v TSI, potom aby sa neobmedzil pohyb vlakov, ktoré sú v zhode s TSI, tieto požiadavky by mali:

— mať podobu požiadaviek na infraštruktúru alebo prevádzku (ktoré by mali byť zakomponované do príslušných TSI ako riadne odôvodnený špecifický prípad), alebo

— ak sa nedá vyhnúť opatreniu, ktoré sa vzťahuje na vozidlo, malo by byť zapracované do TSI ako riadne odôvodnený špecifický prípad.

— Členské štáty by sa nemali odvolávať na smernicu 2004/49/ES na účely zavedenia dodatočných požiadaviek na povolenie na uvedenie do prevádzky.

### 5.3.3. Zlučiteľnosť medzi vozidlami

Pri príprave vlakov budú musieť železničné podniky používať vozidlá, ktoré sú technicky zlučiteľné so sieťou, ale tiež musia byť navzájom spriahnutelné. Keďže o systéme spriahnutia môže rozhodnúť buď železničný podnik z dôvodu riadenia svojich vlastných koľajových vozidiel, alebo niekoľko železničných podnikov na základe dohody s cieľom riadiť spoločné koľajové vozidlá, neexistuje dôkaz, ktorý by preukázal, že interoperabilita alebo optimálna úroveň harmonizácie si vyžaduje, aby každé koľajové vozidlo malo rovnaké spriahadlo.

Nakoľko musia byť vozidlá po spriahnutí naďalej bezpečné, TSI by mala obsahovať aspoň funkčné požiadavky vzťahujúce sa na spriahanie, ktoré sa musia overiť v kontexte overovacieho postupu ES.

Osobitná situácia nastáva v prípade vozňov, ktoré sa používajú v rámci vozňovej zásielky v sieti so štandardným rozchodom. Berúc do úvahy počet týchto vozidiel, je možné predstaviť si zapracovanie špecifikácie štandardného spriahadla do TSI, keďže to však nie je z hľadiska interoperability nevyhnutné, špecifikácia spriahadla by nemala byť povinná pre všetky vozne, ale mala by sa uplatňovať len pre vozne, ktoré používajú toto štandardné spriahadlo. Európska železničná agentúra (ERA) v súčasnosti študuje možnosti správneho umiestnenia týchto špecifikácií: Ak sa železničné podniky delia o vozidlá na základe obchodnej dohody [napr. Všeobecná zmluva o používaní vozňov (GCU)], je potom najlepšie miesto na správu týchto špecifikácií v samotnej dohode, v dobrovoľných normách v harmonizovaných normách alebo v TSI?

*Záver: ak TSI obsahuje špecifikáciu zlučiteľnosti medzi vozidlami, potom sa takáto špecifikácia overuje ako súčasť postupu ES overovania. Neexistuje však žiaden dôkaz o tom, že by sa z dôvodov interoperability vyžadovalo, aby malo každé železničné vozidlo rovnaké spriahadlo.*

## 5.4. Povolenia v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, a vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI

### 5.4.1. Povolenie vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI

Ustanovenia, ktoré sa vzťahujú na **prvé povolenie**, sú uvedené v článku 22 smernice 2008/57/ES.

Ak boli všetky subsystemy, ktoré sú integrované vo vozidle, povolené podľa kapitoly IV smernice 2008/57/ES, členský štát vozidlo priamo povolí bez ďalšej kontroly, pretože táto už bola vykonaná na základe kontroly vykonanej podľa postupu na uvádzanie systémov do prevádzky vrátane technickej zlučiteľnosti a bezpečnej integrácie [článok 15 a článok 22 ods. 2 písm. a)]. V prípadoch, keď subsystemy, ktoré sú integrované vo vozidlách, neboli povolené podľa kapitoly IV smernice 2008/57/ES, sa uplatnia nasledujúce odseky.

V prípade vozidiel, ktorých subsystemy majú všetky vyhlásenia ES o overení, existujú dva druhy technickej zlučiteľnosti: jeden medzi subsystemami vozidla a druhý medzi vozidlom a sieťou [článok 22 ods. 2 písm. b)].

V tejto súvislosti existuje aj ustanovenie o osobitnej kontrole bezpečnej integrácie medzi subsystemami, ktoré sú integrované vo vozidle, ako aj medzi vozidlom a sieťou.

Určený orgán kontroluje zhodu s vnútroštátnymi predpismi, ktoré sa týkajú otvorených bodov a špecifických prípadov.



Na  **dodatočné povolenia**  sa vzťahuje článok 23 smernice 2008/57/ES.

Smernica 2008/57/ES zabezpečuje vzájomné uznávanie rôznych spôsobov plnenia základných požiadaviek, aby sa predišlo novým kontrolám v rámci dodatočného povolenia.

V takomto prípade môže národný bezpečnostný orgán len nariadiť ďalšie požiadavky alebo dodatočné analýzy rizík (na základe spoločných metód bezpečnosti pre posudzovanie rizika), ktoré sa týkajú:

- technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a príslušnou sieťou vrátane vnútroštátnych predpisov platných pre otvorené body potrebné na zabezpečenie tejto zlučiteľnosti a
- vnútroštátnych predpisov uplatniteľných na špecifické prípady náležite určené v príslušných TSI.

*Záver: Členské štáty by nemali spochybňovať vnútroštátne predpisy týkajúce sa otvorených bodov, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou.*

To by však nemalo znamenať, že vnútroštátne predpisy, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou, sa automaticky považujú za rovnocenné, a teda zaradené do skupiny A v rámci referenčného dokumentu. To znamená, že referenčný dokument sa v súvislosti s vozidlami, ktoré sú v zhode s TSI, používa len v prípade otvorených bodov, ktoré sa týkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou alebo ktoré spadajú do špecifických prípadov. Národný bezpečnostný orgán len v posledných dvoch prípadoch (technická zlučiteľnosť medzi vozidlom a sieťou a špecifické prípady), po prijatí referenčného dokumentu podľa článku 27 smernice, nesmie spochybníť vzájomne uznané požiadavky, ktoré sú zaradené do skupiny A podľa prílohy VII k smernici 2008/57/ES.

*Príklad: Nie sú potrebné žiadne ďalšie kontroly na dodatočné povolenie vozidiel, ktoré sú v zhode s CCS TSI a ktoré premávajú na tratiach, ktoré sú v zhode s CCS TSI (za predpokladu, že vozidlá aj trate získali osvedčenie, že v plnej miere spĺňajú špecifikácie uvedené v rozhodnutí Komisie 2010/79/ES <sup>(1)</sup>).*

a

*Ak má byť vozidlo, ktoré je v zhode s CCS TSI, udelené dodatočné povolenie pre sieť, ktorá nie je v zhode s CCS TSI, potom sa kontroly týkajúce sa CCS môžu zamerať len na technickú zlučiteľnosť medzi palubnými systémami CCS a systémami CCS na sieti.*

#### 5.4.2. Povolenie vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI

Vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI, sú vozidlá, ktoré nezodpovedajú všetkým platným TSI vrátane tých, ktoré sú predmetom výnimiek, alebo pokiaľ v jednej alebo viacerých TSI nie je uvedená značná časť základných podmienok. V tomto poslednom prípade, aj keď vozidlo môže vyhovovať všetkým príslušným TSI, sa pojem „nie je v zhode s TSI“ použije len na účely zrozumiteľnosti.

Na  **prvé povolenie**  sa vzťahuje článok 24 smernice 2008/57/ES. Tento postup sa veľmi podobá postupu, ktorý sa používa pre vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI. Hlavný rozdiel spočíva v tom, že rozsah kontrol, ktoré sa majú vykonať vzhľadom na vnútroštátne predpisy, je vymedzený zoznamom parametrov v referenčnom dokumente, zatiaľ čo, pokiaľ ide o vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, je rozsah kontrol vzhľadom na vnútroštátne pravidlá určený predpismi, ktoré sú potrebné na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti so sieťou, zoznamom otvorených bodov a špecifickými prípadmi v každej TSI.

Pokiaľ však ide o časti, ktoré sú obsiahnuté v TSI, vzťahuje sa na ne postup overovania ES, ktorý zahŕňa technickú zlučiteľnosť a bezpečnú integráciu tak, ako je to uvedené v predchádzajúcich oddieloch.

