

ODPORÚČANIA

ODPORÚČANIE KOMISIE

z 5. decembra 2014

o záležitostiach súvisiacich s uvedením do prevádzky a používaním štrukturálnych subsystémov a vozidiel podľa smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES a 2004/49/ES

(Text s významom pre EHP)

(2014/897/EÚ)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 292,

keďže:

- (1) V súlade s článkom 30 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES ⁽¹⁾ môže Komisia predložiť výboru, ktorý je uvedený v článku 29 danej smernice, akúkoľvek záležitosť týkajúcu sa vykonávania danej smernice.
- (2) Európska železničná agentúra (ďalej len „agentúra“) vykonáva od roku 2005 niekoľko činností na podporu rozvoja integrovaného, bezpečného a interoperabilného železničného systému EÚ. Po prijatí smernice 2008/57/ES mala agentúra pravidelné zasadnutia so zainteresovanými stranami a s národnými bezpečnostnými orgánmi, a to predovšetkým na účely vzájomného schvaľovania železničných vozidiel, t. j. na účely vzájomného uznávania povolení na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky. Na týchto zasadnutiach sa preukázalo rôzne chápanie povolenia na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky, ako sa stanovuje v kapitolách IV a V uvedenej smernice.
- (3) Bez spoločného chápania by vnútroštátne vykonávacie predpisy mohli viesť k odlišnému uplatňovaniu požiadaviek členskými štátmi, čo znásobuje problémy pre výrobcov a železničné podniky. Spoločné chápanie procesu uvedenia štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky je tiež potrebné na zabezpečenie súladu medzi rôznymi odporúčaniami agentúry vo vzťahu k niekoľkým úlohám stanoveným v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ⁽²⁾ a smernici 2008/57/ES.
- (4) Komisia prijala odporúčanie 2011/217/EÚ ⁽³⁾. Cieľom tohto odporúčania bolo objasniť postup povoľovania uvedenia štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice 2008/57/ES.
- (5) V roku 2011 Komisia zriadila pracovnú skupinu pre povoľovanie vozidiel s cieľom prerokovať a analyzovať otázky súvisiace s uvedením štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky, ktoré vznikli po prijatí odporúčania 2011/217/EÚ. Záverečná správa tejto pracovnej skupiny bola zverejnená na webovej stránke agentúry v júli 2012.
- (6) Komisia 30. januára 2013 prijala legislatívne návrhy štvrtého železničného balíka. Tieto návrhy zohľadňujú výsledky uvedenej pracovnej skupiny a zahŕňajú vylepšený proces povoľovania vozidiel a subsystémov. Objasnenia uvedené v tomto odporúčaní sú potrebné na optimalizáciu vykonávania súčasného právneho rámca.

⁽¹⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).

⁽²⁾ Smernica 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady 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 železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

⁽³⁾ Odporúčanie Komisie 2011/217/EÚ z 29. marca 2011 o povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov a vozidiel do prevádzky podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 95, 8.4.2011, s. 1).

- (7) Je preto potrebné rozšíriť odporúčanie 2011/217/EÚ tak, aby sa vzťahovalo aj na ďalšie aspekty procesu povoľovania a aby sa bližšie objasnili tieto otázky:
- vzťah medzi základnými požiadavkami, technickými špecifikáciami interoperability (TSI) a vnútroštátnymi predpismi,
 - používanie spoločných bezpečnostných metód na účely povoľovania,
 - integrita technických špecifikácií interoperability a vnútroštátnych predpisov,
 - overenia, ktoré sú mimo rámca povolenia na uvedenie do prevádzky,
 - odskúšanie,
 - vyhlásenie výrobcu alebo obstarávateľa o overení,
 - vzájomné uznávanie,
 - technická dokumentácia,
 - úlohy a zodpovednosti pred udelením povolenia, v jeho priebehu a po udelení povolenia,
 - úloha systému riadenia bezpečnosti a
 - riadenie zmien.
- (8) V záujme jasnosti a zjednodušenia sa uprednostňuje, aby sa odporúčanie 2011/217/EÚ nahradilo týmto odporúčaním.
- (9) Po konzultácii s výborom uvedeným v článku 29 smernice 2008/57/ES,

PRIJALA TOTO ODPORÚČANIE:

1. Členské štáty by mali zabezpečiť, aby národné bezpečnostné orgány, železničné podniky, manažéri infraštruktúry, orgány pre posudzovanie, subjekty zodpovedné za údržbu, výrobcovia, žiadatelia o povolenie na uvedenie do prevádzky a ostatné subjekty zapojené do povoľovania uvedenia do prevádzky a používania štruktúrnych subsystémov a vozidiel poznali a zohľadňovali zásady a usmernenia stanovené v odsekoch 2 až 116.

VYMEDZENIE POJMOV

2. Na účely tohto odporúčania by sa malo uplatňovať vymedzenie pojmov uvedené v smerniciach 2008/57/ES a 2004/49/ES. Predovšetkým pojmy „železničné podniky“, „manažéri infraštruktúry“, „držitelia vozidiel“, a „subjekt zodpovedný za údržbu“ sú použité na základe úloh a zodpovedností vymedzených v článkoch 3 a 4 smernice 2004/49/ES. Každý subjekt, ktorý plní jednu z úloh spomenutých v týchto článkoch, môže zároveň plniť aj ďalšiu úlohu (napr. železničný podnik alebo manažér infraštruktúry môže byť aj držiteľom vozidiel). Malo by sa uplatňovať aj toto vymedzenie pojmov:
 - a) „konštrukčný prevádzkový stav“ znamená bežnú prevádzku a predvídateľnú prevádzku za mimoriadnych podmienok (vrátane opotrebovania) v rozsahu a za podmienok používania špecifikovaných v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby. Zahŕňa všetky podmienky, za ktorých sa plánuje prevádzka subsystému, a jeho technické hranice;
 - b) „základné konštrukčné charakteristiky“ sú charakteristiky subsystému podľa vymedzenia uvedeného v osvedčení o typovej skúške alebo o preskúmaní návrhu;
 - c) „bezpečná integrácia“ je konanie na zabezpečenie začlenenia prvku (napr. nového typu vozidla, sieťového projektu, subsystému, časti, súčasti, komponentu, softvéru, postupu, organizácie) do väčšieho systému, ktoré nepredstavuje neprijateľné riziko pre výsledný systém;

- d) „zabezpečenie technickej zlučiteľnosti so sieťou“ je overenie typových parametrov vozidla, ktoré sú podstatné z hľadiska technickej zlučiteľnosti s danou sieťou a v prípade potreby aj z hľadiska zhody s hraničnými hodnotami stanovenými pre túto sieť, a zdokumentovanie týchto parametrov v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení. Parametre zahŕňajú fyzické vlastnosti a funkcie. Overenie treba vykonať v súlade s predpismi, ktoré platia pre danú sieť;
- e) „technická zlučiteľnosť“ je schopnosť vzájomnej interakcie dvoch alebo viacerých štrukturálnych subsystémov alebo ich častí, ktoré majú aspoň jedno spoločné rozhranie, pri zachovaní ich individuálneho konštrukčného prevádzkového stavu a očakávanej úrovne výkonnosti;
- f) „orgán pre posudzovanie“ je notifikovaný orgán, určený orgán alebo orgán pre posudzovanie rizík;
- g) „notifikovaný orgán“ je orgán vymedzený v článku 2 písm. j) smernice 2008/57/ES;
- h) „určený orgán“ je orgán vymenovaný členským štátom v súlade s článkom 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES na overovanie súladu subsystému s vnútroštátnymi predpismi;
- i) „orgán pre posudzovanie rizík“ je orgán vymedzený v článku 3 ods. 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 ⁽¹⁾;
- j) „vyhlásenie ES o overení“ pre subsystém je vyhlásenie ES o overení vypracované podľa článku 18 smernice 2008/57/ES a jej prílohy V. Ide o vyhlásenie, že daný subsystém spĺňa požiadavky príslušných európskych právnych predpisov vrátane všetkých vnútroštátnych predpisov, ktoré sa používajú na vykonávanie základných požiadaviek smernice 2008/57/ES;
- k) „sietový projekt“ je projekt na uvedenie nového, obnoveného alebo modernizovaného pevného zariadenia, ktoré sa skladá z viac ako jedného štrukturálneho subsystému, do prevádzky;
- l) „charakteristiky siete“ sú charakteristiky siete opísané v špecifikáciách TSI a prípadne aj vo vnútroštátnych predpisoch;
- m) „sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení“ je súbor všetkých dokumentov, ktoré žiadateľ zhromaždil v súlade s požiadavkami všetkých príslušných právnych predpisov EÚ pre daný subsystém;
- n) „predložená dokumentácia k povoleniu“ je dokumentácia, ktorú žiadateľ predkladá národnému bezpečnostnému orgánu, keď žiada o povolenie;
- o) „žiadateľ“ je signatár vyhlásenia ES o overení v súlade s článkom 18 smernice 2008/57/ES, ktorý žiada o povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky. Ak sa podľa článku 15 smernice 2008/57/ES vyžadujú spoločné bezpečnostné metódy hodnotenia a posudzovania rizík (CSM RA), úlohu „navrhovateľa“ podľa CSM RA by mal prebrať žiadateľ o povolenie;
- p) „žiadateľ o povolenie vozidla/sietového projektu“ je subjekt, ktorý žiada o povolenie na uvedenie vozidla resp. sietového projektu do prevádzky. Ak sa podľa článku 15 smernice 2008/57/ES vyžadujú spoločné bezpečnostné metódy hodnotenia a posudzovania rizík (CSM RA), úlohu „navrhovateľa“ podľa CSM RA by mal prebrať žiadateľ o povolenie.

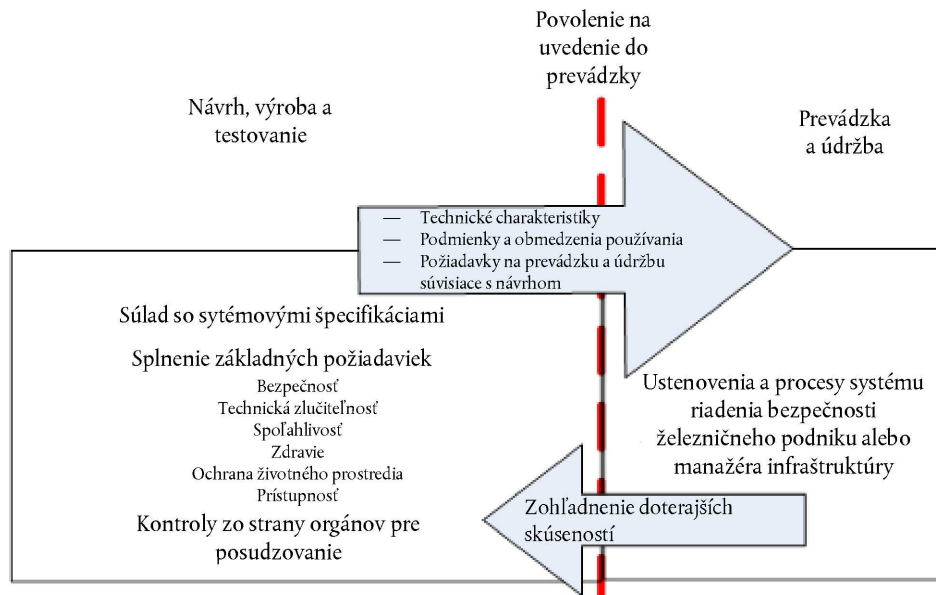
POVOLENIE NA UVEDENIE SUBSYSTÉMOV DO PREVÁDZKY

3. Povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky je uznanie zo strany členského štátu, že žiadateľ preukázal, že tento subsystém v konštrukčnom prevádzkovom stave pri integrácii do systému železníc spĺňa všetky základné požiadavky smernice 2008/57/ES ⁽²⁾. Podľa článku 17 ods. 1 danej smernice sa to zabezpečuje

⁽¹⁾ Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 (Ú. v. EÚ L 121, 3.5.2013, s. 11).

