DOPRAVNÝ ÚRAD
TRANSPORT AUTHORITY

POSTUP DOPRAVNÉHO ÚRADU PRE POVOLENIE NA UVEDENIE PEVNÝCH SUBSYSTÉMOV DO PREVÁDZKY V ŽELEZNIČNOM SYSTÉME

ČÍSLO:	**Postup DÚ č. 21/2025**		
ČÍSLO ZÁZNAMU:	05763/2025/KP/SReg-63	**PLATNÉ OD:**	10.11.2025
ZNAK HODNOTY A LEHOTA ULOŽENIA:	A2	**ČÍSLO VÝTLAČKU:**	1
SPRACOVAL/A:	PhDr. RNDr. Norbert Galla, v.r. Mgr. Eva Kovács, v.r.	**DÁTUM:**	31.10.2025
FUNKCIA:	štátny radca	**PODPIS:**	
SCHVÁLIL/A:	Pavol Hudák, MSc, v.r.	**DÁTUM:**	10.11.2025
FUNKCIA:	predseda	**PODPIS:**	v.r.

OBSAH

Názov		Číslo str.
Titulná strana		1
Obsah		2
1 SKRATKY A POUŽITÉ POJMY		3
1.1	Skratky	3
1.2	Použité pojmy	4
1.3	Rodová rovnosť	6
2 VŠEOBECNÉ USTANOVENIA		7
2.1	Účel	7
2.2	Súvisiaca legislatíva	7
2.3	Súvisiace formuláre	9
3 JAZYK ŽIADOSTI		9
4 POVOLENIE PEVNÝCH SUBSYSTÉMOV		9
4.1	Všeobecne o uvádzaní pevných subsystémov do prevádzky	9
4.2	Predkladanie žiadosti o povolenie pevných subsystémov do prevádzky	10
4.3	Proces vybavovania žiadosti o povolenie pevných subsystémov do prevádzky	14
4.4	Nepovolenie uvedenia pevných subsystémov do prevádzky	14
5 ZMENY PEVNÝCH SUBSYSTÉMOV		14
5.1	Výmena v rámci údržby, obnova a modernizácia pevných subsystémov	14
5.2	Posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov	17
6 POVOLENIE ERTMS		18
6.1	Postup predkladania žiadosti o povolenie ERTMS	18
6.2	Proces vybavovania žiadosti o povolenie ERTMS do prevádzky	19
7 ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA		20
7.1	Osobné preberanie písomností	20
7.2	Zrušovacie ustanovenia	20

1 SKRATKY A POUŽITÉ POJMY

1.1 Skratky

Skratka	Anglický ekvivalent	Význam v slovenskom jazyku
NSA	National Safety Authority	Národný bezpečnostný orgán
EÚ	European Union	Európska únia
DÚ	Transport Authority	Dopravný úrad
Ministerstvo	Ministry of Transport of the Slovak Republic	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
NoBo	Notified Body	Notifikovaná osoba
DeBo	Designated Body	Poverená právnická osoba
AsBo	Assessment Body	Orgán pre posudzovanie rizika
ERA	European Union Agency for Railways	Železničná agentúra Európskej únie
PPO	Authorised Body	Poverená právnická osoba
TSI	Technical Specification for Interoperability	Technická špecifikácia interoperability
TSI INF	Technical Specification for Interoperability relating to the „infrastructure“ subsystem of the rail system in the European Union	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii
TSI ENE	Technical Specification for Interoperability relating to the „energy“ subsystem of the rail system in the European Union	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystému „energia“ systému železníc v Európskej únii
TSI CCS	Technical Specification for Interoperability relating to the „Control Command and Signalling“ subsystem of the rail system in the European Union	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystémov „riadenie – zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii
TSI PRM	Technical Specification for Interoperability relating to the „Persons with Disabilities and with Reduced Mobility“ subsystem of the rail system in the European Union	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou
TSI SRT	Technical Specification for Interoperability relating to the „safety in railway tunnels“ subsystem of the rail system in the European Union	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie
ERADIS	European Union Agency for Railways Database for Interoperability and Safety	Databáza Železničnej agentúry Európskej únie pre interoperabilitu a bezpečnosť
OSS	One-Stop Shop	Jednotné kontaktné miesto – informačný a komunikačný systém vytvorený a spravovaný Železničnou agentúrou Európskej únie na plnenie funkcií jednotného kontaktného miesta
GSM-R	Global System for Mobile Communications - Railway	Globálny systém pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke
ETCS	European Train Control System	Európsky systém riadenia vlakov

Skratka	Anglický ekvivalent	Význam v slovenskom jazyku
ERTMS	European Rail Traffic Management System	Európsky systém riadenia železničnej dopravy

1.2 Použité pojmy

1.2.1 **Dopravný úrad** (ďalej aj ako „úrad“) je orgán štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby zriadený zákonom č. 402/2013 Z. z. z 27. novembra 2013 o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Úrad je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a pre železničné vozidlá podľa § 103 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“).