Na  **dodatočné povolenie**  sa vzťahuje článok 25 smernice 2008/57/ES.

V tomto prípade je rozsah kontrol širší a nie je natoľko obmedzený ako v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI. Členské štáty môžu uplatňovať akékoľvek predpisy, ktoré sú potrebné na splnenie základných požiadaviek, za predpokladu, že sa vzťahujú na parametre uvedené v referenčnom dokumente. Členské štáty však:

- nesmú spochybňovať žiadnu časť prvého povolenia, ktorá sa netýka siete, pokiaľ žiadateľovi nepreukázu závažné bezpečnostné riziko. Túto možnosť nemôže národný bezpečnostný orgán využiť v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI, ani v prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI v prípade, keď predpisy, ktoré obsahujú príslušné parametre, spadajú do skupiny A.

Nakoľko spochybňovanie nemá vplyv na voľný pohyb subsystémov (článok 16), prvé overenie základných požiadaviek na subsystémy zo strany členských štátov má prednosť a druhý národný bezpečnostný orgán môže uplatňovať kontroly, iba ak prvé kontroly neboli obsiahnuté vo vyhlásení ES o overení,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 37, 10.2.2010, s. 74.

- môžu požiadať o hodnotenie rizika alebo skúšky, ktoré by overili zhodu s vnútroštátnymi predpismi v súvislosti s akýmkoľvek záznamami o prevádzke a preukázaní zlučiteľnosti siete, ale po tom, čo referenčný dokument nadobudne platnosť, môžu tak urobiť len pre predpisy skupín B a C.

Mnoho členských štátov rozlišuje medzi požiadavkami, ktoré sa vzťahujú na existujúce povolené vozidlá, a požiadavkami, ktoré sa vzťahujú na povolenie nových a modernizovaných/obnovených vozidiel. Ak sa v druhom členskom štáte predloží žiadosť o dodatočné povolenie existujúceho vozidla, ktoré nie je v zhode s TSI, článok 25 umožní druhému členskému štátu vykonať kontrolu, ktorá sa zameria iba na zlučiteľnosť so sieťou tohto druhého členského štátu. Druhý členský štát bude rešpektovať prvé povolenie, aj keď mohlo byť udelené na základe staršieho postupu, s výnimkou prípadu značného bezpečnostného rizika. Toto je v súlade s potrebou zabrániť diskriminácii medzi vozidlami, ktoré získali prvé povolenie v odlišných členských štátoch.

Preto by mal členský štát na účely zrozumiteľnosti vo svojich vnútroštátnych predpisoch jasne určiť, ktoré ustanovenia sa týkajú všetkých subsystémov v prevádzke a ktoré predpisy sa musia dodržiavať iba v prípade nových a modernizovaných/obnovených subsystémov, aby získali povolenie na uvedenie do prevádzky.

#### 5.5. Povolenie typu vozidla

V smernici 2008/57/ES sa stanovujú dva postupy pre povolenie typu vozidla:

- Typ vozidla môže byť po prvýkrát povolený (článok 26 ods. 1) na základe typovej skúšky bez toho, aby bolo akékoľvek vozidlo tohto typu povolené na uvedenie do prevádzky (pojem „typová skúška“ sa neobmedzuje len na kontrolu výkresov na pracovnom stole, ale obsahuje všetky potrebné skúšky prototypu). Ak je typ povolený, potom by sa mali akékoľvek povolenia vozidiel opierať o vyhlásenie o zhode s typom bez ďalšej kontroly (článok 26 ods. 3).

alebo

- Môže byť po prvýkrát povolené konkrétne vozidlo, a v takomto prípade musí byť zároveň povolený aj typ (článok 26 ods. 2).

Ak navyše vozidlo získa v druhom členskom štáte dodatočné povolenie na uvedenie do prevádzky, potom typ vozidla musí byť povolený v druhom členskom štáte a následné povolenia vozidla v tomto druhom členskom štáte sa opierajú o vyhlásenie o zhode s týmto typom bez potreby vykonania ďalšej kontroly.

#### 5.6. Povolenia vozidiel, ktoré premávajú po TEN a mimo TEN

Geografický rozsah pôsobnosti TSI, ktoré boli prijaté k dnešnému dňu, predstavuje železničnú časť siete TEN-T (príloha I). Komisia 29. apríla 2010 udelila agentúre mandát na rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI.

Ako sa uvádza v článku 8 ods. 3 smernice 2008/57/ES, kým rozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI, aby sa vzťahovali na celú železničnú sieť, nadobudne účinnosť:

##### a) povolenia na uvádzanie do prevádzky:

- vozidiel a palubných riadiacich-zabezpečovacích a signalizačných subsystémov, ktoré sa majú používať aspoň na časti siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI pre túto časť siete,
- infraštruktúry, energie a traťových riadiacich-zabezpečovacích a signalizačných subsystémov na časti siete, na ktorú sa nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI,

sa vydávajú v súlade s vnútroštátnymi predpismi podľa článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES<sup>(1)</sup>;

##### b) povolenia na uvádzanie do prevádzky vozidiel, ktoré sa majú príležitostne využívať na časti siete, na ktorú sa zatiaľ nevzťahuje rozsah pôsobnosti TSI, pre túto časť siete sa udeľujú v súlade s článkami 21 až 27 a vnútroštátnymi predpismi uvedenými v článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES.

To znamená, že na to, aby vozidlo mohlo byť povolené pre celú sieť členského štátu, musí byť v prvom prípade skontrolované vzhľadom na dva súbory predpisov (jeden pre sieť TEN-T a jeden pre sieť mimo TEN), pokiaľ členský štát nerozhodol inak vo svojich vnútroštátnych predpisoch transponujúcich smernicu 2008/57/ES, ale ak sa vozidlo prevádzkuje na sieti mimo TEN iba príležitostne, malo by byť skontrolované len vzhľadom na jeden súbor predpisov.

<sup>(1)</sup> Smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2008/110/ES (Ú. v. EÚ L 345, 23.12.2008, s. 62) sa zmenila a doplnila smernica 2004/49/ES, pričom sa zmenil obsah prílohy III tak, že už nie je potrebný odkaz na článok 8.

### 5.7. Povolenia pre vozidlá prichádzajúce z tretích krajín

Vo všeobecnosti platí zásada, že vozidlo prichádzajúce po prvýkrát z tretej krajiny musí na uvedenie do prevádzky povoliť národný bezpečnostný orgán, ktorý je na to príslušný v rámci siete, ešte predtým, ako sa v sieti použije (článok 21 ods. 1).

V prípade vozidiel, ktoré premávajú medzi členským štátom a treťou krajinou na sieti, ktorej rozchod koľají sa líši od hlavnej železničnej siete v Spoločenstve, a pri zohľadnení špecifických prípadov a odchýlok je možné uplatniť medzinárodné dohody (článok 21 ods. 11). Obyčajne ide o vozidlá, ktoré premávajú medzi pobaltskými štátmi a tretími krajinami používajúcimi ruský rozchod koľají.

V rámci výnimky zo všeobecných pravidiel povolenia na uvedenie do prevádzky, ktoré boli udelené pred 19. júlom 2008 vrátane tých, ktoré boli udelené na základe medzinárodných dohôd, ako sú RIC a RIV, zostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, na základe ktorých boli povolenia udelené (článok 21 ods. 12).