⁽²⁾ V prílohe III k smernici 2008/57/ES sa stanovujú základné požiadavky na systém železníc (článok 3 ods. 1). Tieto požiadavky sú špecifické pre železničný sektor. Systém železníc, subsystémy, komponenty interoperability a všetky rozhrania musia spĺňať tieto základné požiadavky (článok 4 ods. 1). Splnenie základných požiadaviek predstavuje nevyhnutný predpoklad uvedenia štrukturálneho subsystému do prevádzky. Dodržanie súladu so základnými požiadavkami smernice 2008/57/ES sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté iné ustanovenia EÚ (článok 3 ods. 2).

prostredníctvom vyhlásenia ES o overení. V nasledujúcom diagrame sa sumarizujú činnosti pred vydaním povolenia na uvedenie štrukturálneho subsystému do prevádzky a tiež činnosti po jeho vydaní:



POVOLENIE NA UVEDENIE VOZIDIEL DO PREVÁDZKY A POVOLENIE TYPOV VOZIDIEL

4. Na účely povolenia vozidlo pozostáva zo subsystému železničných koľajových vozidiel a v náležitých prípadoch z vozidlového riadiaceho-zabezpečovacieho a návestného subsystému. Povolenie typu vozidla alebo individuálne povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky predstavuje súhrnné povolenie subsystému(-ov) tvoriaceho(-ich) vozidlo.
5. Požiadavky vyplývajúce z funkčných subsystémov, ktoré majú vplyv na konštrukčný (prevádzkový) stav vozidla (vrátane napr. požiadaviek týkajúcich sa prevádzkovej výkonnosti), sú stanovené v príslušných štrukturálnych špecifikáciách TSI alebo v prípadoch, keď sa to povoľuje smernicou 2008/57/ES, vo vnútroštátnych predpisoch (napr. systémy riadenia-zabezpečenia a návestenia triedy B).
6. Keďže vozidlá tvoria jeden alebo viacero subsystémov, ustanovenia týkajúce sa subsystémov uvedené v kapitole IV smernice 2008/57/ES sa vzťahujú na príslušné subsystémy vozidla alebo typu vozidla bez toho, aby boli dotknuté ostatné ustanovenia kapitoly V.
7. Pri povoleniach, ktoré sa týkajú vozidiel pozostávajúcich z viac ako jedného subsystému, môže žiadateľ o povolenie vozidla alebo typu vozidla spojiť vyhlásenia ES o overení za oba subsystémy do jedného vyhlásenia ES o overení podľa prílohy V smernice 2008/57/ES, aby preukázal, že vozidlá tohto typu ako celok vo svojom konštrukčnom prevádzkovom stave pri integrácii do systému železníc spĺňajú požiadavky príslušných európskych právnych predpisov vrátane základných požiadaviek smernice 2008/57/ES.
8. Jedno povolenie pre typ vozidla alebo povolenie na uvedenie jednotlivých vozidiel do prevádzky by malo byť postačujúce pre celú železničnú sieť EÚ, ak sú splnené podmienky uvedené v smernici 2008/57/ES. To je napríklad prípad vozidla alebo typu vozidla, ktoré zodpovedá špecifikácii TSI a ktoré sa má povoliť s podmienkou, že sa bude prevádzkovať len na sieti, ktorá zodpovedá špecifikácii TSI (no len ak príslušné špecifikácie TSI, ktoré sa pri danom povolení uplatnili, neobsahujú otvorené body a špecifické prípady týkajúce sa zlučiteľnosti siete s vozidlom).
9. Postupy povoľovania typov vozidiel a individuálnych vozidiel sú harmonizované a skladajú sa z jasných krokov s presne stanovenými lehotami.
10. Príslušné predpisy vzťahujúce sa na povoľovanie uvedenia vozidiel a typov vozidiel do prevádzky by mali byť stabilné, transparentné a nediskriminačné. Týmito predpismi by mali byť buď špecifikácie TSI, alebo (ak to umožňuje smernica 2008/57/ES) vnútroštátne predpisy oznámené Komisii a sprístupnené prostredníctvom databázy zriadenej Komisiou. Od momentu prijatia špecifikácie TSI by už členský štát nemal prijať žiadny vnútroštátny predpis týkajúci sa výrobcov alebo častí subsystému, na ktoré sa vzťahuje daná špecifikácia TSI

(okrem oblastí, ktoré sú uvedené ako „otvorené body“). V prípade vozidiel a typov vozidiel, ktoré nezodpovedajú špecifikácii TSI, by sa mala v čo najväčšej miere uplatňovať zásada vzájomného uznávania, aby sa zabránilo nepotrebným požiadavkám a nadbytočnému overovaniu, pokiaľ nie sú výslovne nevyhnutné z hľadiska overenia technickej zlučiteľnosti vozidla daného typu s príslušnou sieťou.

11. Povolenia týkajúce sa vozidiel by mali odkazovať na technické charakteristiky konštrukčného prevádzkového stavu vozidiel vrátane obmedzení a podmienok používania. Mala(-i) by sa v nich tiež uvádzať sieť(-te) ⁽¹⁾ v členskom(-ých) štáte(-och), pre ktorú(-é) sú vozidlá daného typu povolené. Technické charakteristiky uvedené v povolení by mali byť:
 - oznámené výrobcami alebo obstarávateľmi v úlohe žiadateľa o povolenie vozidla alebo typu vozidla,
 - overené a osvedčené orgánmi pre posudzovanie a
 - zdokumentované v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení.
12. Technické charakteristiky podľa odporúčania 11 vyššie sú rovnaké pre všetky jednotlivé vozidlá rovnakého typu vozidiel.
13. Povolenie typu vozidla ani povolenie na uvedenie individuálneho vozidla do prevádzky by sa nemalo vzťahovať na konkrétnu trať, konkrétny železničný podnik, konkrétneho držiteľa ani na konkrétny subjekt zodpovedný za údržbu.
14. Aby sa predišlo potrebe povoľovať typy vozidiel a uvedenie individuálnych vozidiel do prevádzky na konkrétnej trati, ako aj potrebe opätovného povoľovania, ak sa charakteristiky niektorej trate zmenia, mali by sa všetky obmedzenia a podmienky používania vzťahujúce sa na povolenie vozidla stanoviť z hľadiska parametrov technických konštrukčných charakteristík infraštruktúry, a nie z geografického hľadiska.

POVOLENIE TYPU

15. Charakteristiky konštrukčného prevádzkového stavu vozidla, ktoré sa posudzujú na účely povolenia, sú charakteristiky spojené s typom vozidla. Je možné najprv povoliť typ vozidla podľa článku 26 ods. 1 smernice 2008/57/ES a následne povoliť individuálne vozidlá tohto typu (vrátane série individuálnych vozidiel) overením ich zhody s týmto typom podľa článku 26 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Alternatívou je, že povolenie prvého vozidla určitého typu znamená povolenie daného typu vozidla podľa článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES. Takto možno tiež povoliť ďalšie individuálne vozidlá rovnakého typu overením zhody s daným typom podľa článku 26 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Takáto koncepcia povoľovania typov vozidiel výrobcom umožňuje uvádzať typy vozidiel na trh a vo svojom katalógu, a tak ponúkať zákazníkovi výhodu povolenia bez toho, aby museli dopredu vyrobiť individuálne vozidlá takých typov, ktoré si zákazník prípadne objedná. Jedným z cieľov tejto koncepcie je odbremeniť subjekty, ktoré obstarávajú vozidlá takýchto typov, od veľkej časti rizika súvisiaceho s udelením povolenia.
16. Koncepcia typu je dôležitá aj z hľadiska zlučiteľnosti trate. Na posúdenie, či môže vlak jazdiť na danej trati, železničný podnik porovná charakteristiky vlaku zloženého z vozidiel určitých typov s informáciami, ktoré poskytne manažér infraštruktúry v registri infraštruktúry. Povinnosť manažérov infraštruktúry zverejňovať charakter infraštruktúry už existuje (smernica 2001/14/ES Európskeho parlamentu a Rady ⁽²⁾, pokiaľ ide o prístup do siete, smernica 2004/49/ES, 2008/57/ES a špecifikácia TSI zameraná na prevádzku a riadenie dopravy, pokiaľ ide o prevádzku). Pokým sa nezriadi a nezaplní register infraštruktúry, mali by manažéri infraštruktúry zverejňovať tieto informácie inou formou. To však neoprávňuje manažérov infraštruktúry udeľovať takpovediac druhé povolenie vozidlám alebo vlakom železničných podnikov.
17. Povoľovanie vozidiel a následná prevádzka a údržba konkrétnych vozidiel sú dva jasne odlišné procesy, ktoré sa upravujú v rozdielnych ustanoveniach. Toto oddelenie umožní, aby vozidlá rovnakého typu uviedli na trh výrobcovia s už udeleným povolením, aby ich prevádzkovali rozličné železničné podniky a ich údržbu mali na starosti rozličné subjekty zodpovedné za údržbu podľa jednotlivých režimov údržby, ktoré závisia od prevádzkového kontextu.

⁽¹⁾ Územie členského štátu môže zahŕňať jednu alebo viacero železničných sietí.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 15.3.2001, s. 29).

18. Čo sa týka typov vozidiel, ktoré majú byť povolené vo viacerých členských štátoch (napr. na prevádzku v koridoroch), národné bezpečnostné orgány sa môžu rozhodnúť spolupracovať a vydať prvé a dodatočné povolenia súčasne („súbežné“ povolenie). Príslušné národné bezpečnostné orgány si tak môžu medzi sebou rozdeliť prácu (napr. každý orgán sa môže zamerať na jednu tematickú oblasť). Národný bezpečnostný orgán, ktorý vydáva prvé povolenie, tak môže uznať a využiť prácu iných národných bezpečnostných orgánov.