1.2.2 **Železničná agentúra Európskej únie** (ďalej len „agentúra“ alebo „ERA“) je agentúra zriadená v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004.

1.2.3 **Subsystém (štrukturálny, funkčný)** je súhrn akýchkoľvek základných komponentov, skupiny komponentov, montážnych podskupín alebo úplných montážnych celkov, ktoré sú do subsystému začlenené. Štrukturálne a funkčné subsystémy sú definované v prílohe č. 1 zákona o dráhach.

1.2.4 **Pevné subsystémy** sú štrukturálne subsystémy tvoriace pevnú časť železničného systému, t. j. subsystém energia, infraštruktúra a traťové zariadenia subsystému riadenia - zabezpečenia a návestenia.

1.2.5 **Európsky systém riadenia železničnej dopravy** (ďalej len „ERTMS“) je subsystém traťového zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktorý zahŕňa zariadenie európsky systém riadenia vlakov a globálny systém pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke.

1.2.6 **Technická špecifikácia interoperability** (ďalej len „TSI“) je technická špecifikácia vypracovaná Železničnou agentúrou Európskej únie. TSI sa vzťahuje na konkrétny subsystém alebo na čiastkový subsystém s cieľom splniť základné požiadavky, a tým zabezpečiť interoperabilitu železničného systému.

1.2.7 **Železničný systém** je súhrn subsystémov uvedených v prílohe č. 1 zákona o dráhach. Železničný systém tvoria železničné dráhy na území Slovenskej republiky a ich súčasti a registrované železničné vozidlá všetkých radov a typov, ktoré na nich jazdia.

1.2.8 **ES overovanie subsystémov** je postup v súlade s prílohou č. 4 zákona o dráhach, v ktorom NoBo kontroluje a osvedčuje, že subsystém je navrhnutý, konštruovaný a inštalovaný takým spôsobom, aby spĺňal základné požiadavky, ktoré sa ho týkajú, a môže sa povoliť jeho uvedenie do prevádzky. Subsystém musí byť v zhode s platnou technickou špecifikáciou interoperability a platnými a účinnými vnútroštátnymi predpismi trvalo počas celej prevádzky v železničnom systéme, ak tieto predpisy nestanovujú inak.

1.2.9 **Vyhlásenie ES o overení** (*angl*. EC Declaration of Verification) je vyhlásenie vypracované žiadateľom, v ktorom na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystém, ktorý bol podrobený postupom overovania podľa zákona o dráhach, spĺňa požiadavky právne záväzných aktov Európskej únie a príslušných vnútroštátnych predpisov.

1.2.10 **Vnútroštátne predpisy** sú súborom všetkých platných technických a bezpečnostných predpisov, ktoré tvoria zoznam kontrolných parametrov na uvedenie pevných subsystémov interoperability do prevádzky, ktoré nie sú v úplnej zhode s TSI.

1.2.11 **Manažér infraštruktúry** je subjekt, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru. Prevádzkovaním železničnej infraštruktúry sa rozumejú činnosti, ktorými sa zabezpečuje správa a obsluha železničnej infraštruktúry a organizuje železničná doprava.

1.2.12 **Bezpečná integrácia** je konanie na zabezpečenie začlenenia prvku (napr. nového sieťového projektu, subsystému, časti, súčasti, komponentu, softvéru, postupu, organizácie) do väčšieho systému, ktoré nepredstavuje neprijateľné riziko pre výsledný systém. Postup sa uplatňuje medzi prvkami tvoriacimi subsystém a medzi subsystémami navzájom, ktoré tvoria sieťový projekt. V prípade sieťových projektov je potrebné skontrolovať bezpečnú integráciu s priľahlými časťami siete (úsekmi trate) a s charakteristikami železničných vozidiel podľa určenia jednotlivých TSI alebo vnútroštátnych predpisov.

1.2.13 **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.

1.2.14 **Zabezpečenie technickej zlučiteľnosti so sieťou** je overenie typových parametrov, 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 o overení. Parametre zahŕňajú fyzické vlastnosti a funkcie. Overenie treba vykonať v súlade s predpismi, ktoré platia pre danú sieť.