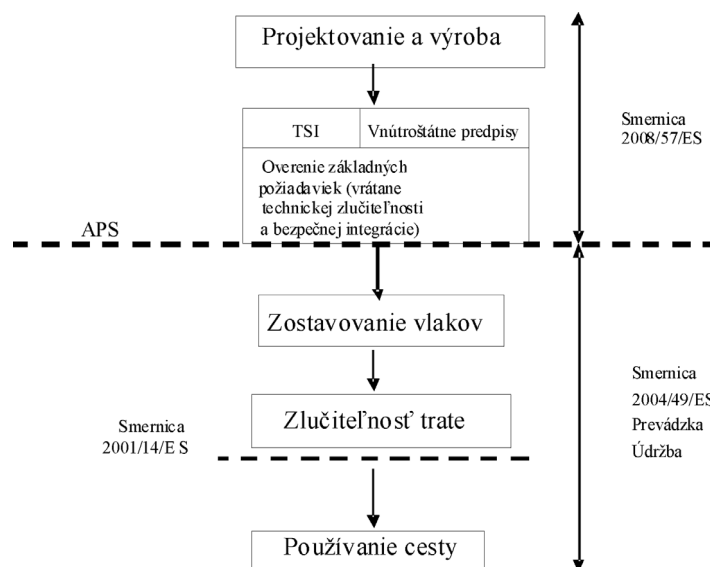
Nakoniec, pokiaľ ide o medzinárodné dohody, platí, že ak je EÚ členom takýchto dohôd, potom sú ich predpisy pre EÚ a jej členské štáty záväzné. Napríklad, keď bude EÚ riadnym členom COTIF 99 a bude uplatňovať revidovanú prílohu ATMF, potom vozidlá povolené v tretej krajine, ktorá uplatňuje COTIF, budú môcť využívať sieť EÚ, pokiaľ im povolenie vydal príslušný orgán na základe požiadaviek, ktoré sú rovnaké alebo rovnocenné ako tie, ktoré sú v platnosti v rámci EÚ, dodržiavajúc podobný postup na posudzovanie zhody. Revidovaná príloha ATMF vymedzuje podmienky, ktoré by viedli k spoločnému uznávaniu povolení vydaných v EÚ alebo mimo nej, čím by vznikla možnosť vstupu do EÚ bez dodatočného povolenia, čo by mal byť prípad nákladných vozňov podobne ako v prípade starého režimu RIV.

## 6. Postup, ktorý sa musí dodržať po povolení

### 6.1. Zostavovanie vlaku

Po povolení vozidiel ich železničný podnik môže použiť na zostavenie vlaku.

V TSI pre prevádzku a riadenie dopravy (odsek 4.2.2.5 Zostavenie vlaku) sa ustanovuje, že železničný podnik vymedzuje predpisy a postupy na zostavenie vlaku a obmedzenia tohto postupu (napr. ložná miera otvorených nákladných vozňov, ukladanie nebezpečného tovaru do určitej pozície, zabezpečovanie dostatočnej trakcie a brzdné sily). Postupy na dodržanie týchto predpisov sú uvedené v systémoch riadenia bezpečnosti jednotlivých železničných podnikov.



### 6.2. Zisťovanie zlučiteľnosti trasy

Systém riadenia bezpečnosti jednotlivých železničných podnikov obsahuje postupy na zabezpečenie zlučiteľnosti vlaku s trasou (napr. maximálna dĺžka, typ elektrifikácie, minimálny polomer oblúka). Systém riadenia bezpečnosti jednotlivých železničných podnikov bude musieť zohľadniť ustanovenia/podmienky, ktoré sa týkajú prevádzky vlaku a ktoré sú uvedené v TSI pre prevádzku a riadenie dopravy <sup>(1)</sup> a vo vnútroštátnych predpisoch.

(1) Rozhodnutie Komisie 2006/920/ES z 11. augusta 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1) a rozhodnutie Komisie 2008/231/ES z 1. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzky systému transeurópskych vysokorychlostných železníc prijatej podľa článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES a o zrušení rozhodnutia Komisie 2002/734/ES z 30. mája 2002 (Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 1).

Predtým, ako železničný podnik získa pre vlaky prístup k sieti od manažéra infraštruktúry, mal by najprv poznať charakter prístupu, ktorý manažér infraštruktúry ponúkol na predaj. Železničný podnik si musí byť istý, že trasa, ku ktorej chce kúpiť prístup, je schopná podporovať vozidlá a vlaky, ktoré chce železničný podnik použiť.

V registri infraštruktúry by mali železničné podniky nájsť informácie o charaktere infraštruktúry, ktoré potrebujú na to, aby zistili, či je vlak, ktorý chcú použiť, zlučiteľný s danou trasou. Manažér infraštruktúry by mal pri každom parametri v registri uviesť limitné hodnoty parametrov rozhrania, v rámci ktorých sa udržiava úsek trate. Register by mal tiež obsahovať prípad zhody, keď TSI ponúka určitý počet možností alebo keď povoľuje manažérovi infraštruktúry použiť vnútroštátne predpisy.

Železničné podniky sa spoliehajú na integritu týchto informácií, aby dokázali zabezpečiť bezpečnú prevádzku svojich vlakov.

Povinnosť manažéra infraštruktúry sprístupniť verejnosti informácie o charaktere infraštruktúry dnes už existuje (smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES<sup>(1)</sup>, pokiaľ ide o prístup k sieti; smernica 2004/49/ES, smernica 2008/57/ES a TSI pre prevádzku a riadenie dopravy, pokiaľ ide o prevádzku). Pokiaľ register infraštruktúry nenadobudne platnosť a nie je vyčerpávajúci a funkčný, manažér infraštruktúry by mal tieto informácie uverejniť v inej podobe. Toto neopravňuje manažéra infraštruktúry zaviesť akési druhé povolenie vozidiel/vlakov patriacich železničnému podniku. Po tom, čo železničný podnik na základe registra infraštruktúry a súboru technickej dokumentácie vozidiel, ako aj so zohľadnením obmedzení pre povolenie vozidla na uvedenie do prevádzky, zistil, že trasa je zlučiteľná s vozidlami, ktoré chce použiť v rámci vlaku, mal by sa odvolať na ustanovenia TSI pre prevádzku a riadenie dopravy (predovšetkým na oddiely 4.2.2.5 Zostavenie vlaku, 4.2.2.6 Brzdenie vlaku a 4.2.2.7 Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku), aby bolo možné zistiť, či existujú obmedzenia týkajúce sa vlaku, ktoré zabraňujú jeho prevádzke na trase (napr. povolená rýchlosť, obmedzenie dĺžky, obmedzenie napájania).

Železničný podnik môže vlak prevádzkovať po tom, čo zistil, že je zlučiteľný s trasou.

Je potrebné poznamenať, že podľa smernice 2004/49/ES je každý manažér infraštruktúry a železničný podnik zodpovedný za svoje časti systému. Železničný podnik je výlučne zodpovedný za bezpečnú prevádzku svojich vlakov. Úloha manažéra infraštruktúry sa obmedzuje na správu infraštruktúry, a preto manažér infraštruktúry nie je zodpovedný za prevádzku vlakov, s výnimkou vydania oprávnenia na pohyb.

### 6.3. Získanie cesty (pridelenie kapacity)

V článku 5 ods. 1 smernice 2001/14/ES sa uvádza, že „Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II. Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 prílohy II sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy.“

Preto majú železničné podniky právo na prístup; železničné podniky nemusia žiadať manažéra infraštruktúry o povolenie/súhlas/akceptáciu prístupu a manažéri infraštruktúry by nemali zavádzať postup „povoľovania vozidla alebo vlaku“ ani postup „akceptácie“ (napr. nejaká forma „akceptácie trate“) ako súčasť prístupového režimu. Všetky záležitosti týkajúce sa bezpečnosti a technickej zlučiteľnosti sú uvedené v smerniciach o interoperabilite a bezpečnosti. Len národné bezpečnostné orgány majú právo na povoľovanie a železničný podnik zodpovedá za to, aby používal vozidlá a vlaky, ktoré sú zlučiteľné s infraštruktúrou.

Ak má počas procesu povoľovania manažér infraštruktúry alebo železničný podnik obavy týkajúce sa povolenia vozidla na uvedenie do prevádzky alebo pevných zariadení druhej strany, mal by na ne upozorniť druhú stranu a v prípade, že jeho obavy pretrvávajú, mal by celú záležitosť predložiť národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý by mal tieto pripomienky vziať do úvahy pri rozhodovaní o udelení povolenia.

Ak má manažér infraštruktúry alebo železničný podnik obavy týkajúce sa používania určitého vozidla alebo časti pevného zariadenia na konkrétnej trati, mal by na to upozorniť druhú stranu, aby spolu s ňou našiel spoločné riešenie. Ak nedokážu takéto riešenie nájsť, mali by celú záležitosť postúpiť národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý rozhodne v súlade so svojimi právomocami.