POVOLENIE NA UVEDENIE SUBSYSTÉMOV PEVNÝCH ZARIADENÍ DO PREVÁDZKY

19. Treba zdôrazniť, že špecifikácie TSI pre pevné zariadenia neobsahujú úplný súbor požiadaviek, ktoré má príslušný subsystém spĺňať. Požiadavky uvedené v špecifikáciách TSI zahŕňajú prvky významné z hľadiska zlučiteľnosti subsystémov pevných zariadení s vozidlom, ktoré zodpovedá špecifikácii TSI.
20. Na účely splnenia základných požiadaviek všetkých platných právnych predpisov EÚ môžu členské štáty pre pevné zariadenia vyžadovať okrem uplatňovania špecifikácií TSI aj uplatňovanie iných predpisov, ktoré nemusia byť harmonizované, aby spĺňali ciele smernice 2008/57/ES. Môže ísť napr. o kódexy v oblasti elektrickej bezpečnosti, stavebného inžinierstva, výstavby, hygieny, protipožiarnej ochrany a pod. Tieto predpisy by nemali byť v rozpore s ustanoveniami uvedenými v špecifikáciách TSI.
21. Pri sieťovom projekte, ktorý pozostáva z viac ako jedného subsystému pevných zariadení, sa v záujme zjednotenia procesu navrhuje, aby žiadateľ mohol spojiť vyhlásenia ES o overení za jednotlivé subsystémy podľa prílohy V k smernici 2008/57/ES do jedného vyhlásenia ES o overení za celý sieťový projekt, aby sa preukázalo, že sieťový projekt ako celok pri integrácii do systému železníc spĺňa požiadavky príslušných európskych právnych predpisov vrátane základných požiadaviek smernice 2008/57/ES.
22. Príslušné vnútroštátne predpisy vzťahujúce sa na povoľovanie uvedenia subsystémov pevných zariadení do prevádzky by mali byť stabilné, transparentné a nediskriminačné. Bez toho, aby boli dotknuté odporúčania 19 a 20 uvedené v predchádzajúcom texte, predpismi v oblasti základných požiadaviek železničného systému stanovených v smernici 2008/57/ES by mali byť buď špecifikácie TSI, alebo (ak to umožňuje smernica 2008/57/ES) vnútroštátne predpisy oznámené Komisii a sprístupnené prostredníctvom databázy zriadenej Komisiou. Od okamihu prijatia špecifikácie TSI by už členský štát nemal prijať žiadny vnútroštátny predpis týkajúci sa výrobkov alebo častí subsystému, na ktoré sa daná špecifikácia TSI vzťahuje (okrem tých aspektov, ktoré sú v príslušných špecifikáciách TSI riadne uvedené ako otvorené body).
23. Povolenie na uvedenie subsystémov pevných zariadení do prevádzky by sa malo vzťahovať na príslušné technické charakteristiky vrátane obmedzení a podmienok používania. Technické charakteristiky uvedené v povolení na uvedenie do prevádzky:
- by mal oznámiť žiadateľ,
 - by mali byť overené a osvedčené orgánmi pre posudzovanie,
 - by mali byť zdokumentované v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení.
24. Proces povolenia uvedenia subsystémov pevných zariadení do prevádzky a prevádzka a údržba týchto subsystémov sú dva jasne odlišné procesy, ktoré sa upravujú v rozdielnych ustanoveniach.

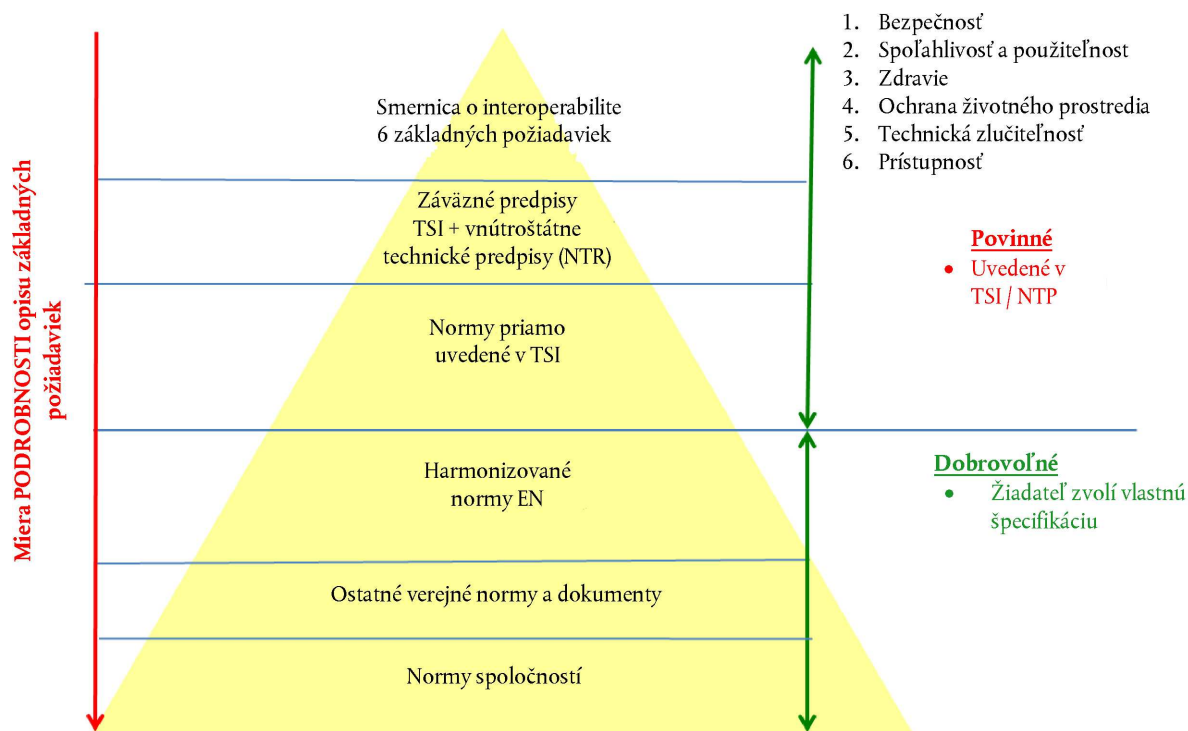
ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY, TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY (TSI) A VNÚTROŠTÁTNE PREDPISY

25. V smernici o interoperabilite sa stanovujú základné požiadavky na železničný systém. Sú to „všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať systém železníc, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní“ (článok 2 písm. g) smernice 2008/57/ES). Základné požiadavky na železničný systém sú teda vyčerpávajúce. Členský štát ani národný bezpečnostný orgán nesmú stanoviť žiadne požiadavky ani podmienky okrem tých, ktoré sa predpokladajú v článku 17.
26. Z hľadiska bezpečnosti je kľúčová technická zlučiteľnosť na rozhraní medzi sieťou a vozidlami. Hoci bezpečnostný aspekt tohto rozhrania by sa dal preukázať pomocou referenčných systémov alebo prostredníctvom jednoznačného odhadu rizika v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 352/2009⁽¹⁾, z dôvodu interoperability by sa technická zlučiteľnosť mala preukázať na základe harmonizovaných predpisov Únie (t. j. na základe

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 352/2009 z 24. apríla 2009 o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík (Ú. v. EÚ L 108, 29.4.2009, s. 4). Toto nariadenie sa k 21. máju 2015 zruší a nahradí vykonávacím nariadením (EÚ) č. 402/2013.

špecifikácií TSI) alebo v prípade, že takéto predpisy neexistujú, na základe vnútroštátnych predpisov. Z dôvodu interoperability by sa teda rozhrania medzi vozidlom a sieťou mali preukazovať pomocou prístupu založeného na predpisoch.

27. V dôsledku toho je potrebné, aby sa na jednej strane v špecifikáciách TSI vyčerpávajúco špecifikovali rozhrania spomínané v odporúčaní 26. V špecifikáciách TSI by mali byť v plnej miere špecifikované všetky základné parametre a rozhrania cieľového systému, ktoré treba jednoznačne preveriť na účely povolenia. Treba tiež uviesť súvisiace požiadavky na posúdenie zhody.
28. Na druhej strane, v špecifikáciách TSI by sa mali uvádzať požiadavky len „v rozsahu nevyhnutnom“ na dosiahnutie optimálnej úrovne technickej harmonizácie a povinných ustanovení potrebných na dosiahnutie základných požiadaviek smernice 2008/57/ES a na dosiahnutie cieľov uvedených v článku 1 danej smernice (článok 5 ods. 3). V špecifikáciách TSI by sa teda mali uvádzať požiadavky len v tom rozsahu podrobností, ktorý je potrebné harmonizovať na dosiahnutie týchto cieľov pri súčasnom splnení základných požiadaviek. Špecifikujú sa v nich aj rozhrania medzi subsystémami. V každej špecifikácii TSI sa opisuje cieľový subsystém, ktorý možno postupne dosiahnuť v rámci primeraného časového harmonogramu.
29. Žiadatelia by mali mať možnosť vlastného výberu technických riešení na splnenie základných požiadaviek za predpokladu, že špecifikácie týchto technických riešení sú v súlade so špecifikáciami TSI a ostatnými platnými právnymi predpismi.
30. Na dosiahnutie cieľa jednotného európskeho železničného priestoru bez vnútorných hraníc možno stanoviť technické špecifikácie výrobkov spĺňajúcich základné požiadavky v harmonizovaných normách (EN). Harmonizované normy vzťahujúce sa na základné parametre špecifikácií TSI v niektorých prípadoch tvoria predpoklad zhody s určitými ustanoveniami špecifikácií TSI. V duchu nového prístupu k technickej harmonizácii a normalizácii zostáva uplatňovanie týchto noriem dobrovoľné, no odkazy na ne sú zverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* (Ú. v. EÚ). Tieto špecifikácie by mali byť uvedené aj v usmerneniach k používaniu TSI, aby sa uľahčilo ich používanie v danom odvetví. Tieto špecifikácie by mali byť aj naďalej doplnkové k špecifikáciám TSI.
31. Hierarchické usporiadanie a úroveň podrobností špecifikácií spomínaných v odporúčaní 26 až 30 sú znázornené v tomto diagrame:



32. V špecifikáciách TSI by sa nemali opakovať ustanovenia určené na zabezpečenie súladu s požiadavkami konštrukčného prevádzkového stavu subsystému alebo vozidla z iných príslušných smerníc.
33. Pri návrhu/plánovaní subsystému alebo vozidla a pri jeho uvedení do konštrukčného prevádzkového stavu treba okrem smernice 2008/57/ES uplatniť aj požiadavky vyplývajúce z ďalších ustanovení EÚ. Žiadateľ by mal zabezpečiť splnenie týchto požiadaviek.