1.2.15 **Žiadateľom** je osoba, ktorá požiada úrad v správnom konaní o povolenie na uvedenie pevného subsystému do prevádzky alebo o posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevného subsystému. Touto osobou môže byť výrobca subsystému alebo jeho časti, stavebník, železničný podnik, manažér infraštruktúry, držiteľ koncesie, ktorý zodpovedá za uskutočnenie projektu.

1.2.16 **Navrhovateľom** je žiadateľ o povolenie na uvedenie pevného subsystému do prevádzky.

1.2.17 **Povolenie na uvedenie pevného subsystému do prevádzky** je rozhodnutie úradu, ktorým úrad povolí uvedenie pevného subsystému do prevádzky, ak žiadateľ preukázal, že pevný subsystém v konštrukčnom a v prevádzkovom stave pri integrácii do systému železníc spĺňa všetky regulačné požiadavky.

1.2.18 **Obnova subsystému** sú také práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému.

1.2.19 **Modernizácia subsystému** sú také práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré si vyžadujú zmenu v súbore dokumentácie, ktorá tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení subsystému a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému.

1.2.20 **Skúšobnou prevádzkou stavby** sa podľa § 10 zákona o dráhach overuje funkčnosť dráhy a tie parametre dráhy a jej súčastí, ktoré nie je možné overiť technicko-bezpečnostnou skúškou stavby. Rozsah a podmienky skúšobnej prevádzky stavby určí špeciálny stavebný úrad v rozhodnutí o dočasnom užívaní stavby, určí dĺžku skúšobnej prevádzky podľa druhu dráhy a spôsobu jej prevádzkovania, podľa rozsahu stavby a podľa charakteru dopravy na dráhe, najdlhšie však na 12 mesiacov.

1.2.21 **Poverená právnická osoba (DeBo)** je osoba poverená, resp. určená členským štátom, ktorý/á je zodpovedný/á za vykonávanie postupu overovania v súvislosti s vnútroštátnymi predpismi. Postup overovania v prípade vnútroštátnych predpisov je postup, pri ktorom poverená právnická osoba kontroluje a osvedčuje, že subsystém spĺňa ustanovenia všeobecne záväzných právne predpisov oznámených podľa § 72 ods. 4.

1.2.22 **Notifikovaná osoba (NoBo)** je orgán/osoba, ktorý/á overuje zhodu s TSI a vypracováva certifikát ES o overení, ktorý vydáva žiadateľovi.

1.2.23 **Orgán pre posudzovanie rizika (AsBo)** znamená nezávislú a spôsobilú externú alebo internú osobu, organizáciu alebo subjekt uskutočňujúci vyšetrovanie s cieľom poskytnúť dôkazné posúdenie systému spĺňať jeho bezpečnostné požiadavky.

1.2.24 **Postup overovania zhody s vnútroštátnymi predpismi** je postup, pri ktorom poverená právnická osoba (DeBo) kontroluje a osvedčuje, že subsystém spĺňa ustanovenia všeobecne záväzných právne predpisov oznámených podľa § 72 ods. 4 zákona o dráhach.

1.2.25 **Národný bezpečnostný orgán (NSA)** je vnútroštátny orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železničného systému. V podmienkach Slovenskej republiky je týmto orgánom Dopravný úrad.

1.2.26 **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.

1.2.27 **Železničný podnik** je podnikateľ, dráhový podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb na železničnej dráhe s cieľom zabezpečiť železničnú prepravu tovaru a osôb, pričom zabezpečuje aj ťažnú silu, alebo len ťažnú silu.

1.3 Rodová rovnosť

Za účelom implementovania rodovej rovnosti v podmienkach Dopravného úradu sa pod pomenovaním funkcie v mužskom rode rozumie aj pomenovanie funkcie v ženskom rode, tým však nie sú dotknuté osoby ženského pohlavia.

2 VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

2.1 Účel

2.1.1 Účelom tohto postupu Dopravného úradu je v súlade s § 71 ods. 3 zákona o dráhach poskytnúť žiadateľom usmernenie týkajúce sa postupu pri podávaní žiadosti o vydanie povolenia na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky v rámci železničného systému Slovenskej republiky, ako aj pri posudzovaní projektov obnovy alebo modernizácie pevných subsystémov, ktoré sú v prevádzke a zverejniť požiadavky úradu na získanie povolenia na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky a na posúdenie projektu obnovy alebo modernizácie pevných štrukturálnych subsystémov vrátane súboru dokumentov, ktoré má žiadateľ priložiť k žiadosti.