Keďže však manažéri infraštruktúry pri povoľovaní vozidla nemajú povolovaciu úlohu, podľa smernice 2001/14/ES zodpovedajú za pridelovanie kapacity. Pridelenie trasy v skutočnosti predstavuje pridelovanie kapacity železničnej infraštruktúry vlakom. V niektorých prípadoch nemusí existovať dostatočná kapacita na vybavenie všetkých žiadostí všetkých železničných podnikov, ktoré o kapacitu žiadajú. V takomto prípade platia predpisy smernice 2001/14/ES.

## 7. Úpravy už povoleného subsystému alebo vozidla

### 7.1. Postup, ktorý sa musí dodržať

Subsystémy musia byť v zhode s platnými TSI v čase ich uvedenia do prevádzky, modernizácie či obnovy (článok 5 ods. 2). Výsledkom modernizácie alebo obnovy však automaticky nie je nové povolenie na uvedenie tohto subsystému do prevádzky.

(1) Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29.

V súlade s článkom 20 smernice 2008/57/ES členský štát pri zohľadnení podkladov, ktoré predložil obstarávateľ alebo výrobca, a stratégie realizácie TSI rozhodne, či rozsah prác znamená, že je potrebné nové povolenie na uvedenie do prevádzky. V prípade nového povolenia členský štát rozhodne o tom, do akej miery je potrebné uplatniť príslušné TSI na projekt. Nové povolenie na uvedenie do prevádzky sa vyžaduje vždy, keď celková úroveň bezpečnosti príslušného subsystému môže byť nepriaznivo ovplyvnená plánovanými prácami, (t. j. ak práce spôsobia podstatnú zmenu určeného prevádzkového stavu subsystému – technické vlastnosti, na ktoré sa vzťahujú normy TSI alebo vnútroštátne technické predpisy). Ak nedôjde k zmene určeného prevádzkového stavu, nové povolenie sa nevyžaduje.

Pokiaľ ide o postup ES pri overovaní subsystémov, nakoľko modernizácia alebo obnova sa nemusí týkať celého subsystému, žiadateľ môže požiadať o „potvrdenie o čiastkovom overení“ pre zmodernizovanú/obnovenú časť, o súvisiace osvedčenie, ktoré vydáva notifikovaný orgán, a o vyhlásenie, ktoré vydáva žiadateľ (príloha VI<sup>(1)</sup>). Ak sa však vyžaduje nové povolenie na uvedenie do prevádzky, potom sa na účely udelenia povolenia vyžaduje aj osvedčenie ES a vyhlásenie o postupe overenia. V tomto prípade sa v príslušných osvedčeniach a vyhláseniach uvedie presný odkaz na TSI alebo ich časti, ktoré neboli počas postupu overovania ES preverené s ohľadom na ich zhodu.

#### 7.2. Prepojenie medzi špecifickými prípadmi, výnimkami a čiastočným uplatňovaním TSI v prípade obnovenia/modernizácie

V smernici 2008/57/ES sa nezabezpečuje hierarchia medzi výnimkami (článok 9), špecifickými prípadmi (článok 5 ods. 5) a čiastočným uplatňovaním TSI v prípade obnovy/modernizácie (článok 20).

Pokiaľ ide o výber medzi budúcimi výnimkami, ktoré sa budú požadovať, a špecifickými prípadmi, ktoré sa uvedú v TSI, odporúča sa, aby príslušné strany s cieľom zredukovať byrokratickú náročnosť zvažili tieto zásady:

- zistený permanentný nesúlad s cieľovým systémom uvedeným v kapitole 4 TSI by sa mal riešiť prostredníctvom špecifických prípadov: týmto by sa predišlo mnohým nepotrebným žiadosťiam o výnimky (členský štát musí oznámiť potrebu špecifického prípadu počas vypracovávania návrhu TSI, aby sa tieto špecifické prípady mohli do TSI zakomponovať),
- zistené dočasné alebo miestne/jednorazové prípady nesúladu s TSI by sa mali riešiť prostredníctvom budúcich žiadosťí o výnimku: týmto by sa predišlo mnohým nepotrebným špecifickým prípadom v rámci TSI.

Počas realizácie projektu by sa mali nájsť odpovede na nasledujúce otázky v tomto poradí:

- a) Je možné implementovať cieľový systém?
- b) Ak nie, obsahuje TSI špecifický prípad?
- c) Ak nie, ide o prípad žiadosti o výnimku?
- d) Ak nie a ak ide o projekt modernizácie/obnovy, akú časť cieľového systému je možné použiť? (V niektorých prípadoch môže stratégia realizácie TSI obsahovať ustanovenia, ktoré sa týkajú tohto predmetu.)

V prípadoch a) a b) môže členský štát prijať rozhodnutia bez zásahu Komisie alebo iného členského štátu. V prípadoch c) a d) budú mať Komisia a druhý členský štát prístup k informáciám a budú môcť zasiahnuť v niektorých prípadoch:

- buď prostredníctvom komitologického postupu (Komisia a všetky členské štáty),
- alebo prostredníctvom bilaterálneho rokovania (Komisia a príslušný členský štát).

V prípadoch c) a d) sa neodporúča čiastočné uplatňovanie TSI vo vzťahu k infraštruktúre a traťovým zariadeniam, nakoľko by na dlhé obdobie mohlo dôjsť k narušeniu voľného pohybu vlakov. Čiastočné uplatňovanie TSI v prípade vozového parku je menej zaťažujúce, nakoľko ovplyvňuje len prevádzkovateľa vozidla a železničný podnik, ktorý ho používa. Nakoniec, poskytnutie požadovaných informácií podľa článku 20 ods. 2 je dôležité pri určovaní budúceho vývoja/revízií TSI a pri určovaní pokroku v oblasti interoperability. Komisia takto môže overiť správne uplatňovanie smernice 2008/57/ES.

Pripomíname, že špecifické prípady a výnimky sa môžu vyskytnúť aj v prípade nových projektov.

<sup>(1)</sup> V súčasnosti Komisia pracuje na úprave prílohy VI.

## 8. Úlohy a kompetencie

V smernici 2008/57/ES sa vymedzuje séria úloh a kompetencií pre súbor subjektov. V niektorých prípadoch má subjekt viac než jednu kompetenciu. V niektorých prípadoch môžu tieto subjekty zadať určité úlohy v podobe subdodávky, ale nesmú vytvárať nové požiadavky, úlohy a kompetencie. Subdodávateľ je viazaný tými istými obmedzeniami, akými sú viazané zodpovedné subjekty, a musí konať tak, ako konajú subjekty. Subdodávateľské subjekty nesú plnú zodpovednosť.

### 8.1. Žiadateľ o povolenie na uvedenie do prevádzky

„Žiadateľ“ nie je jedným subjektom; je stranou, ktorá predkladá príslušnú žiadosť. Smernica 2008/57/ES poskytuje žiadateľom možnosť predkladať tieto žiadosti:

- potvrdenia o čiastkovom overení,
- overenie ES,
- overenie podľa vnútroštátnych predpisov,
- spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík [nariadenie (ES) č. 352/2009],
- povolenie subsystému na uvedenie do prevádzky,
- prvé povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky,
- dodatočné povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky,
- povolenie typu vozidla.

Žiadateľ o povolenie subsystému na uvedenie do prevádzky:

- podáva žiadosť o povolenie subsystému na uvedenie do prevádzky,
- zabezpečuje, aby sa subsystém podrobil postupu overenia, a poskytuje národnému bezpečnostnému orgánu potrebnú dokumentáciu,
- by mohol byť podľa článku 20 zodpovedný za nasledujúce
  - „V prípade obnovy alebo modernizácie pošle obstarávateľ alebo výrobca príslušnému členskému štátu podklady opisujúce projekt.“,
- v prípade potreby prizve orgán pre posudzovanie v rámci spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, aby vypracoval správu o posúdení bezpečnosti.

Rovnakým spôsobom žiadateľ o povolenie vozidla:

- podáva žiadosť;
- predkladá „dokumentáciu“ (článok 23 – vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI) alebo „súbor technickej dokumentácie“ (článok 25 – vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI) v prípade dodatočných povolení.