34. Bez toho, aby boli dotknuté odporúčania 19 a 20, vnútroštátne predpisy sa môžu naďalej uplatňovať na povolenia len v prípadoch uvedených v článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Ide o:
- situáciu, keď neexistuje žiadna príslušná špecifikácia TSI, t. j.:
 - a) otvorené body TSI;
 - b) siete a vozidlá, ktoré nepatria (resp. nemajú patriť) do rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI;
 - c) požiadavky na predchádzajúce systémy (t. j. systémové rozhrania, na ktoré sa nemajú vzťahovať špecifikácie TSI);
 - d) požiadavky na vozidlá, ktoré nezodpovedajú špecifikácii TSI a ktoré boli uvedené do prevádzky predtým, než špecifikácie TSI nadobudli platnosť, alebo počas prechodného obdobia;
 - výnimky, na ktoré sa uplatňuje článok 9 smernice 2008/57/ES,
 - špecifické prípady vymedzené v špecifikáciách TSI, ktoré zahŕňajú vnútroštátne odlišnosti v cieľovom systéme.
35. V prípadoch uvedených v odporúčaní 34 by členské štáty mali využiť, zverejniť a presadzovať predpisy obsahujúce základné požiadavky vrátane technickej zlučiteľnosti medzi vozidlami a ich sieťami. S cieľom zachovať existujúcu úroveň interoperability a predísť diskriminácii medzi žiadateľmi by tieto predpisy mali byť rovnako podrobné ako TSI a mali by sa v nich jednoznačne stanoviť všetky požiadavky (t. j. mali by sa uviesť hodnoty príslušných parametrov a metódy posudzovania zhody).
36. Ak sa predloží žiadosť o dodatočné povolenie pre existujúci typ vozidiel, ktorý nie je v zhode s TSI, alebo pre individuálne vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI, podľa článku 25 smernice 2008/57/ES by členský štát mohol v prípade dodatočného povolenia skontrolovať len zlučiteľnosť so svojou sieťou. V rámci vzájomného uznávania, ktoré sa opisuje v odporúčaní 52 až 54, by tento členský štát mal uznať prvé povolenie na uvedenie do prevádzky, pokiaľ nemôže preukázať (žiadateľovi o dodatočné povolenie), že existuje značné bezpečnostné riziko. Takýto postup je v súlade so snahou zabrániť diskriminácii medzi typmi vozidiel a individuálnymi vozidlami, ktoré získali prvé povolenie v jednom členskom štáte.
37. V záujme jednoznačnosti by preto členské štáty mali vo svojich vnútroštátnych predpisoch uviesť, ktoré z ustanovení sa uplatňujú: len na nové vozidlá a subsystemy pri udeľovaní prvého povolenia; a/alebo na existujúce typy; a/alebo na existujúce vozidlá, ktorým sa má udeliť nové povolenie po obnove alebo modernizácii; a/alebo na všetky subsystemy a vozidlá už v prevádzke.

POUŽÍVANIE SPOLOČNÝCH BEZPEČNOSTNÝCH METÓD HODNOTENIA A POSUDZOVANIA RIZÍK A SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI

38. Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík je v kontexte povolenia na uvedenie do prevádzky povinná len v týchto prípadoch:
- a) keď je z konkrétneho dôvodu vyžadovaná podľa špecifikácie TSI alebo vnútroštátneho predpisu uplatniteľného podľa článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES;
 - b) keď je vyžadovaná na základe článku 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES na bezpečnú integráciu subsystemov v prípade, keď nie sú k dispozícii záväzné predpisy.
- Vo všetkých ostatných prípadoch nie je použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík v kontexte daného povolenia povinné.
39. Pojem „bezpečná integrácia“ sa môže vzťahovať na:
- a) bezpečnú integráciu medzi prvkami tvoriacimi systém;
 - b) bezpečnú integráciu medzi subsystemami, ktoré tvoria vozidlo alebo sieťový projekt;
- a čo sa týka vozidiel:
- c) bezpečnú integráciu vozidla s charakteristikami siete;
 - d) bezpečnú integráciu vozidiel do systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov. Zahŕňa to rozhrania medzi vozidlami, rozhrania s personálom obsluhujúcim daný systém a činnosti údržby zo strany subjektu zodpovedného za údržbu;

- e) bezpečnú integráciu vlaku s konkrétnymi traťami, na ktorých sa prevádzkuje;
- a čo sa týka sieťových projektov:
- f) bezpečnú integráciu sieťového projektu s charakteristikami vozidla vymedzenými v špecifikáciách TSI a vo vnútroštátnych predpisoch;
- g) bezpečnú integráciu s príslušnými časťami siete (úsekmi trate);
- h) bezpečnú integráciu sieťového projektu do systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry. Zahŕňa to rozhrania s personálom obsluhujúcim daný sieťový projekt a činnosti údržby zo strany manažéra infraštruktúry alebo jeho dodávateľov;
- i) bezpečnú integráciu sieťového projektu s konkrétnymi vlakmi, ktoré sa na ňom prevádzkujú.
40. Pokiaľ ide o vzťah medzi bezpečnou integráciou a povolením na uvedenie vozidiel do prevádzky:
- body a), b) a c) odporúčania 39 by sa mali vykonať pred povolením na uvedenie vozidiel do prevádzky. Všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré z nich vyplývajú (napr. akékoľvek obmedzenia týkajúce sa zloženia vlaku vrátane viacnásobnej trakcie alebo prevádzky rušňov spolu s vozidlami tvoriacimi vlak), treba uviesť v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení podľa článku 18 ods. 3 smernice 2008/57/ES tak, aby používateľ povoleného subsystému alebo vozidla mohol uplatniť tieto podmienky a obmedzenia používania podľa svojho systému riadenia bezpečnosti;
 - bod d) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať železničný podnik, pričom náležite zohľadní všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c) a z overenia zhody so špecifikáciami TSI a príslušnými vnútroštátnymi predpismi;
 - bod e) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať železničný podnik na základe všetkých informácií, ktoré potrebuje na určenie charakteristík vlaku a na stanovenie zlučiteľnosti vlaku a trate (napr. podmienky používania, hodnoty parametrov rozhrania), ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c), a z informácií, ktoré sú uvedené v registri infraštruktúry.
- 40 bis. Pokiaľ ide o vzťah medzi bezpečnou integráciou a povolením na uvedenie pevných subsystémov a sieťových projektov do prevádzky:
- body a), b), f) a g) odporúčania 39 by sa mali vykonať pred povolením na uvedenie vozidiel do prevádzky. Všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré z nich vyplývajú, treba uviesť v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení podľa článku 18 ods. 3 smernice 2008/57/ES tak, aby používateľ povoleného subsystému alebo sieťového projektu mohol uplatniť tieto podmienky a obmedzenia používania podľa svojho systému riadenia bezpečnosti;
 - bod h) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať manažér infraštruktúry, pričom náležite zohľadní všetky podmienky a obmedzenia používania, ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c) a z overenia zhody so špecifikáciami TSI a príslušnými vnútroštátnymi predpismi;
 - bod i) odporúčania 39 nie je súčasťou procesu povoľovania. Mal by ho vykonať manažér infraštruktúry na základe všetkých informácií potrebných na určenie charakteristík trate a na stanovenie zlučiteľnosti vlaku a trate (napr. podmienky používania, hodnoty parametrov rozhrania), ktoré vyplývajú z bodov a), b) a c), a z informácií, ktoré sú uvedené v registri typov vozidiel.
41. Pokiaľ ide o použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík na overenie bezpečnej integrácie pred povolením na uvedenie do prevádzky:
- bod a) odporúčania 39 patrí v plnej miere do rozsahu pôsobnosti špecifikácií TSI, ktoré sa venujú subsystému. Ak neexistujú jednoznačné technické predpisy zaoberajúce sa danou otázkou, TSI môže zaujať prístup založený na zohľadňovaní rizík, môže vyžadovať uplatnenie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík a môže špecifikovať, do akej prijateľnej miery by sa mali dané riziká riadiť;
 - ak neexistujú záväzné predpisy (špecifikácie TSI, vnútroštátne predpisy), ktoré by v plnej miere pokrývali toto rozhranie, treba skontrolovať bod b) odporúčania 39 pomocou spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík;

- bod c) odporúčania 39 by mal byť v plnej miere zahrnutý v špecifikáciách TSI, prípadne vo vnútroštátnych predpisoch (v prípadoch podľa článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES). Toto overenie na základe predpisov by mal vykonať notifikovaný orgán alebo určený orgán v rámci svojej zodpovednosti za „overenie rozhraní príslušného subsystemu vo vzťahu k systému, do ktorého sa integroval“ (článok 18 smernice 2008/57/ES), inak by boli ohrozené požiadavky transparentnosti, nediskriminácie a interoperability.
- Použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík pre bod c) odporúčania 39 teda nie je povinné v prípadoch, keď existujú špecifikácie TSI alebo vnútroštátne predpisy. V prípadoch, keď sa vo vnútroštátnych predpisoch v plnej miere nešpecifikuje toto rozhranie (napr. niektoré pôvodné systémy návestenia a inovačné riešenia), v tomto (týchto) vnútroštátnom(-ych) predpise(-och) sa môže vyžadovať použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík na riešenie tých rizík, na ktoré sa dané predpisy nevzťahujú.

INTEGRITA TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ INTEROPERABILITY A VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV

42. Uznáva sa, že špecifikácie TSI vypracovala skupina odborníkov z odvetvových združení a národných bezpečnostných orgánov, ktorí ako základ zohľadnili vnútroštátne predpisy a praktické skúsenosti. Predstavujú najmodernejšie, resp. najlepšie dostupné poznatky, ktoré vyvinula agentúra so spomenutými odborníkmi a ktoré prehodnotil výbor uvedený v článku 29 smernice 2008/57/ES. Špecifikácie ako také boli uznané členskými štátmi ako vhodné na daný účel (vrátane otvorených bodov) a sú právne záväzné. Kontrola alebo overenie týchto povinných požiadaviek nie je súčasťou povolenia.
43. S cieľom zachovať integritu špecifikácií TSI a vnútroštátnych predpisov má však každý subjekt, ktorý kedykoľvek odhalí možný nedostatok v špecifikáciách TSI alebo vo vnútroštátnych predpisoch, zodpovednosť urýchlene oznámiť svoje pochybnosti s úplným odôvodnením prostredníctvom príslušných postupov tak, aby boli všetky príslušné subjekty okamžite informované o možnom nedostatku a mohli prijať náležité opatrenia.
44. Členské štáty by mali prijať náležité opatrenia na zmenu neúplných alebo nezhodných vnútroštátnych predpisov.
45. Ak je špecifikácia TSI neúplná, uplatňuje sa článok 7 smernice 2008/57/ES a nedostatok treba riešiť prostredníctvom:
 - a) technického stanoviska agentúry alebo
 - b) zmeny špecifikácie TSI alebo oboch možností.

Podľa konkrétneho prípadu možno špecifikáciu TSI zmeniť prostredníctvom:

1. zmeny špecifikácie cieľového systému;
2. pridania špecifických prípadov, keď sa týkajú len obmedzeného počtu členských štátov a harmonizácia na úrovni EÚ sa nepovažuje za potrebnú;
3. pridania otvorených bodov, keď je harmonizácia na úrovni EÚ potrebná, no zatiaľ ju nemožno jednoducho zahrnúť do špecifikácie TSI.