2.1.2 Povolenie pre pevné subsystémy do prevádzky udeľuje úrad ako príslušný bezpečnostný orgán podľa ustanovenia § 90 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach.

2.1.3 Úrad ako bezpečnostný orgán je príslušný aj na rozhodnutie o potrebe nového povolenia na uvedenie subsystému do prevádzky po jeho obnove a modernizácii, a to podľa § 103 ods. 2 písm. a) zákona o dráhach v spojení s § 90 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach.

2.2 Súvisiaca legislatíva

2.2.1 Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“).

2.2.2 Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácii Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov (ďalej len „vyhláška MDPT SR č. 351/2010“).

2.2.3 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení (ďalej len „nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013“).

2.2.4 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 2019/250 z 12. februára 2019 o vzoroch vyhlásení a osvedčení ES pre železničné komponenty interoperability a subsystémy, o vzore vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla a o ES postupoch overovania subsystémov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 201/2011 v platnom znení.

2.2.5 Rozhodnutie Komisie č. 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES.

2.2.6 Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“).

2.2.7 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ v platnom znení.

2.2.8 Odporúčanie Komisie (EÚ) 2018/719 z 18. júla 2018 o usmernení pre harmonizované vykonávanie Európskeho systému riadenia železničnej dopravy v Únii (ďalej len „odporúčanie Komisie (EÚ) 2018/719“).

2.2.9 Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (ďalej len „nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/796).

2.2.10 Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracované znenie) v platnom znení (ďalej len „smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797“).

2.2.11 Smernica Európskeho parlamentu a rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc v platnom znení.

2.2.12 Zákon č. 270/1995 Z. z. o štátnom jazyku Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o štátnom jazyku Slovenskej republiky“).

2.2.13 Zákon č. 305/2013 Z. z. o elektronickej podobe výkonu pôsobnosti orgánov verejnej moci a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o e-Governmente) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o e-Governmente“).

2.2.14 Zákon č. 25/2025 Stavebný zákon a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „stavebný zákon“).

2.2.15 Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácii Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v znení neskorších predpisov.

2.2.16 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (ďalej len „ TSI INF“).

2.2.17 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii (ďalej len „TSI ENE“).

2.2.18 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919 (ďalej len „TSI CCS“).

2.2.19 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie v platnom znení (ďalej len „TSI SRT“).

2.2.20 Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (ďalej len „TSI PRM“).

2.2.21 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 2020/424 z 19. marca 2020 o predkladaní informácií týkajúcich sa neuplatňovania technických špecifikácií interoperability Komisii v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 (ďalej len „nariadenie Komisie (EÚ) č. 2020/424“).

2.2.22 Odporúčanie Komisie (EÚ) č. 2014/897 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 (ďalej len „odporúčanie Komisie č. 2014/897“).

2.2.23 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/764 z 2. mája 2018 o poplatkoch a platbách splatných Železničnej agentúre Európskej únie a ich platobných podmienkach (ďalej len „vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/764“).

2.3 Súvisiace formuláre

2.3.1 *DÚ/F022-D/v3* Žiadosť o povolenie na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky v železničnom systéme.

2.3.2 *DÚ/F023-D/v3* Žiadosť o posúdenie podkladov opisujúcich projekt obnovy a modernizácie existujúcich pevných subsystémov.

3 JAZYK ŽIADOSTI

Žiadosť a sprievodná dokumentácia k žiadosti sa predkladá v slovenskom jazyku v súlade s ustanovením § 3 ods. 4 zákona o štátnom jazyku. Úrad neakceptuje žiadosť alebo sprievodnú dokumentáciu v cudzom jazyku, s výnimkou jazyka spĺňajúceho požiadavku základnej zrozumiteľnosti z hľadiska štátneho jazyka, t. j. českého jazyka.

4 POVOLENIE PEVNÝCH SUBSYSTÉMOV

4.1 Všeobecne o uvádzaní pevných subsystémov do prevádzky

4.1.1 Tento postup informuje žiadateľov o podmienkach na udelenie povolenia na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky v železničnom systéme.