*Poznámka 1: Ak sa stane, že žiadateľom o povolenie na uvedenie do prevádzky je železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, nesú všetku zodpovednosť, ktorú má žiadateľ o povolenie na uvedenie do prevádzky, ale toto je nezávislé od ich činnosti ako železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry. Skutočnosť, že ide o železničný podnik a manažéra infraštruktúry (alebo aj o inú spoločnosť), nemá žiaden dosah na ich úlohy a kompetencie ako žiadateľa o povolenie na uvedenie do prevádzky.*

*Poznámka 2: Žiadateľ o povolenie na uvedenie do prevádzky nemusí byť tým, kto zabezpečuje postup overenia ES a vnútroštátny postup overenia. Napríklad v prípade vozidla výrobca môže zabezpečiť celý postup overenia (vybrať a pozvať notifikovaný orgán (notifikované orgány), vypracovať vyhlásenie ES, zabezpečiť overenie zhody s vnútroštátnymi predpismi prostredníctvom určeného orgánu a zabezpečiť posúdenie rizika) a majiteľ alebo prevádzkovateľ vozidla môže potom požiadať o povolenie na uvedenie do prevádzky.*



## 8.2. Železničný podnik

Železničné podniky sú jedným z tých subjektov (spolu s výrobcami, prevádzkovateľmi atď.), ktoré môžu vystupovať ako žiadatelia.

V článku 15 ods. 3 smernice 2008/57/ES sa odkazuje na povinnosť uloženú na systémy riadenia bezpečnosti jednotlivých železničných podnikov podľa smernice 2004/49/ES, aby sa nimi zabezpečilo, že subsystém a vozidlá spĺňajú základné požiadavky. Preto to zahŕňa aj povinnosť zachovať technickú zlučiteľnosť. Aby bola technická zlučiteľnosť zachovaná, systém riadenia bezpečnosti jednotlivých železničných podnikov zabezpečuje, aby vozidlá, ktoré železničný podnik prevádzkuje, zodpovedali TSI a vnútroštátnym predpisom, ktoré vymedzujú požiadavky na technickú zlučiteľnosť medzi vozidlami a infraštruktúrou.

## 8.3. Manažér infraštruktúry

Tento oddiel sa týka len manažéra infraštruktúry, ktorý vystupuje iba ako manažér infraštruktúry a nie ako prevádzkovateľ vozidiel kontroly/údržby/pracovných vlakov.

Manažér infraštruktúry nesie v súvislosti s uľahčovaním postupu povoľovania priamu zodpovednosť. V prípade dodatočných testov, ktoré vyžaduje národný bezpečnostný orgán, sa v článku 23 ods. 6 vyžaduje, že „manažér infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti“.

V článku 15 ods. 3 sa navyše odkazuje na povinnosť, ktorú ukladá smernica 2004/49/ES systémom riadenia bezpečnosti jednotlivých manažérov infraštruktúry, aby ich subsystémy a vozidlá spĺňali základné požiadavky. Toto vedie k povinnosti zachovať technickú zlučiteľnosť.

Aby manažér infraštruktúry zachoval technickú zlučiteľnosť (spolu s ostatnými základnými požiadavkami) v čase, keď sa vozidlá používajú v rámci siete, manažér infraštruktúry, ako súčasť svojho systému riadenia bezpečnosti, by mal udržiavať svoje subsystémy v zhode s TSI a vnútroštátnymi predpismi, ktoré vymedzujú požiadavky technickej zlučiteľnosti medzi vozidlami a infraštruktúrou. Ak sieť nie je v zhode s TSI ani vnútroštátnymi predpismi, manažér infraštruktúry by ju mal udržiavať v rámci stanovených limitov, ktoré sú uverejnené v RINF.

Aby bolo možné zachovať technickú zlučiteľnosť, manažér infraštruktúry – ako súčasť svojho systému riadenia bezpečnosti – by mal informovať železničný podnik o charaktere infraštruktúry rôznych úsekov svojich tratí, a to tak, že uvedie parametre, ktoré sa odvolávajú na špecifikácie registra infraštruktúry. Aby sa zabezpečila zlučiteľnosť úseku trate s vlakmi na určité časové obdobie, manažér infraštruktúry by mal riadiť a udržiavať infraštruktúru v rámci stanovených limitov a mal by informovať železničný podnik o všetkých zmenách v charaktere infraštruktúry.

Manažéri infraštruktúry sú tiež jedným zo subjektov (spolu s výrobcami, prevádzkovateľmi, atď.), ktorí môžu vystupovať ako žiadatelia.

## 8.4. Subjekt zodpovedný za údržbu

V článku 14a smernice 2004/49/ES, ktorá bola zmenená a doplnená smernicou 2008/110/ES, sa uvádza, že každému vozidlu sa pred jeho uvedením do prevádzky prideliť subjekt zodpovedný za údržbu.

Berúc do úvahy, že povolenie na uvedenie do prevádzky je nezávislé od skutočnosti, že vozidlo prevádzkuje železničný podnik alebo že na vozidle vykonáva údržbu subjekt zodpovedný za údržbu, a zohľadňujúc, že smernica 2004/49/ES sa vzťahuje na prevádzku (používanie) a údržbu vozidiel, subjekt zodpovedný za údržbu môže byť pridelený buď pred povolením vozidla na uvedenie do prevádzky, alebo po jeho povolení, ale vždy pred registráciou vozidla v národnom registri vozidiel (ECM je povinné políčko v NVR) a predtým, ako bude skutočne uvedené do prevádzky alebo používané v rámci siete.

Z uvedeného tiež vyplýva, že subjekt zodpovedný za údržbu nezohráva v postupe povoľovania žiadnu úlohu, ani nemá pre tento postup žiadny význam.

## 8.5. Notifikovaný orgán

Notifikované orgány overujú zhodu s TSI a vypracovávajú osvedčenie ES o overení, ktoré sa udeľuje žiadateľovi.

V článku 18 ods. 2 smernice 2008/57/ES sa uvádza, že overenie notifikovaného orgánu „zahŕňa aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval, na základe dostupných informácií v príslušnej TSI a registroch uvedených v článkoch 34 a 35“.

To znamená, že notifikovaný orgán zohráva úlohu pri kontrole technickej zlučiteľnosti s ostatnými subsystémami, čo zodpovedá skutočnosti, že technická zlučiteľnosť je obsiahnutá v TSI. Rozsah týchto kontrol je obmedzený na príslušné TSI.

Každý notifikovaný orgán vyhotovuje súbor technickej dokumentácie o overeniach, ktoré vykonal.



#### 8.6. Určený orgán

V článku 17 smernice 2008/57/ES sa ustanovuje: „Pri tejto príležitosti (keď sa uplatňujú vnútroštátne predpisy) členské štáty vymenujú orgány zodpovedné v prípade týchto technických predpisov za vykonávanie postupu overovania uvedeného v článku 18“ (postup vypracovania vyhlásenia ES o overení).

To znamená, že keď sa uplatňujú vnútroštátne predpisy, určený orgán realizuje rovnaký postup ako notifikovaný orgán a vyhotovuje súbor technickej dokumentácie, ktorý sa vzťahuje na rozsah jeho overenia.

#### 8.7. Národný bezpečnostný orgán

Národné bezpečnostné orgány konajú v mene členského štátu a udeľujú povolenie na uvedenie do prevádzky.

Úlohy národných bezpečnostných orgánov sú uvedené v článku 16 smernice 2004/49/ES. Pokiaľ ide o proces rozhodovania, národný bezpečnostný orgán rozhodne do štyroch mesiacov od získania požadovaných informácií bez toho, aby boli dotknuté konkrétne lehoty uvedené v článku 21 smernice 2008/57/ES. To znamená, že lehota v trvaní štyroch mesiacov sa použije napríklad v prípade žiadosti o prvé povolenie vozidla na uvedenie do prevádzky.

Nakoľko tieto postupy môžu trvať niekoľko mesiacov, odporúča sa, aby národný bezpečnostný orgán v rámci konkrétneho povoľovacieho procesu použil predpisy, ktoré boli platné v deň podania žiadosti, a aby sa počas celého následného postupu povoľovania nepoužívali žiadne nové predpisy.