OVERENIA, KTORÉ SÚ MIMO RÁMCA POVOLENIA NA UVEDENIE DO PREVÁDZKY

46. Overenie zlučiteľnosti vlaku a trate by malo byť nezávislé od povolenia na uvedenie typu vozidiel alebo individuálneho vozidla do prevádzky. Overenie zlučiteľnosti vlaku a trate riadi železničný podnik (alebo manažér infraštruktúry, ak prevádzkuje vlaky) v rámci procesu plánovania (napr. keď predkladá ponuky na trasy), a to každodenne prostredníctvom svojho systému riadenia bezpečnosti. Železničný podnik by mal určiť zlučiteľnosť na základe informácií získaných od manažéra infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry a tiež na základe informácií zo sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení vozidiel, ktorá sa vytvorila v rámci povoľovania a potom sa ďalej uchovávala. V prechodnom období (t. j. do času vytvorenia registra infraštruktúry a jeho naplnenia všetkými príslušnými údajmi potrebnými na overenie zlučiteľnosti so sieťou) by manažéri infraštruktúry mali železničným podnikom poskytovať potrebné informácie iným transparentným spôsobom.
47. Posúdenie schopnosti železničného podniku riadiť prevádzku a údržbu vozidiel nie je súčasťou procesu, ktorý vedie k udeleniu povolenia. Na túto oblasť sa zameriava proces bezpečnostnej certifikácie a priebežný dohľad zo strany národného bezpečnostného orgánu.
48. Posúdenie schopnosti manažéra infraštruktúry riadiť prevádzku a údržbu sieťových projektov nie je súčasťou procesu, ktorý vedie k udeleniu povolenia. Na túto oblasť sa zameriava proces bezpečnostného povolenia a priebežný dohľad zo strany národného bezpečnostného orgánu.

49. Posúdenie schopnosti subjektu zodpovedného za údržbu riadiť údržbu vozidla nie je súčasťou procesu povolenia. Na túto oblasť sa zameriava systém riadenia bezpečnosti železničného podniku. V prípade, že sa uplatňuje proces certifikácie subjektu zodpovedného za údržbu, v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku sa môže tento proces zohľadniť.
50. V dôsledku toho nie je potrebné, aby žiadateľ o povolenie typu vozidla alebo o povolenie na uvedenie individuálneho vozidla alebo subsystemu do prevádzky posudzoval význam prípadných zmien, ktoré prináša konštrukcia vozidla alebo subsystemu do železničného systému ako celku. Ak je žiadateľom železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý plánuje prevádzkovať toto vozidlo alebo tento subsystem, použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík v dôsledku toho, že železničný podnik alebo manažér infraštruktúry zodpovedá za riadenie zmien na svojej časti železničného systému, je nezávislé od ich roly žiadateľa o povolenie na uvedenie do prevádzky.
51. V praxi platí, že ak výrobca vyrába špecifickú konštrukciu na objednávku železničného podniku, obvykle dochádza k časovému prekryvaniu medzi:
- overením zhody štrukturálneho subsystemu na účely vydania vyhlásenia ES o overení (činnosť, ktorá zahŕňa body a), b) a c) odporúčania 39) a
 - integráciou tohto subsystemu do systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry (činnosť, ktorá zahŕňa body d) a e) odporúčania 39).

Ide o súčasť dobrého riadenia projektov, ktorá za určitých okolností umožňuje minimalizovať časový posun medzi povolením na uvedenie do prevádzky a samotným používaním vozidla alebo sieťového projektu v komerčnej prevádzke. Za týchto okolností sa národný bezpečnostný orgán zapojí súčasne s:

- orgánom zodpovedajúcim za udeľovanie povolenia typu vozidiel alebo povolenia na uvedenie individuálneho vozidla do prevádzky a
- orgánom zodpovedajúcim za dohľad nad bezpečnostnými certifikátmi alebo bezpečnostnými povoleniami.

Hoci môže dôjsť k časovému prekryvaniu týchto dvoch úloh, po formálnej stránke by mali byť nezávislé. Proti-stranou v prvom prípade je žiadateľ o povolenie vozidla alebo typu vozidla a v druhom prípade železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý plánuje prevádzkovať príslušné vozidlo alebo subsystem.

VZÁJOMNÉ UZNÁVANIE PREDPISOV A OVERENÍ VOZIDIEL

52. Členské štáty by mali vzájomne uznávať overenia vykonané v súlade s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov okrem prípadov, keď:
- a) neexistuje dôkaz o zlučiteľnosti so sieťou, alebo
 - b) členský štát môže žiadateľovi preukázať závažné bezpečnostné riziko.
 - c) Zásada vzájomného uznávania by sa mala uplatňovať v čo najväčšej miere, aby sa zabránilo nepotrebným požiadavkám a nadbytočným overeniam, pokiaľ nie sú nevyhnutné z hľadiska overenia technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou a ak nie sú rovnocenné s predpismi členského štátu, v ktorom sa udelilo prvé povolenie.
53. V prípade dodatočných povolení by členské štáty nemali spochybňovať vnútroštátne predpisy uplatňované pri predchádzajúcom povolení
- vzťahujúce sa na otvorené body, ktoré sa netýkajú technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou, alebo
 - zatriedené do kategórie A v referenčnom dokumente, ktorý sa uvádza v článku 27 ods. 4 smernice 2008/57/ES.
54. Bez ohľadu na absenciu všeobecných kritérií prijateľnosti rizika v spoločnej bezpečnostnej metóde posudzovania rizika, posúdenia spoločnou bezpečnostnou metódou vykonané v rámci overení, ktoré sa vyžadujú v špecifikáciách TSI, by sa mali vzájomne uznať v súlade s článkom 7 ods. 4 nariadenia o prijatí spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Toto ustanovenie sa nahradí článkom 15 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 402/2013. Začne sa uplatňovať od 21. mája 2015.

ÚLOHY A ZODPOVEDNOSTI

55. Skôr, než možno subsystém povoliť na uvedenie do prevádzky, musí výrobca alebo obstarávateľ (t. j. žiadateľ v zmysle článku 18 ods. 1 smernice 2008/57/ES) vykonať všetky potrebné konštrukčné, výrobné a testovacie činnosti alebo zabezpečiť ich vykonanie vo svojej zodpovednosti a podpísať vyhlásenie ES o overení.
56. Notifikované orgány overia zhodu so špecifikáciami TSI a vypracujú osvedčenie(-ia) o overení určené pre žiadateľa. V článku 18 ods. 2 smernice 2008/57/ES sa uvádza, že overenie zo strany 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 je v súlade so skutočnosťou, že na technickú zlučiteľnosť sa vzťahujú špecifikácie TSI. Rozsah týchto kontrol je obmedzený na príslušné špecifikácie TSI. Každý notifikovaný orgán zostaví technickú dokumentáciu k overeniam, ktoré vykonal.
57. Ustanovenia odporúčania 56 sa uplatňujú *mutatis mutandis* aj na určené orgány a vnútroštátne predpisy.
58. Na základe článku 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES by úlohou národných bezpečnostných orgánov pri povoľovaní uvádzania do prevádzky malo byť vykonávanie kontroly dokumentov, ktoré sa prikladajú k žiadosti o uvedenie do prevádzky a preukazujú primeranosť postupu overenia. V rámci tejto kontroly by sa mala skontrolovať úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť predloženej dokumentácie k povoleniu. Obmedzuje sa na otázky v pôsobnosti národných (železničných) bezpečnostných orgánov podľa definície v smernici 2004/49/ES.
59. Ak členský štát (alebo národný bezpečnostný orgán) zistí problém v žiadosti o povolenie na uvedenie do prevádzky, ktorý spočíva v tom, že štruktúrny subsystém, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o overení spoločne s technickou dokumentáciou, nie je úplne v súlade so smernicou 2008/57/ES, a predovšetkým že nespĺňa základné požiadavky, mal by uplatniť článok 19 smernice 2008/57/ES. To platí *mutatis mutandis* aj na komponenty interoperability v súlade s článkom 14 smernice 2008/57/ES.
60. Národné bezpečnostné orgány by nemali opakovať žiadne kontroly, ktoré sa už vykonali v rámci postupu overenia.
61. Národné bezpečnostné orgány by nemali vykonávať ani opakovať prácu tvorcov predpisov, notifikovaných orgánov, určených orgánov ani orgánov pre posudzovanie rizík.
62. Národné bezpečnostné orgány by nemali vykonávať ani hĺbkové systematické overovanie práce žiadateľa, notifikovaného orgánu, určeného orgánu ani orgánu pre posudzovanie rizík spoločnou bezpečnostnou metódou a nemali by ani systematicky potvrdzovať ich výsledky. Národné bezpečnostné orgány môžu spochybníť overenia vykonané orgánom pre posudzovanie len v prípade, ak existujú odôvodniteľné pochybnosti. V takom prípade by sa mali dodržiavať zásady proporcionality (pri zohľadnení miery rizika), nediskriminácie a transparentnosti. Odôvodnené pochybnosti môžu vzniknúť predovšetkým na základe kontrol, ktoré sa uvádzajú v odporúčaní 58, alebo v prípade, ak sa na základe predchádzajúcich skúseností preukáže, že podobný subsystém nespĺňa základné požiadavky v súlade s článkom 19 smernice 2008/57/ES.
63. Podľa článku 28 ods. 2 smernice 2008/57/ES by členské štáty mali pre notifikované orgány (a *mutatis mutandis* pre určené orgány) zaviesť systémy na zabezpečenie spôsobilosti orgánov pre posudzovanie a prijať opatrenia na riešenie nedodržovania platných právnych predpisov. Na zabezpečenie jednotného prístupu by Komisia s pomocou agentúry mala v tejto oblasti zohrávať úlohu koordinátora.
64. Žiadatelia, manažéri infraštruktúry a železničné podniky by spolu so subjektmi zodpovednými za údržbu mali zohľadniť predchádzajúce skúsenosti s typmi vozidiel a návrhmi subsystémov, ktoré už získali povolenie, či s identifikáciou neriadených rizík a mali by zaviesť náležité nápravné opatrenia.
65. Žiadatelia by mali tieto nápravné opatrenia vykonať pred žiadosťou o povolenie a malo by sa to od nich vyžadovať hneď, ako sa zistí, že je to potrebné.
66. V prípade vozidiel a subsystémov, ktoré už sú v prevádzke, by železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali vykonať tieto nápravné opatrenia v rámci svojich systémov riadenia bezpečnosti. Systémy riadenia bezpečnosti železničných podnikov by mali zabezpečiť, že subjekty zodpovedné za údržbu vozidiel, ktoré tieto podniky využívajú, zavedú vo svojom systéme údržby všetky prípadne potrebné zmeny.