4.1.2 Subsystémy pre účely tohto postupu tvoria najmä:

a) **INF - Infraštruktúra** – koľajnice, systémy upevnenia koľajníc, podvaly, výhybky, železničné priecestia, inžinierske stavby (mosty, tunely, atď.), komponenty stanice súvisiace so stanicou, bezpečnostné a ochranné zariadenia a iné,
b) **ENE - Energia** – elektrifikačný systém vrátane vrchného trolejového vedenia a traťové časti zariadení na meranie spotreby elektrickej energie a iné,

c) **CCS - Traťové zariadenia riadenia - zabezpečenia a návestenia** - všetky traťové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a riadenia pohybu vlakov povolených na jazdu po železničnej sieti,
d) **PRM - Prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou** – rampy na nástupištiach, zdvižné plošiny na nástupištiach, rozhranie otváracieho zariadenia dverí, toalety, pomocné zariadenia a iné,
e) **SRT - Bezpečnosť v železničných tuneloch železničného systému.**

4.1.3 Detailný opis subsystémov sa nachádza v jednotlivých priamo vykonateľných právne záväzných aktoch EÚ (nariadeniach Komisie (EÚ) a vykonávacích nariadeniach Komisie (EÚ) o TSI).

4.1.4 Povolenie na uvedenie pevného subsystému do prevádzky možno vydať až po nadobudnutí právoplatnosti kolaudačného osvedčenia/ rozhodnutia o povolení na trvalé užívanie stavby, vydaného k pevnému subsystému podľa príslušných ustanovení stavebno-právnych predpisov. V zmysle § 48 ods. 4 stavebného zákona sú orgány verejnej správy, ktoré vykonávajú pôsobnosť vo veciach výstavby a vydávajú rozhodnutia alebo záväzné stanoviská podľa osobitných právnych predpisov, povinné navzájom spolupracovať. Táto spolupráca zahŕňa najmä koordináciu vecne súvisiacich správnych konaní tak, aby na seba plynule nadväzovali, efektívne využívanie výsledkov týchto konaní a zabezpečenie včasného predkladania úplných a relevantných stanovísk. Dokončenú stavbu alebo jej časť, ktorá je podľa § 66 ods. 1 stavebného zákona schopná samostatného užívania, možno uviesť do trvalého užívania až po právoplatnom ukončení kolaudačného konania. Kolaudácia sa vyžaduje pri nových stavbách, zmenách dokončených stavieb a terénnych úpravách, na ktoré sa vzťahuje povinnosť získania rozhodnutia o stavebnom zámere. Podľa § 67 ods. 1 stavebného zákona je dokladom o ukončení kolaudačného konania tzv. kolaudačné osvedčenie, ktoré predstavuje osobitný doklad v zmysle § 47 ods. 7 správneho poriadku. Kolaudačné osvedčenie však nenahrádza povolenie na uvedenie pevného subsystému do prevádzky vydávané podľa § 71 ods. 2 zákona o dráhach. Bez právoplatného rozhodnutia o povolení na uvedenie pevného subsystému do prevádzky nie je možné daný subsystém používať (prevádzkovať).

4.1.5 Na konanie o vydaní povolenia na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky sa subsidiárne vzťahuje správny poriadok.

4.1.6 Podanie žiadosti, ani vydanie povolenia na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky, nie je spoplatnené správnym poplatkom.

4.2 Predkladanie žiadosti o povolenie pevných subsystémov do prevádzky

4.2.1 Žiadosť o povolenie pevných subsystémov do prevádzky vrátane jej príloh je možné podať na úrad v súlade s § 19 ods. 1 správneho poriadku v spojení s ustanovením § 3 zákona o štátnom jazyku Slovenskej republiky. Listinnú žiadosť je možné zaslať na adresu: Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, Slovenská republika alebo podať osobne do podateľne úradu na Letisku M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, Slovenská republika v čase stránkových hodín, alebo podať elektronicky do elektronickej schránky Dopravného úradu E0005954132.

4.2.2 Žiadosť o povolenie pevných subsystémov do prevádzky podanú v elektronickej podobe bez autorizácie podľa zákona o e-Governmente je potrebné do troch pracovných dní doplniť

aj v listinnej podobe alebo v elektronickej podobe autorizovanú podľa zákona o e-Governmente. Úrad na dodatočné doplnenie neautorizovanej žiadosti nevyzýva.

4.2.3 Vzor písomnej žiadosti o povolenie pevných subsystémov je uvedený vo formulári *DÚ/F022-D/v3*, ktorý je zverejnený na webovom sídle Dopravného úradu.