V prípade naliehavých opatrení, o ktorých prijatí môžu členské štáty uvažovať v dôsledku nehôd alebo incidentov, by mali členské štáty dbať na to, aby uznali, že primárnym mechanizmom na riadenie nových rizík ohrozujúcich prevádzku vozidiel, ktoré sa prípadne zistia v priebehu vyšetrovania nehody/incidentu alebo vyplynú z vykonávania dozoru, je SMS (systém riadenia bezpečnosti) železničného podniku.

Aj napriek tomu, že sa členský štát domnieva, že existuje naliehavá potreba nového predpisu týkajúceho sa povolenia uvedenia do prevádzky, musí dodržiavať postupy uvedené v platných európskych právnych predpisoch vrátane notifikácie návrhu Komisii v zmysle smernice 98/34/ES alebo smernice 2004/49/ES. Takéto predpisy sa ustanovujú, uplatňujú a presadzujú otvoreným a nediskriminačným spôsobom a nemali by vytvárať zbytočné dodatočné prekážky európskemu železničnému dopravnému systému.

Navyše na základe skúseností z opatrení po dramatickej nehode v meste Viareggio v júni 2009 sa ukázalo, že príslušné orgány by si mali vymieňať informácie prostredníctvom siete/pracovnej skupiny zriadenej ERA pred prijatím naliehavých vnútroštátnych opatrení. Týmto koordinačným mechanizmom sa zlepšuje kvalita a neutralnosť analýzy a umožňuje sa lepšie informovaný výber adekvátnych opatrení, či už povinných, alebo dobrovoľných, a či už na európskej, alebo na vnútroštátnej úrovni.

#### 8.8. Členský štát

Členské štáty sú zodpovedné za transpozíciu smerníc do vnútroštátnych právnych predpisov a za presadzovanie súladu.

Pokiaľ ide o povolenia na uvedenie do prevádzky, členské štáty sú podľa článku 17 smernice 2008/57/ES zodpovedné za vypracovanie a notifikovanie zoznamu vnútroštátnych predpisov, ktoré obsahujú základné podmienky v prípade výnimky, špecifického prípadu (ak si to špecifický prípad vyžaduje), otvorených bodov alebo neexistencie príslušnej TSI. Členské štáty takisto určujú orgány zodpovedné za overenie zlučiteľnosti s vnútroštátnymi predpismi. Členské štáty ich sprístupnia aj manažérom infraštruktúry, železničným podnikom a žiadateľom o povolenie na uvedenie do prevádzky.

Ak neexistujú žiadne príslušné TSI, členské štáty sa spoľahnú na predpisy obsahujúce základné požiadavky, ktoré zverejnia a uplatnia, vrátane tých, ktoré sa týkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlami a ich sieťami. Aby bolo možné zachovať vnútroštátnu interoperabilitu a aby nedošlo k diskriminácii medzi žiadateľmi, tieto predpisy by mali byť také podrobné ako TSI a mali by jednoznačne definovať všetky požiadavky (t. j. mali by konkretizovať hodnoty príslušných parametrov a metódy posudzovania zhody).

Členské štáty sú takisto zodpovedné za informovanie notifikovaných orgánov a určených orgánov.

#### 8.9. Orgán posudzovania v kontexte spoločnej metódy bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík (orgán posudzovania RA podľa CSM)

Orgán posudzovania CSM sa zúčastňuje overovania bezpečnej integrácie, ak si to vyžaduje článok 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES tak, ako sa uvádza v spoločnej metóde bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík.

Národný bezpečnostný orgán môže vystupovať ako orgán posudzovania CSM v kontexte udeľovania povolenia na uvedenie do prevádzky:

- v kontexte postupu overovania ES týkajúceho sa subsystému, ak si TSI vyžaduje zásah orgánu posudzovania CSM (článok 7 ods. 3 spoločných metód bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík),
- ako je to uvedené v spoločnej metóde bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík [článok 2 ods. 2 písm. b), článok 5 ods. 1 písm. a) a článok 7 ods. 2 spoločnej metódy bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík].

Ak však národný bezpečnostný orgán koná ako orgán posudzovania CSM, táto funkcia by sa mala funkčne oddeliť a mali by ju vykonávať osoby, ktoré nezodpovedajú za žiadosti o povolenia na uvedenie do prevádzky a za súvisiace rozhodnutie o udelení povolenia.

## 9. Registre

### 9.1. Podmienky používania siete

Podmienky používania siete predstavujú požiadavku, ktorá je uvedená v článku 3 smernice 2001/14/ES ako nástroj na udeľovanie prístupových práv, aby manažéri infraštruktúry mohli poskytovať potrebné informácie okrem iného o dostupnom „charaktere infraštruktúry“, čo umožní železničnému podniku požiadať o kapacitu na trase. Železničný podnik by mal poznať charakter infraštruktúry na trase, aby mohol určiť, či je trasa zlučiteľná s jeho vlakom.

Na základe analýzy existujúcich podmienok používania siete sa zdá, že poskytované informácie nie sú harmonizované a nie sú dostatočné na účely kontroly technickej zlučiteľnosti medzi vlakom a sieťou. V kontexte prepracovania smernice 2001/14/ES s cieľom zabrániť zatažujúcim úlohám a prekryvaniu sa musia byť podmienky používania siete a register infraštruktúry, pokiaľ ide o informácie o „charaktere infraštruktúry“, konzistentné.

### 9.2. Register infraštruktúry (RINF)

Register infraštruktúry bol zavedený ako nástroj na zabezpečenie zlučiteľnosti medzi vlakmi a trasami a na opísanie zhody novej, obnovej a modernizovanej infraštruktúry uvedenej do prevádzky podľa smernice 2001/16/ES. Jeho rozsah pôsobnosti bol obmedzený na TEN-T. Obsah registra infraštruktúry musel byť uvedený v príslušných TSI.

Článkom 35 smernice 2008/57/ES sa potvrdil tento prístup a rozšíril rozsah pôsobnosti registra infraštruktúry na celú sieť.

V dôsledku toho by mal rozšírený register infraštruktúry poskytovať potrebné informácie s cieľom stanoviť zlučiteľnosť harmonizovaným spôsobom a zabezpečiť uplatňovanie smernice 2008/57/ES v súlade so smernicou 2001/14/ES, pokiaľ ide o charakter infraštruktúry.

Ak sa teda „charakter infraštruktúry“ zmení tak, že ovplyvní zlučiteľnosť vlakov, opis siete by sa mal zaktualizovať podľa špecifikácií, ktoré sa majú prijať (článok 35).

Aby bola kontrola zlučiteľnosti účinná, mali by sa zosúladiť parametre registra infraštruktúry s parametrami európskeho registra povolených typov vozidiel.

### 9.3. Európsky register povolených typov vozidiel (ERATV)

Európsky register povolených typov vozidiel by mal individuálne identifikovať všetky typy vozidiel, ktoré sú povolené na uvedenie do prevádzky v rámci železničnej siete Spoločenstva, aby slúžil týmto účelom:

- umožniť národným bezpečnostným orgánom zjednodušiť povoľovanie vozidiel na uvedenie do prevádzky, ktoré sú v súlade s povoleným typom,
- uľahčiť proces vzájomného schvaľovania poskytovaním dodatočných informácií o povolených typoch vozidiel,
- umožniť akejkoľvek organizácii, ktorá má záujem o podnikanie v oblasti železničnej dopravy (železničné podniky, majiteľ alebo prevádzkovateľ vozidla, lízingová spoločnosť atď.) zistiť, ktoré typy vozidiel sú povolené na uvedenie do prevádzky v každom členskom štáte a poskytnúť žiadateľom primeranú mieru istoty vo vzťahu k výsledku žiadosti o povolenie vozidla na uvedenie do prevádzky,
- umožniť národným bezpečnostným orgánom, inšpekčným orgánom atď. získať hlavné technické charakteristiky vozidiel povolených na uvedenie do prevádzky,

- umožniť agentúre získať informácie o typoch povolených v rôznych členských štátoch, rozlišujúc medzi vozidlami, ktoré sú v zhode s TSI, a vozidlami, ktoré nie sú v zhode s TSI, a
- umožniť akejkoľvek organizácii, ktorá má záujem o podnikanie v oblasti železničnej dopravy, získať všeobecný obraz o tom, ktoré typy vozidiel by mohli byť zlučiteľné s určitou sieťou. Register by nemal slúžiť na konečnú kontrolu technickej zlučiteľnosti vlaku so sieťou alebo časťou trasy v rámci siete. Je to preto, lebo vlak nemusí byť zlučiteľný s trasou, a to aj v prípade, keď sú všetky vozidlá, z ktorých pozostáva, zlučiteľné s tou istou trasou. Zlučiteľnosť vlaku s trasou je predmetom ustanovení TSI pre prevádzku a riadenie dopravy (pozri oddiel 5 tohto dokumentu),
- poznať obmedzenia týkajúce sa určitého typu vozidla.