67. Tak ako pred povolením nie je úlohou národného bezpečnostného orgánu špecifikovať konštrukčné riešenie, v oblasti dohľadu nemá predpisovať nápravné opatrenia v prípade zohľadnenia doterajších skúseností. Národné bezpečnostné orgány by namiesto toho mali monitorovať súlad železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry so svojim vlastným systémom riadenia bezpečnosti. Národné bezpečnostné orgány by mali kontrolovať, či železničné podniky a manažéri infraštruktúry vymedzujú, vykonávajú a riadia náležité nápravné opatrenia prostredníctvom svojich vlastných systémov riadenia bezpečnosti.
68. Na základe smernice 2004/49/ES všetci jednotliví manažéri infraštruktúry a všetky jednotlivé železničné podniky zodpovedajú za svoje časti systému. Železničný podnik zodpovedá výlučne za bezpečnú prevádzku svojich vlakov. Úloha manažéra infraštruktúry sa týka len spravovania infraštruktúry, a preto manažér infraštruktúry žiadnym spôsobom nezodpovedá za prevádzku vlakov okrem toho, že vydá povolenie na pohyb vlaku. Manažér infraštruktúry nezohráva v oblasti povoľovania žiadnu ďalšiu rolu.
69. Posúdenie schopnosti subdodávateľa (napr. držiteľa) riadiť svoju časť prevádzky a údržbu vozidiel nie je súčasťou procesu, ktorý vedie k udeleniu povolenia. Na túto oblasť sa vzťahuje povinnosť železničného podniku, ktorý používa povolené vozidlá, zabezpečiť v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, že o vozidlá sa postará náležitý subjekt zodpovedný za údržbu v súlade s článkom 14a smernice 2004/49/ES.
70. V článku 14a ods. 1 smernice 2004/49/ES zmenenej smernicou 2008/110/ES sa uvádza, že každému vozidlu sa pred jeho uvedením do prevádzky alebo využitím v rámci siete prideliť subjekt zodpovedný za údržbu. Povolenie na uvedenie do prevádzky je nezávislé od prevádzky vozidla železničným podnikom a od údržby vozidla subjektom zodpovedným za údržbu. Okrem toho, smernica 2004/49/ES sa týka prevádzky (používania) a údržby vozidiel. Preto možno subjekt zodpovedný za údržbu prideliť buď predtým, ako sa vozidlu udeli povolenie na uvedenie do prevádzky, alebo potom, no v každom prípade predtým, než sa zaregistruje v národnom registri vozidiel (pole „subjekt zodpovedný za údržbu“ je v národnom registri vozidiel povinné), a tiež predtým, než sa vozidlo začne v sieti skutočne prevádzkovať.
71. Organizácie by mali riadiť riziká, ktoré vznikajú v dôsledku ich činností. Zodpovednosť za riadenie rizík by mal niesť ten subjekt, ktorý je najviac spôsobilý na ich riadenie.
72. Keďže železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú jediné subjekty, ktoré musia mať bezpečnostné certifikáty a bezpečnostné povolenia, pričom je potrebná podpora systémov riadenia bezpečnosti, tieto organizácie by mali zohrávať kľúčovú úlohu pri spravovaní príspevkov od iných subjektov a pri prijímaní správnych rozhodnutí, pokiaľ ide o dané príspevky. Tým, že železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry prijímú takéto rozhodnutia alebo kroky v rámci vlastných systémov riadenia bezpečnosti, nie sú dotknuté zodpovednosťou iných subjektov ako napríklad držiteľov, subjektov zodpovedných za údržbu alebo výrobcov.
73. Rozdelenie prevádzkových zodpovedností medzi železničné podniky a manažérov infraštruktúry je vymedzené v špecifikácii TSI, ktorá sa týka prevádzky a riadenia dopravy.
74. Železničné podniky by sa mali považovať za najvhodnejšie a najspôsobilejšie na:
- a) identifikovanie možných nebezpečenstiev, ktoré hrozia v plánovanej prevádzke vrátane údržby, a na vykonávanie kontrolných opatrení, napr. kontroly odchodov;
 - b) správne špecifikovanie svojich prevádzkových potrieb zmluvným partnerom a dodávateľom, napr. požadovaný výkon, použiteľnosť a spoľahlivosť vozidiel;
 - c) monitorovanie výkonnosti vozidiel;
 - d) poskytovanie pravidelnej a komplexnej spätnej väzby o prevádzke a výkonnosti držiteľovi a subjektu zodpovednému za údržbu (podľa potreby) a
 - e) prehodnocovanie zmlúv s cieľom porozumieť plneniu zmluvy a namietať v prípade jej neplnenia.
75. Na druhej strane, železničné podniky a manažéri infraštruktúry by sa nemali považovať za najvhodnejšie a najspôsobilejšie subjekty na priame riadenie všetkých rizík na všetkých stupňoch dodávateľského reťazca. Na splnenie svojich zodpovedností by železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali navrhnúť zmluvné záväzky na dodávku tovarov a služieb v súlade so svojimi systémami riadenia bezpečnosti, pričom je potrebné zohľadniť právne záväzky iných subjektov. V praxi sa vozidlá po uvedení do prevádzky bežne upravujú, aby sa odstránili poruchy a aby sa neustále zlepšovala ich výkonnosť. Bezpečné riadenie týchto zmien patrí do zodpovednosti železničných podnikov. Pri plnení tejto zodpovednosti by sa mali uplatniť postupy riadenia zmien v rámci systému riadenia bezpečnosti, ako aj nariadenie o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia

a posudzovania rizík, a v prípade potreby by sa malo zabezpečiť získanie povolenia na uvedenie upraveného vozidla do prevádzky. Železničný podnik by mal tiež zabezpečiť oznámenie všetkých relevantných informácií subjektu zodpovednému za údržbu, aby ten mohol aktualizovať dokumentáciu údržby.

76. Železničné podniky, manažéri infraštruktúry, subjekty zodpovedné za údržbu a držiteľia by sa mali uistiť, že všetka podpora prípadne potrebná v tomto procese je ustanovená v zmluve s výrobcom.
77. Predtým, než železničný podnik pre daný vlak obstará od manažérov infraštruktúry prístup do siete, mal by poznať charakter prístupu, ktorý manažér infraštruktúry ponúkol na predaj. Železničný podnik si musí byť istý, že trať, ku ktorej si plánuje kúpiť prístup, dokáže podporovať vlaky, ktoré na nej plánuje prevádzkovať.
78. Železničné podniky by mali v registri infraštruktúry nájsť všetky informácie (o charaktere infraštruktúry), ktoré potrebujú na stanovenie, či vlak, ktorý plánujú prevádzkovať, je zlučiteľný s konkrétnou traťou (zlučiteľnosť vlaku a trate). Manažér infraštruktúry by mal v registri infraštruktúry pre každý parameter opísať nominálne hodnoty a v prípade potreby aj hraničné hodnoty parametrov rozhrania, vzhľadom na ktoré sa daný úsek trate udržiava. Železničné podniky sa pri zaistovaní bezpečnej prevádzky vlakov spoliehajú na integritu týchto informácií. Manažér infraštruktúry by mal informovať železničný podnik o všetkých dočasných zmenách charakteru infraštruktúry, ktoré nie sú uvedené v registri infraštruktúry.
79. Potom, čo železničný podnik stanoví (pomocou registra infraštruktúry a sprievodnej dokumentácie k povoleniu vozidla/povoleniu typu vozidla a po zohľadnení podmienok používania a iných obmedzení povolenia na uvedenie vozidla do prevádzky/povolenia typu vozidla), že trať je spôsobilá na prevádzku daného vlaku, mal by železničný podnik na základe ustanovení špecifikácie TSI, ktorá sa zameriava na prevádzku a riadenie dopravy (predovšetkým tých oddielov, ktoré sa týkajú zloženia vlaku, brzdenia vlaku a prevádzkyschopnosti vlaku), overiť, či existujú nejaké obmedzenia vzťahujúce sa na vlak, ktoré by bránili prevádzke na danej trati (napr. obmedzenia rýchlostí, obmedzenia dĺžky, obmedzenia dodávky energie).
80. Ak má manažér infraštruktúry alebo železničný podnik obavy týkajúce sa používania určitého vozidla alebo pevného zariadenia na konkrétnej trati, mal by na to upozorniť druhú stranu, aby spolu našli riešenie. Ak stranu, ktorá príde s podnetom, neuspokojí príslušná reakcia, mala by túto záležitosť postúpiť národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý rozhodne v súlade so svojimi právomocami.
81. Podľa článku 4 ods. 2 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1078/2012 ⁽¹⁾ majú železničné podniky, manažéri infraštruktúry a subjekty zodpovedné za údržbu oznámiť všetkým zúčastneným stranám (vrátane národných bezpečnostných orgánov) akékoľvek významné bezpečnostné riziko, pokiaľ ide o poruchy a konštrukčné nezrovnalosti alebo nesprávne fungovanie technického vybavenia. Táto oznamovacia povinnosť sa vzťahuje aj na výrobcov a obstarávateľov, ktorí získali vyhlásenie ES o overení po povolení na uvedenie do prevádzky.
82. Národné bezpečnostné orgány by okrem úlohy udeľovania povolení na uvedenie štrukturálnych subsystémov do prevádzky, a okrem úloh podľa článku 16 smernice 2004/49/ES, mali tiež vykonávať dohľad s cieľom zabezpečiť, že železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonávajú svoju činnosť v súlade s požiadavkami právnych predpisov EÚ a (v prípadoch, keď sa to umožňuje podľa smernice 2008/57/ES) v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. Tento dohľad by sa mal vzťahovať aj na riadenie rizík, ktoré železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonávajú v oblasti rozhrania so svojimi dodávateľmi (napr. výrobcami, držiteľmi a podnikmi, ktoré prenajímajú železničné koľajové vozidlá), a to predovšetkým pri obstarávaní tovarov a služieb a pri ich integrácii do systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.
83. Zapojenie národných bezpečnostných orgánov do používania subsystému a do jeho údržby zo strany železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry v rámci ich systémov riadenia bezpečnosti má dozorný charakter. Národné bezpečnostné orgány by mali predovšetkým odmietnuť prevziať zodpovednosť za dodržiavanie základných požiadaviek zo strany výrobcu/obstarávateľa alebo železničného podniku/manažéra infraštruktúry tým, že špecifikujú alebo výslovne skontrolujú a/alebo povolia konkrétne konštrukčné riešenia, požiadavky na údržbu alebo nápravné opatrenia. Národný bezpečnostný orgán by sa teda mal zamerať na vhodnosť alebo primeranosť systémov riadenia zodpovedných subjektov a nemal by pôsobiť ako „inšpektor dokončenej práce“ kontrolujúci podrobné výstupy alebo rozhodnutia, ktoré tieto subjekty prijali.

⁽¹⁾ Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1078/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania vykonávaného železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a subjektmi zodpovednými za údržbu (Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 8).

84. Ak členské štáty zvažujú zavedenie naliehavých opatrení v dôsledku nehôd alebo incidentov, mali by si byť vedomé, že systém riadenia bezpečnosti železničného podniku predstavuje primárny mechanizmus na riadenie nových rizík prevádzky vozidiel, ktoré sa mohli objaviť v priebehu vyšetrovania nehody/incidentu, či zistení z dôhľadu. Aj v prípade, ak je členský štát presvedčený, že je naliehavo potrebné zaviesť nový predpis vzťahujúci sa na povolenie uvedenia do prevádzky, mal by sa tento členský štát riadiť postupmi uvedenými v príslušných právnych predpisoch Únie vrátane oznámenia návrhu nového predpisu Komisii podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES ⁽¹⁾ alebo podľa smernice 2004/49/ES.