4.2.4 Žiadateľ predloží úradu **žiadosť** so stručným odôvodnením a opisom projektu o povolenie na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky a k žiadosti podľa § 71 ods. 3 a 4 zákona o dráhach priloží sprievodnú dokumentáciu, a to najmä:

a) **vyhlásenie ES o overení** vypracované postupom podľa § 73 zákona o dráhach - ES vyhlásenie nahráva žiadateľ do systému ERADIS ešte pred podaním žiadosti na DÚ. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o overení zo strany žiadateľa je potrebné postupovať striktne v súlade so vzorom uvedeným v prílohe II vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 2019/250.

b) doklad preukazujúci technickú zlučiteľnosť posudzovaného subsystému so železničným systémom, do ktorého má byť integrovaný. Táto zlučiteľnosť sa preukazuje na základe príslušných technických špecifikácií interoperability (TSI), platných vnútroštátnych predpisov a údajov z relevantných národných registrov. Technická zlučiteľnosť sa preukazuje predložením:

- **ES certifikátu o overení** vydaného notifikovanou osobou (NoBo) podľa jednotlivých platných TSI,
- **súboru technickej dokumentácie** k ES certifikátu o overení (tzv. NoBo súbor) v súlade s § 73 a prílohou č. 4 zákona o dráhach.

Notifikovaná osoba môže vydať aj:

- **ES certifikát o čiastkovom overení** (vzťahujúci sa len na určité fázy overovania alebo časti subsystému),
- alebo **ES certifikát o overení sériovo vyrábaného subsystému** alebo jeho časti.

V žiadosti je potrebné jasne uviesť, či bol subsystém hodnotený ako celok alebo len čiastočne. V prípade, že niektoré časti subsystému neboli predmetom hodnotenia, je žiadateľ povinný túto skutočnosť odôvodniť a poukázať na príslušnú výnimku z použitia TSI v súlade s § 70 ods. 5 zákona o dráhach.

ES certifikát musí zároveň obsahovať aj:

- výslovný odkaz na príslušnú TSI a
- presnú identifikáciu častí TSI, ktorých zhodu NoBo **neposudzovala**, ak bolo vydané rozhodnutie o neuplatňovaní TSI v súlade s § 70 ods. 5 zákona o dráhach.

c) doklad preukazujúci bezpečnú integráciu subsystému do železničného systému, a to na základe:

- príslušných technických špecifikácií interoperability (TSI),
- platných vnútroštátnych predpisov,
- údajov z národných registrov,

- spoločných bezpečnostných metód (CSM) podľa § 82 zákona o dráhach.

Dokladovanie bezpečnej integrácie obsahuje:

- **správu o nezávislom posúdení bezpečnosti** procesu riadenia rizík vrátane bezpečnej integrácie jednotlivých subsystémov do železničného systému vypracovanú od AsBo,
- **prehlásenie navrhovateľa o bezpečnosti**, ktoré vydáva navrhovateľ podľa článku 16 nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013.

d) doklad o kladnom rozhodnutí od ERA vydanom podľa § 71a zákona o dráhach, ak ide o povolenie subsystému traťové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návestenia, ktorý zahŕňa systém ERTMS (ETCS a/alebo GSM-R) – postup na získanie povolenia subsystému traťové zabezpečenie a návestenie je detailnejšie opísaný v kapitole 6 tohto postupu.

e) doklad o súlade s výsledkom postupu uvedenom v článku 30 nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/796, týkajúceho sa zlučiteľnosti vlakových (palubných) a traťových subsystémov ERTMS, ak došlo k zmene návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení, ku ktorej došlo po vydaní kladného rozhodnutia ERA podľa písm. d) tohto bodu postupu,

f) **právoplatné kolaudačného osvedčenie/ rozhodnutie o povolení na trvalé užívanie stavby** v zmysle stavebného zákona,

g) všetky ostatné dokumenty opisujúce charakteristiky subsystému – ďalšie **osvedčenia/ vyhlásenia/ iné dôkazy o posúdeniach** vydaných v súlade s uplatňovanými inými priamo vykonateľnými právne záväznými predpismi EÚ, dôkazy o predchádzajúcom povolení (ak boli vydané, napr.: iný notifikovaný orgán/ iný certifikovaný/ uznaný orgán (osvedčenia, vrátane prípadných čiastkových osvedčení o overení, dôkazy o predchádzajúcom povolení, ak bolo vydané, podmienky používania subsystému a iné obmedzenia, opis dokumentácie údržby a prevádzky subsystému vrátane záchranných akcií, prípadne ďalšie). Súčasťou žiadosti o povolenie pevných subsystémov do prevádzky je kontrolný zoznam odporúčaných náležitostí žiadosti.