#### 9.4. Národný register vozidiel (NVR)

NVR by sa mal používať na identifikáciu všetkých povolených vozidiel a mal by slúžiť na tieto účely:

- záznam o povolení a o identifikačnom čísle, ktoré bolo vozidlu pridelené,
- vyhľadávanie celoeurópskych, stručných informácií o určitom vozidle,
- umožniť kontakt s majiteľom a prevádzkovateľom a
- identifikovať subjekt zodpovedný za údržbu akéhokoľvek vozidla, ktoré je v prevádzke.

#### 9.5. Referenčný dokument

V článku 27 smernice 2008/57/ES sa vyžaduje prijatie referenčného dokumentu, ktorý sa týka vnútroštátnych predpisov, ktoré členské štáty uplatňujú pri uvádzaní vozidla do prevádzky. Používa sa:

- na vymedzenie parametrov, ktoré sa kontrolujú pri povoľovaní vozidla – mali by to byť také isté parametre, aké sa musia vymedziť v TSI, a
- na zaznamenanie rovnocennosti a klasifikácie vnútroštátnych predpisov o povoľovaní vozidiel, aby sa uľahčilo vzájomné uznávanie.

Referenčný dokument sa použije pri všetkých povoleniach na uvádzanie do prevádzky, ktoré sú predmetom smernice 2008/57/ES, a vtedy, keď sa vyžaduje zhoda s vnútroštátnymi predpismi. Ide o trate v rámci TEN a mimo TEN. Pokiaľ ide o vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, umožní sa overenie technickej zlučiteľnosti so sieťou a overenie zhody s vnútroštátnymi predpismi, ktoré sa týkajú špecifických prípadov a uzatvorenia otvorených bodov vo vzťahu k technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou. Pokiaľ ide o vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI, referenčný dokument umožní porovnať vnútroštátne predpisy týkajúce sa zoznamu parametrov, ktoré majú skontrolovať národné bezpečnostné orgány pri udeľovaní povolenia s výnimkou aspektov, ktoré sú prípadne uvedené v TSI.

#### 9.6. Zoznam označení prevádzkovateľov vozidiel (VKM)

Aktualizovaný register sa pravidelne uverejňuje na webovej stránke agentúry (v súčasnosti sa uverejňuje každú prvú stredu v mesiaci).

Označenie prevádzkovateľa vozidla (VKM) je kód pozostávajúci z 2 až 5 písmen, ktorý sa nachádza na každom vozidle.

VKM je zobrazením celého názvu (mena) alebo skratky prevádzkovateľa vozidla, a ak je to možné, rozpoznateľným spôsobom.

VKM je unikátne vo všetkých krajinách, na ktoré sa vzťahuje TSI pre prevádzku a riadenie dopravy, a vo všetkých krajinách, ktoré uzavrú dohodu, ktorá zahŕňa uplatňovanie systému číslovania vozidiel a označovania prevádzkovateľa vozidla, ako je opísané v TSI pre prevádzku a riadenie dopravy.

VKM je možné použiť v rámci siete len po tom, ako ho zverejní ústredný orgán (ERA alebo OTIF).

#### 10. Grafy týkajúce sa postupov povoľovania podľa smernice 2008/57/ES


Postupy, ktoré musia byť dodržané pri povoľovaní subsystémov a vozidiel na uvedenie do prevádzky, sú uvedené v priložených diagramoch.

*Poznámka: Napriek zjavnej zložitosti postupov je potrebné poznamenať, že ten istý aktér môže v tom istom čase vykonať niekoľko úkonov. Okrem toho je vo vzťahu k tomu istému vozidlu možné zároveň s prvým povolením vykonať niekoľko postupov dodatočného povolenia.*

Obrázok 1

## Článok 15 APS pevných subsystémov

ENERGIA	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	POSUDZOVATEĽ CSM	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	NSA  APS
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade vnútroštátnych predpisov (NR)	Osvedčenie v prípade NR	Správa	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR					
INFRAŠTRUKTÚRA	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	Bezpečná integrácia medzi subsystémami (2)	Technická zlučiteľnosť medzi subsystémami (2)		NSA  APS
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR				
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR					
TRAŤOVÉ CCS	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	Bezpečná integrácia medzi subsystémami (2)	Technická zlučiteľnosť medzi subsystémami (2)		NSA  APS
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR				
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR					


 APS (povolenie na uvedenie do prevádzky)

- (1) Z dôvodu grafickej úpravy boli úlohy DeBo rozdelené, ale vykonávať ich môže aj ten istý DeBo. Každopádne musí v prípade vnútroštátnych predpisov existovať iba jedno osvedčenie pre každý subsystém.
- (2) Tieto overenia sa mohli vykonať už v kontexte postupu overenia ES, ak to zabezpečuje TSI. Okrem toho, všetky tieto overenia je možné zlučiť do jedného kroku.

Obrázok 2

## Článok 22 ods. 2 písm. a) 1. APS vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI

Palubné CCS	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	POSUDZOVATEĽ CSM	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	NSA  APS
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	Správa	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR		Technická zlučiteľnosť medzi príslušnými subsystémami (2)		Bezpečná integrácia medzi príslušnými subsystémami (2)	Bezpečná integrácia medzi vozidlami a sieťou (2)	Technická zlučiteľnosť medzi vozidlami a sieťou (2)	
Kol'. vozidlá (RST)	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	Technická zlučiteľnosť medzi príslušnými subsystémami (2)	Bezpečná integrácia medzi príslušnými subsystémami (2)	Bezpečná integrácia medzi vozidlami a sieťou (2)	Technická zlučiteľnosť medzi vozidlami a sieťou (2)		NSA  APS
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR						
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR							
Sieť										

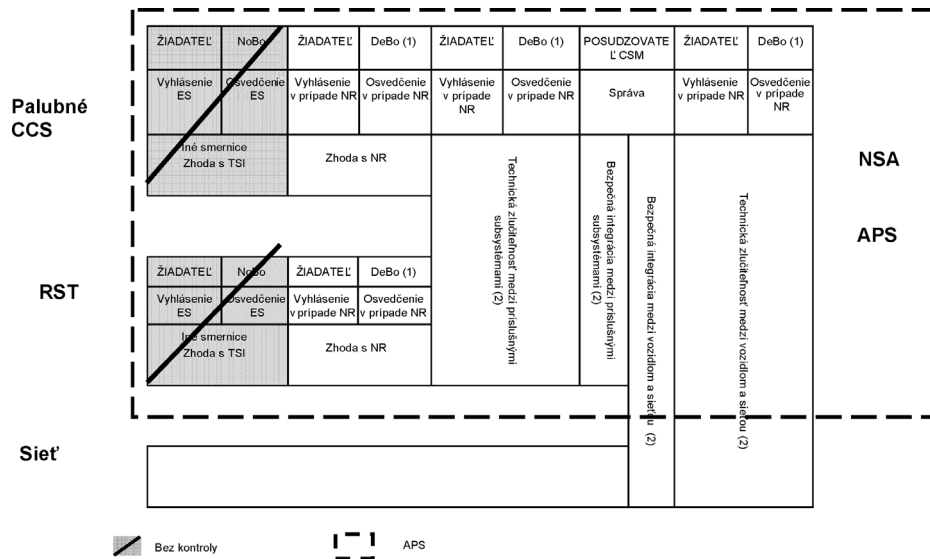
 APS sa vozidlu udeľuje bez ďalších kontrol

 APS

- (1) Z dôvodu grafickej úpravy boli úlohy DeBo rozdelené, ale vykonávať ich môže aj ten istý DeBo. Každopádne musí v prípade vnútroštátnych predpisov existovať iba jedno osvedčenie pre každý subsystém.
- (2) Počas APS každého subsystému sa tieto overenia mohli vykonať už v kontexte postupu overenia ES, ak to zabezpečuje TSI. Okrem toho, všetky tieto overenia je možné zlučiť do jedného kroku.