TESTOVANIE

85. Na účely povolenia možno vyžadovať len testy, ktoré je nutné vykonať pred udelením povolenia na uvedenie do prevádzky a ktoré vyžadujú zapojenie orgánu pre posudzovanie, pričom tieto testy musia byť:
- výslovne uvedené v špecifikáciách TSI, moduloch, prípadne vo vnútroštátnych predpisoch,
 - vymedzené žiadateľom na účely preukázania súladu s požiadavkami špecifikácií TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi,
 - vymedzené v iných právnych predpisoch EÚ, alebo
 - vymedzené žiadateľom v súlade s použitím spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, ktoré sa opisuje v odporúčaní 41.
86. Zapojenie notifikovaných orgánov a/alebo určených orgánov do overenia súladu so základnými požiadavkami sa bližšie určuje v príslušných špecifikáciách TSI, prípadne vo vnútroštátnych predpisoch.
87. Testy, na ktoré sa nevzťahuje odporúčanie 85 (napr. testy, ktoré potrebuje železničný podnik na stanovenie zlučiteľnosti vlaku a trate predtým, než použije typ vozidla alebo nový subsystém na určitej trati, alebo testy, ktoré potrebuje obstarávateľ na stanovenie zlučiteľnosti s požiadavkami zákazníka), nie sú súčasťou povolenia na uvedenie do prevádzky.
88. Ak sa má vykonať testovanie na trati s cieľom overiť zhodu s požiadavkami na povolenie predtým, než národný bezpečnostný orgán vydá povolenie na uvedenie do prevádzky, potom je potrebné, aby všetky prevádzkové a organizačné opatrenia na vykonanie týchto testov boli vymedzené vo vnútroštátnom právnom rámci jednotlivých členských štátov, pričom musia byť v súlade so smernicou 2008/57/ES a smernicou 2004/49/ES. Mali by sa vzťahovať na administratívne opatrenia a na všetky povinné technické a prevádzkové požiadavky. Vo všeobecnosti si členské štáty môžu zvoliť jeden z týchto dvoch prístupov:
- Členský štát môže zahrnúť spôsobilosť na testovanie do bezpečnostného certifikátu železničného podniku. Možno to urobiť tak, že orgán pre testovanie získa certifikát ako železničný podnik, pričom rozsah jeho pôsobnosti sa obmedzí výlučne na testovanie.
 - Členský štát môže vyžadovať, aby povolenie na vykonanie testov vydával oprávnený subjekt (ktorým môže, ale nemusí byť národný bezpečnostný orgán). V takom prípade musí mať oprávnený subjekt (ak neexistuje overenie zhody s požiadavkami na povolenie notifikovaným orgánom alebo určeným orgánom) dostatočné technické znalosti na prijímanie takýchto rozhodnutí. Na účely splnenia požiadaviek transparentnosti a právnej istoty musia členské štáty zabezpečiť primeranú nezávislosť daného subjektu a zverejniť proces povoľovania testovania vo svojom vnútroštátnom právnom rámci, pričom objasnia svoje požiadavky a kritériá pri rozhodovaní, ktoré uplatní oprávnený subjekt na udelenie povolenia na testovanie.
89. Manažéri infraštruktúry sa priamo podieľajú na uľahčovaní procesu povoľovania. V prípade, ak národný bezpečnostný orgán požaduje vykonanie dodatočných testov, podľa článku 23 ods. 6 smernice 2008/57/ES „manažér infraštruktúry po porade so žiadateľom vynaloží všetko úsilie na to, aby zabezpečil priebeh skúšobnej prevádzky do troch mesiacov od podania žiadosti“.

TECHNICKÁ DOKUMENTÁCIA

90. Podľa článku 18 a prílohy VI smernice 2008/57/ES by sa k vyhláseniu ES o overení subsystému mala priložiť technická dokumentácia zahŕňajúca dokumentáciu opisujúcu subsystém, výslednú dokumentáciu z overení, ktoré vykonali jednotlivé orgány pre posudzovanie, a dokumentáciu položiek týkajúcich sa podmienok a limitov používania a pokynov týkajúcich sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení obsahuje všetky podporné dokumenty potrebné na udelenie povolenia na uvedenie do prevádzky.

⁽¹⁾ Smernica európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov (Ú. v. ES L 204, 21.7.1998, s. 37).

91. Na vozidlo alebo sieťový projekt sa vzťahuje sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení subsystému(-ov), ktoré ho tvoria.
92. Môže byť potrebné, aby sa do procesu overovania subsystému zapojilo viacero orgánov pre posudzovanie, v závislosti od rozsahov pôsobnosti. Žiadateľ by mal zodpovedať za zhromaždenie kompletnej dokumentácie, ktorú vyžadujú všetky príslušné právne predpisy EÚ. Spojenie všetkých týchto technických dokumentácií doplnených o prípadné ďalšie informácie požadované právnymi predpismi EÚ (vrátane tých, ktoré sú stanovené v bode 2.4 prílohy IV k smernici 2008/57/ES) sa označuje ako sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení daného subsystému.
93. Žiadateľ o povolenie typu alebo o povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky by mal vyhotoviť dokumentáciu na predloženie k povoleniu.

Tá by mala zahŕňať technickú dokumentáciu sprevádzajúcu vyhlásenie ES o overení, ktoré zostaví žiadateľ za príslušný subsystém.

Ak vozidlo pozostáva z dvoch subsystémov, k povoleniu sa predloží dokumentácia zahŕňajúca sprievodné technické dokumentácie k vyhláseniu ES o overení za oba tieto subsystémy.

Kým Komisia prijme odporúčanie opisujúce obsah žiadateľom predkladanej dokumentácie, môže členský štát povoliť, aby sa v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie vozidla alebo typu vozidla zahrnula len časť technickej dokumentácie sprevádzajúcej vyhlásenie ES o overení. Treba to jasne uviesť vo vnútroštátnom právnom rámci členského štátu, ktorý sa uverejní na webovej stránke Európskej železničnej agentúry.

Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení vozidla, typu vozidla alebo subsystému by mala obsahovať všetky informácie podľa prílohy V a podkladovú dokumentáciu k vyhláseniu(-iam) ES o overení (napr. osvedčenie(-ia) o overení a technickú dokumentáciu vypracovanú notifikovaným(-i) a určeným(-i) orgánom(-mi), podklady k výpočtom, záznamy z vykonaných testov a preskúmaní, ako aj technické charakteristiky, ktoré sa zaznamenávajú v súlade s platnými špecifikáciami TSI a vnútroštátnymi predpismi). Informácie zo sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, ktoré sa nenachádzajú v predloženej dokumentácii k povoleniu, by sa mali na požiadanie sprístupniť príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu.

Sprievodnú dokumentáciu k prvému povoleniu na uvedenie vozidla do prevádzky treba predložiť v čase povolenia národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý ju uchová ako záznam o tom, na čo sa vydalo povolenie.

94. V prípade postupu podľa odporúčania 21 by sa malo odporúčanie 93 uplatniť *mutatis mutandis* na dokumentáciu, ktorá sa má predložiť k povoleniu sieťového projektu, a sprievodnú technickú dokumentáciu k príslušnému vyhláseniu ES o overení(-iach).
95. Žiadateľ o dodatočné povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky by mal pôvodnú sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení doplniť o informácie, ktoré sa vyžadujú v článku 23 ods. 3 alebo v článku 25 ods. 3 smernice 2008/57/ES. Tieto dodatočné informácie sú súčasťou informácií, ktoré sa predkladajú národnému bezpečnostnému orgánu. Žiadateľ by však mal zachovať štruktúru sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení.
96. Časť sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, v ktorej sa vymedzujú „všetky položky týkajúce sa podmienok a limitov používania a pokynov týkajúcich sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby“, by sa v prípade sieťových projektov mala sprístupniť manažérovi infraštruktúry a v prípade vozidiel by sa mala sprístupniť železničnému podniku, ktorý prevádzkuje vozidlo, aby ju mohli poskytnúť subjektu zodpovednému za údržbu. V prípade vozidiel možno tento prenos informácií obsiahnutých v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení vykonať prostredníctvom držiteľa vozidiel. Po uvedení do prevádzky je zodpovednosťou železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry v spolupráci so subjektom zodpovedným za údržbu, aby nepretržite prehodnocovali údržbárske úkony a menili tieto informácie tak, aby zohľadňovali pracovný cyklus a doterajšie skúsenosti (články 4 a 9 smernice 2004/49/ES).
97. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení by mala obsahovať informácie potrebné na spravovanie konštrukčného prevádzkového stavu vozidla alebo sieťového projektu počas celej jeho životnosti.

98. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení by sa mala aktualizovať v prípade, ak sa vykonávajú dodatočné overenia (napr. overenie zhody s vnútroštátnymi predpismi na získanie dodatočného povolenia na uvedenie do prevádzky). V prípade dodatočného povolenia by mal žiadateľ informovať národný bezpečnostný orgán, ktorý vydal prvé povolenie.