4.2.5 **Výnimky pre neuplatňovanie TSI** v národnej sieti

V článku 7 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, sa stanovuje, že členské štáty môžu povoliť žiadateľovi neuplatňovať jednu alebo viac technických špecifikácií interoperability alebo ich časť, a to v prípadoch, ktoré sú taxatívne vymenované v uvedenom článku písmenách a) až e). Žiadosť o neuplatňovanie technických špecifikácií interoperability adresovaná na členský štát by mala obsahovať odkaz na neuplatňované ustanovenia TSI, opis dotknutého projektu, jeho rozsah a harmonogram, ako aj všetky ďalšie relevantné informácie s cieľom pomôcť Európskej komisii posúdiť, či je toto neuplatňovanie v súlade s požiadavkami stanovenými v článku 7 ods. 1 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797. Postup týkajúci sa žiadosti o výnimku z uplatňovania jednej alebo viacerých TSI je detailne uvedený v nariadení Komisie (EÚ) č. 2020/424. Ide o špecifické prípady, ktoré sú schválené na určitých sieťach jednotlivých členských štátov.

Podľa § 70 ods. 5 zákona o dráhach a v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 2020/424, možno uplatniť výnimku z uplatňovania jednej alebo viacerých technických špecifikácií interoperability alebo ich časti, a to:

a) pre navrhovaný nový subsystém alebo jeho časti, pre existujúci subsystém pri jeho modernizácii alebo obnove, alebo jeho časti alebo pre projektovanie, výstavbu, uvedenie na trh, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku alebo údržbu časti železničného systému, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania technickej špecifikácie interoperability,
b) pre navrhovaný nový subsystém alebo pre navrhovanú modernizáciu alebo obnovu existujúceho subsystému, ktorý je izolovaný od železničného systému morom alebo oddelený v dôsledku zemepisných podmienok od železničnej siete zvyšku územia Európskej únie,
c) pre navrhovanú modernizáciu, obnovu alebo rozšírenie existujúceho subsystému alebo jeho časti, ak by uplatnenie technickej špecifikácie interoperability ohrozilo hospodársku životaschopnosť uplatnenia projektu alebo zlučiteľnosť so železničným systémom v súvislosti s nakladacou mierou, rozchodom koľají, osovou vzdialenosťou koľají alebo napäťovou sústavou,
d) ak po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky rýchlej obnovy železničnej siete hospodársky alebo technicky neumožňujú čiastočné alebo úplné uplatnenie technickej špecifikácie interoperability; neuplatňovanie technickej špecifikácie interoperability sa obmedzí na obdobie pred obnovením železničnej siete,
e) pre železničné vozidlá prichádzajúce z tretieho štátu alebo prechádzajúce do tretieho štátu, v ktorých je iný rozchod, ako je rozchod hlavnej železničnej siete Európskej únie.

Projektom v pokročilom štádiu vývoja sa rozumie projekt, ktorého etapa plánovania a výstavby je v takom štádiu, v ktorom by zmena v technických špecifikáciách interoperability mohla ohroziť uskutočnenie projektu v plánovanej podobe. Neprijateľnosť technických špecifikácií musí byť riadne odôvodnená. Ministerstvo do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej technickej špecifikácie interoperability alebo jej zmeny poskytne Európskej komisii zoznam známych projektov v pokročilom štádiu vývoja realizovaných na území Slovenskej republiky. Návrhy do zoznamu projektov podľa predchádzajúcej vety ministerstvu predkladá navrhovateľ uplatnenia výnimky.

O výnimke podľa odseku 4.2.5 tohto postupu rozhoduje ministerstvo na základe žiadosti navrhovateľa o uplatnenie výnimky. Prílohou k žiadosti o uplatnenie výnimky je stanovisko bezpečnostného orgánu, alternatívne ustanovenia, ktoré sa budú uplatňovať namiesto technickej špecifikácie interoperability a súbor dokumentácie podľa prílohy č. 5 zákona o dráhach. Rozhodnutie o udelení výnimky ministerstvo notifikuje Európskej komisii.

Výnimka podľa odseku 4.2.5 písm. a) až c) a e) nadobúda platnosť a môže sa uplatňovať až po schválení Európskou komisiou. Žiadosť o schválenie výnimky predkladá Európskej komisii ministerstvo. Kým Európska komisia nerozhodne o výnimke, môžu sa bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v žiadosti o schválenie výnimky. Ak Európska komisia nerozhodne o výnimke do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti vrátane súboru dokumentácie, výnimka sa považuje za schválenú.