Obrázok 3

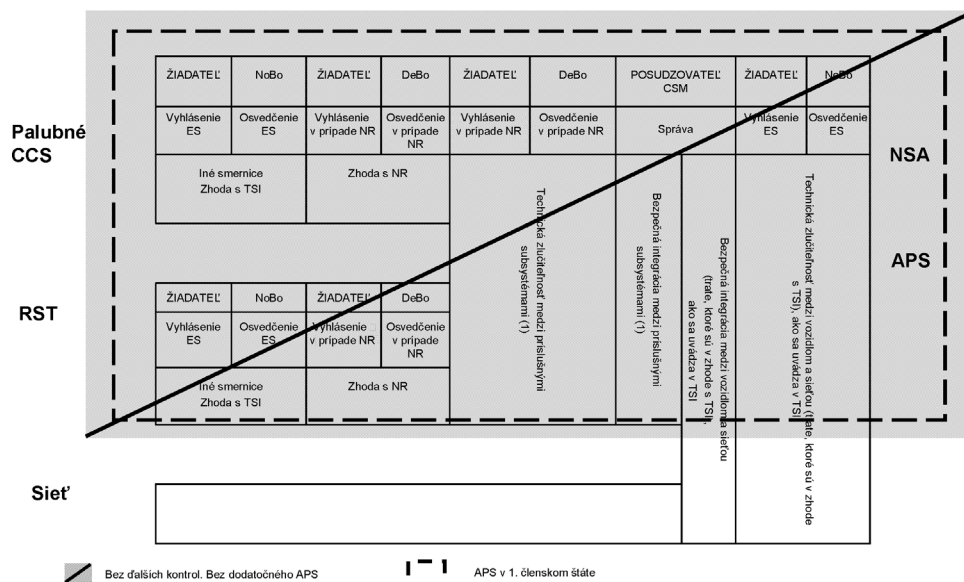
Článok 22 ods. 2 písm. b) 1. APS vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI



- (1) Z dôvodu grafickej úpravy boli úlohy DeBo rozdelené, ale vykonávať ich môže aj ten istý DeBo. Každopádne musí v prípade vnútroštátnych predpisov existovať iba jedno osvedčenie pre každý subsystém.
- (2) Tieto overenia sa mohli vykonať už v kontexte postupu overenia ES, ak to zabezpečuje TSI. Okrem toho, všetky tieto overenia je možné zlúčiť do jedného kroku.

Obrázok 4

Článok 23 ods. 1 Dodatočné APS vozidiel v zhode s TSI, ktoré „premávajú všade“



- (1) Počas 1. APS sa tieto overenia mohli vykonať už v kontexte postupu overenia ES, ak to zabezpečuje TSI.

Obrázok 5

Článok 23 Dodatočné APS vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI

	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo	ŽIADATEĽ	DeBo	POSUDZOVATEĽ CSM	ŽIADATEĽ	DeBo	
Palubné CCS	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	Správa	Správa	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR		Technická zhodnosť medzi príslušnými subsystémami		Bezpečná integrácia medzi príslušnými subsystémami	Analyzy rizika vykonávané na technickej zhodnosti medzi vozidlom a sieťou, vrátane špecifických prípadov a okolitých bodov (1)	Technická zhodnosť medzi vozidlom a sieťou, vrátane špecifických prípadov a okolitých bodov	
RST	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo						
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR						
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR							
Sieť										

Bez kontroly APS

(1) Len ak to požaduje druhý NSA. Je možné uplatňovať iba predpisy B a C.

Obrázok 6

Článok 24 1. APS vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI

	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	POSUDZOVATEĽ CSM	ŽIADATEĽ	DeBo (1)	
Palubné CCS	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	Správa	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR	
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR		Technická zhodnosť medzi príslušnými subsystémami (2)		Bezpečná integrácia medzi príslušnými subsystémami (2)	Bezpečná integrácia medzi vozidlom a sieťou (2)		Technická zhodnosť medzi vozidlom a sieťou (2)
RST	ŽIADATEĽ	NoBo	ŽIADATEĽ	DeBo (1)						
	Vyhlasenie ES	Osvedčenie ES	Vyhlasenie v prípade NR	Osvedčenie v prípade NR						
	Iné smernice Zhoda s TSI		Zhoda s NR							
Sieť										

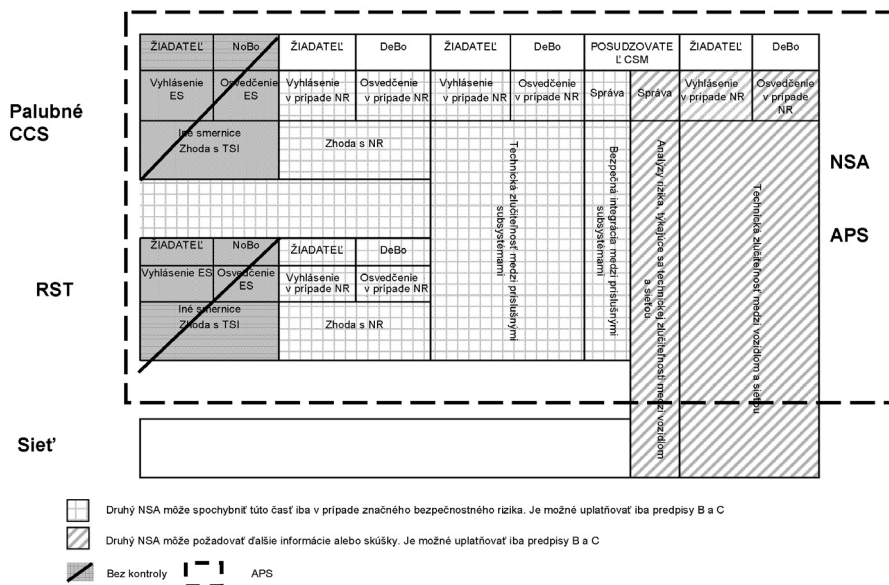
Bez kontroly APS

- (1) Z dôvodu grafickej úpravy boli úlohy DeBo rozdelené, ale vykonávať ich môže aj ten istý DeBo. Každopádne musí v prípade vnútroštátnych predpisov existovať iba jedno osvedčenie pre každé vozidlo.
- (2) Tieto overenia sa mohli vykonať už v kontexte postupu overenia ES, ak to zabezpečuje TSI. Okrem toho, všetky tieto overenia je možné zlúčiť do jedného kroku.



Obrázok 7

## Článok 25 Dodatočné APS vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI



## ZOZNAM SKRATIEK

Skratka	Definícia
CCS	Riadenie-zabezpečenie a návštenie
CSM on RA	Spoločná metóda bezpečnosti hodnotenia a posudzovania rizík
DeBo	Určený orgán
ECM	Subjekt zodpovedný za údržbu
ERATV	Európsky register povolených typov vozidiel
IC	Komponenty interoperability
IM	Manažér infraštruktúry
ČŠ	Členský štát
NNTR	Oznámené vnútroštátne technické predpisy
NoBo	Notifikovaný orgán
NSA	Národný bezpečnostný orgán
NVR	Národný register vozidiel
Ú. v. EÚ	Úradný vestník Európskej únie
OPE TSI	TSI pre prevádzku a riadenie dopravy
RINF	Register infraštruktúry
RU	Železničný podnik
SMS	Systém riadenia bezpečnosti
TEN-T	Transeurópska sieť v oblasti dopravy
TSI	Technické špecifikácie interoperability
VKM	Označenie prevádzkovateľa vozidla