VYHLÁSENIE ES O OVERENÍ

99. Podľa článku 15 smernice 2008/57/ES a článku 4 ods. 3 a 4 smernice 2004/49/ES železničné podniky alebo manažéri infraštruktúry zodpovedajú za zabezpečenie toho, že vozidlo alebo subsystém v prevádzke spĺňa všetky základné požiadavky. Nie sú tým dotknuté zodpovednosti iných zúčastnených subjektov (napríklad zodpovednosti signatára vyhlásenia ES o overení). Všetci výrobcovia, podniky údržby, držiteľia vozňov, poskytovatelia služieb a obstarávatelia musia zabezpečiť, že železničné koľajové vozidlá, zariadenia, príslušenstvo, vybavenie a služby, ktoré dodávajú, sú v súlade so základnými požiadavkami a že podmienky používania sa uvádzajú v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu ES o overení tak, aby ich železničný podnik a/alebo manažér infraštruktúry mohol bezpečne uviesť do prevádzky.
100. Zodpovednosť za zabezpečenie, že pri povolení subsystému vo svojom konštrukčnom prevádzkovom stave v plnej miere do poslednej podrobnosti spĺňajú základné požiadavky všetkých príslušných právnych predpisov EÚ, nesie iba žiadateľ o povolenie subsystému, ktorý vydá vyhlásenie ES o overení. Na základe overenia notifikovaným orgánom alebo určeným orgánom a podľa potreby aj na základe celkového posúdenia subsystému alebo vozidla žiadateľ vyhlási, že všetky základné požiadavky sú splnené. Ak sa teda neskôr spochybní súlad subsystému v konštrukčnom prevádzkovom stave so základnými požiadavkami v čase vydania povolenia, žiadateľ, ktorý podpísal príslušné vyhlásenie ES o overení, by mal byť považovaný za subjekt s primárnou zodpovednosťou.
101. V dôsledku toho by sa povolenie typu ani povolenie na uvedenie do prevádzky nemalo považovať za presunutie zodpovednosti žiadateľa za zabezpečenie alebo overenie, že subsystém spĺňa všetky základné požiadavky, na národný bezpečnostný orgán vydávajúci príslušné povolenie.
102. Ak sa spochybní súlad subsystému v konštrukčnom prevádzkovom stave so základnými požiadavkami, národný bezpečnostný orgán, ktorý vydal príslušné povolenie, by mal zodpovedať len za konkrétne úlohy, ktoré článok 16 smernice 2004/49/ES ukladá národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý vydáva príslušné povolenie alebo vykonáva dozor. Táto zásada by sa mala premietnuť do vnútroštátneho práva v súlade s odporúčaniami 58 až 62 a 67.
103. Nezávisle od overenia súladu so špecifikáciami TSI a vnútroštátnymi predpismi a od overenia bezpečnej integrácie na základe článku 15 ods. 1 smernice 2008/57/ES žiadateľ podpisuje vyhlásenie ES o overení na svoju výlučnú zodpovednosť. Preto by mal žiadateľ zaviesť proces, prostredníctvom ktorého sa zabezpečí zacytenie a splnenie všetkých základných požiadaviek a dodržanie všetkých príslušných právnych predpisov EÚ.
104. Hoci spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík pôvodne nebola vyvinutá na tento účel, žiadateľ môže využiť metodiku spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík ako nástroj na splnenie časti svojej zodpovednosti za zabezpečenie, že všetky časti subsystému/vozidla spĺňajú v každom ohľade a do posledného detailu základné požiadavky železničného systému podľa prílohy III smernice 2008/57/ES.
105. Žiadateľ môže rovnako využiť akékoľvek ďalšie prostriedky povolené príslušnými právnymi predpismi, aby zabezpečil, že všetky časti subsystému alebo vozidla spĺňajú základné požiadavky na železničný systém.
106. Vyhlásenie ES o overení sa vzťahuje na všetky príslušné právne predpisy EÚ. Je zodpovednosťou signatára vyhlásenia ES, aby sa tieto právne predpisy vrátane príslušného posúdenia zhody dodržiavali a aby sa v prípade potreby zapojili orgány pre posudzovanie, ktoré sa vyžadujú v daných právnych predpisoch.
107. V prípade povolenia, ktoré sa týka vozidiel alebo sieťových projektov pozostávajúcich z viac ako jedného subsystému:
- a) môže byť žiadateľov viac (jeden žiadateľ pre každý subsystém), pričom každý žiadateľ vydá vyhlásenie ES o overení za svoju časť vrátane rozhraní. V takomto prípade každý žiadateľ preberá zodpovednosť za príslušný subsystém v súlade s rozsahom pôsobnosti svojho vyhlásenia ES o overení. Výrobca alebo obstarávateľ môže spojiť tieto dve vyhlásenia v žiadosti, ktorá sa týka vozidla alebo sieťového projektu;
 - b) výrobca alebo obstarávateľ daného typu vozidiel, individuálneho vozidla alebo sieťového projektu môže spojiť vyhlásenia ES o overení každého subsystému podľa prílohy V smernice 2008/57/ES do jedného

vyhlásenia ES o overení pre typ vozidiel, individuálne vozidlo alebo sieťový projekt. V takomto prípade na svoju výlučnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystémy tvoriace daný typ vozidiel, individuálne vozidlo alebo sieťový projekt prešli príslušnými postupmi overenia a vyhovujú požiadavkám príslušných právnych predpisov Európskej únie vrátane všetkých príslušných vnútroštátnych predpisov, a teda že samotné vozidlo alebo sieťový projekt vyhovuje požiadavkám príslušných právnych predpisov Európskej únie vrátane všetkých príslušných vnútroštátnych predpisov.

108. Na účely vydania vyhlásenia ES o overení môžu príslušné špecifikácie TSI umožniť čiastočnú zhodu so špecifikáciou TSI len v prípade, ak sa v samotnej špecifikácii TSI uvádza, že určité funkcie, výkony a rozhrania potrebné na splnenie základných požiadaviek nie sú za konkrétnych okolností povinné.
109. Žiadateľ môže príslušný národný bezpečnostný orgán formálne požiadať o povolenie na uvedenie subsystému do prevádzky až po zhromaždení všetkých predchádzajúcich dokladov a vyhlásení. Osvedčeným postupom však je, aby žiadatelia čo najskôr nadviazali neformálny kontakt s národnými bezpečnostnými orgánmi, aby sa vyjasnil celý proces, požiadavky, úlohy a zodpovednosti, rozsah žiadosti, obmedzenia a podmienky používania a aby sa tak predišlo neskorším problémom.

RIADENIE ZMIEN

110. Pokiaľ ide o uplatňovanie článku 5 ods. 2, článku 15 ods. 3 a článku 20 smernice 2008/57/ES, všetky úpravy existujúceho štruktúrného subsystému by sa mali analyzovať a kategorizovať výhradne ako jedna z týchto zmien:
1. „Výmena v rámci údržby“ a ostatné zmeny, ktorými sa nezavádzajú odchýlky od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení. V tomto prípade nie je potrebné overenie orgánom pre posudzovanie, netreba informovať členský štát a pôvodné vyhlásenie ES o overení zostáva platné a nezmenené.
 2. Zmeny, ktorými sa zavádzajú odchýlky od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, pričom sa môžu vyžadovať nové kontroly (a preto sa vyžaduje overenie podľa príslušných modulov posudzovania zhody), no uvedené zmeny nemajú žiadny vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému. V tomto prípade treba aktualizovať sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení a príslušné informácie sprístupniť na požiadanie národného bezpečnostného orgánu.
 3. Obnova alebo modernizácia (t. j. rozsiahla výmena alebo zmena, pri ktorej je potrebné informovať členský štát), ktorá nevyžaduje nové povolenie na uvedenie do prevádzky. Do tejto kategórie patria zmeny, ktorých súčasťou je zmena základných konštrukčných charakteristík subsystému.
 4. Obnova alebo modernizácia (t. j. rozsiahla výmena alebo zmena, pri ktorej je potrebné informovať členský štát), ktorá vyžaduje nové povolenie na uvedenie do prevádzky.

Treba poznamenať, že rozhodnutia obstarávateľa alebo výrobcu o zmenách subsystému na základe uvedených štyroch kategórií musia byť úplne nezávislé od rozhodnutia o významnosti zmeny v zmysle spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík vzhľadom na železničný systém, ktoré musí prijať železničný podnik alebo manažér infraštruktúry zavádzajúci zmenu do svojej časti systému. Tieto rozhodnutia za rôznych okolností s odlišnými kritériami rozhodovania zahŕňajú rôzne subjekty.

V rámci uvedených kategórií 3 a 4 sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, ktorá má vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému.

111. V prípade subsystémov uvedených do prevádzky podľa smernice 2008/57/ES a subsystémov uvedených do prevádzky pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice by z dôvodov právnej istoty a vzájomného uznávania mali byť v špecifikáciách TSI uvedené kritériá na stanovenie, či má určitá zmena vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému a či spadá do kategórie č. 3 alebo 4. Pokým sa tieto kritériá zahrnú do špecifikácií TSI, môžu ich členské štáty špecifikovať na vnútroštátnej úrovni.
112. Zmena by sa vždy mala posudzovať vzhľadom na subsystém alebo vozidlo v čase udelenia povolenia. Ak sa spojí viacero menších zmien, môže to viesť k rozsiahlej zmene.

113. Výrobcovia alebo obstarávatelia by mali riadiť zmeny existujúcich štrukturálnych subsystémov takto:
- Na základe odporúčania 110 výrobca alebo obstarávateľ posúdi, do ktorej kategórie daná zmena patrí a či je potrebné informovať orgány posudzovania zhody alebo orgány členského štátu. Ak ide o zmeny v kategórii 2 až 4 odporúčania 110, ktoré spôsobia zmenu sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení alebo majú vplyv na platnosť už vykonaných overení, výrobca alebo obstarávateľ by mal pri zavádzaní zmeny posúdiť, či je potrebné vydať nové vyhlásenie ES o overení podľa kritérií vymedzených v odseku 2 prílohy V k smernici 2008/57/ES ⁽¹⁾. V prípade zmien patriacich do kategórie 4 by sa mal členský štát rozhodnúť, do akej miery je potrebné uplatňovať špecifikácie TSI na daný projekt.
 - Ak sa v špecifikácii TSI pre určitý parameter vyžaduje použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, mali by sa v danej špecifikácii TSI stanoviť okolnosti, za ktorých sa má pre daný parameter vykonať test významnosti.
 - Podobne pri parametroch, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnej integrácie v rámci povolenia podľa odporúčania 40, by sa mal pre každý parameter vykonať test významnosti, pričom treba zohľadniť rozsah zmeny vzhľadom na konštrukčný prevádzkový stav.
114. Všetky jednotlivé železničné podniky a manažéri infraštruktúry zodpovedajú za svoje časti železničného systému. Podľa článku 4 smernice 2004/49/ES by manažéri infraštruktúry a železničné podniky mali spravovať svoje časti železničného systému pomocou systému riadenia bezpečnosti. Podľa potreby by mal tento systém riadenia bezpečnosti využívať spoločnú bezpečnostnú metódu hodnotenia a posudzovania rizík.
115. Keď železničný podnik alebo manažér infraštruktúry uvádza do prevádzky vozidlo alebo subsystém, musí použiť spoločnú bezpečnostnú metódu hodnotenia a posudzovania rizík, počnúc posúdením významnosti danej zmeny pre časť železničného systému, za ktorý zodpovedá. V rámci tohto procesu by sa železničné podniky a manažéri infraštruktúry mali zaoberať týmito otázkami:
- pokiaľ ide o vozidlá alebo subsystémy, ktoré sa majú uviesť (naspäť) do prevádzky po úprave a v prípade potreby aj po povolení: železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali pomocou svojho systému riadenia bezpečnosti posúdiť, či uvedenie vozidla alebo subsystému do prevádzky predstavuje zmenu, ktorá je významná z hľadiska železničného systému ako celku;
 - pokiaľ ide o akúkoľvek zmenu v prevádzke subsystému alebo vozidla: železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali posúdiť, či je zmena významná z hľadiska ich systému riadenia bezpečnosti, a ak je významná, či systém riadenia bezpečnosti vyhovuje z hľadiska riadenia všetkých súvisiacich rizík alebo ho treba prispôsobiť;
 - pokiaľ ide o akékoľvek zmeny v údržbe subsystému alebo vozidla: železničné podniky a manažéri infraštruktúry by mali pomocou svojho systému riadenia bezpečnosti posúdiť, či je zmena významná, a ak je významná, mali by zabezpečiť primerané prispôbenie systémov údržby subjektov zodpovedných za údržbu a tiež systémov riadenia bezpečnosti príslušného železničného podniku a manažéra infraštruktúry.
116. Národné bezpečnostné orgány by mali vykonávať dohľad na zmenami, ktoré sa zavádzajú v rámci subsystémov v prevádzke, prostredníctvom dohľadu nad bezpečnostnými povoleniami manažérov infraštruktúry a nad bezpečnostnými certifikátmi železničných podnikov. Na tento účel by mali národné bezpečnostné orgány dozerať na to, či sa správne uplatňuje písm. a), b) a c) odporúčania 115.
117. Odporúčanie 2011/217/EÚ sa zrušuje.
- Toto odporúčanie je určené členským štátom.

V Bruseli 5. decembra 2014

Za Komisiu
Violeta BULC
členka Komisie

⁽¹⁾ Pozri samostatný návrh na zmenu prílohy V k smernici 2008/57/ES.