4.3 Proces vybavovania žiadosti o povolenie pevných subsystémov do prevádzky

4.3.1 Úrad po predložení žiadosti do jedného mesiaca informuje žiadateľa, či je predložená žiadosť o povolenie pevných subsystémov do prevádzky spolu s prílohami úplná v zmysle § 71 ods. 4 a 5 zákona o dráhach. V prípade, ak žiadosť neobsahuje predpísané povinné náležitosti podľa § 71 ods. 4 a 5 zákona o dráhach, vyzve úrad žiadateľa na jej doplnenie podľa § 71 ods. 5 zákona o dráhach v spojení s § 19 ods. 3 správneho poriadku. Úrad určí žiadateľovi primeranú lehotu na doplnenie žiadosti a zároveň ho poučí, že ak na výzvu úradu neodstráni nedostatky svojho podania v určenej lehote, úrad konanie zastaví podľa § 30 písm. d) zákona o správnom konaní.

4.3.2 V prípade, ak je s ohľadom na charakter konkrétneho konania potrebné predložiť zo strany žiadateľa pre vydanie rozhodnutia aj iné podklady ako je uvedené v ustanovení 4.2.4 (povinné náležitosti žiadosti), úrad vyzve žiadateľa podľa § 32 ods. 3 správneho poriadku žiadateľa, aby úradu oznámil skutočnosti, ktoré majú význam pre konanie a rozhodnutie, a na preukázanie týchto skutočností mu stanoví primeranú lehotu s prihliadnutím na lehotu pre vydanie rozhodnutia. Úrad žiadateľa vo výzve poučí, že ak v stanovenej lehote nepredloží všetky potrebné podklady k vydaniu rozhodnutia, úrad nebude môcť kladne rozhodnúť vo veci jeho žiadosti.

4.3.3 Žiadateľovi, ktorý v konaní preukáže splnenie všetkých požiadaviek na vydanie povolenia na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky, úrad do štyroch mesiacov od doručenia všetkých požadovaných podkladov a všetkých doplňujúcich informácií, vydá rozhodnutie vo veci povolenia na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky v zmysle § 71 ods. 8 zákona o dráhach.

4.4 Nepovolenie uvedenia pevných subsystémov do prevádzky

4.4.1 V prípade, ak subsystém nespĺňa podmienky na vydanie povolenia na uvedenie do prevádzky, úrad vydá zamietavé rozhodnutie, ktoré riadne odôvodní v zmysle § 71 ods. 9 zákona o dráhach.

4.4.2 Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia písomného vyhotovenia zamietavého rozhodnutia požiadať úrad, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré žiadateľ uvedie v žiadosti. Úrad je povinný do dvoch mesiacov odo dňa podania žiadosti žiadateľa preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov, ktoré potvrdí, alebo zamietne. Ak úrad po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje pôvodné rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad v súlade s § 111 ods. 3 zákona o dráhach v lehote 15 dní odo dňa doručenia oznámenia o potvrdení rozhodnutia. O rozklade rozhoduje predseda úradu na základe návrhu ním zriadenej osobitnej komisie, jeho rozhodnutie je konečné a je preskúmateľné súdom.

5 ZMENY PEVNÝCH SUBSYSTÉMOV

5.1 Výmena v rámci údržby, obnova a modernizácia pevných subsystémov

5.1.1 Všetky úpravy a zmeny existujúcich pevných subsystémov sa analyzujú a kategorizujú výhradne ako jedna z týchto zmien:

a) **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 nové overenie orgánom pre posudzovanie, netreba informovať úrad a pôvodné vyhlásenie ES o overení zostáva platné a nezmenené. Držiteľ povolenia vedie dokumentáciu o vykonanej údržbe a zoznam menených aj nemenených komponentov a častí počas celej doby užívania subsystému.

b) **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 pevných subsystémov; v tomto prípade je potrebné aktualizovať sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení a príslušné informácie poskytnúť úradu na požiadanie. Držiteľ povolenia vedie aktualizovanú sprievodnú technickú dokumentáciu subsystému.

c) **obnova** je taká práca na výmene pevného subsystému alebo jeho časti, pri ktorej je potrebné podať žiadosť úradu, ktorý rozhodne, či sa vyžaduje nové povolenie na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky; do kategórie kedy sa nevyžaduje nové povolenie patria zmeny, ktorých súčasťou je zmena základných konštrukčných charakteristík pevných subsystémov.

d) **modernizácia** sú také práce na subsystéme alebo jeho časti, t. j. rozsiahla výmena alebo zmena, pri ktorej je potrebné podať žiadosť úradu, ktorý rozhodne, či sa vyžaduje nové povolenie na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky; do kategórie kedy sa nevyžaduje nové povolenie patria zmeny, ktorých súčasťou je zmena základných konštrukčných charakteristík pevných subsystémov.

5.1.2 Kategorizácia zmeny je v úplnej kompetencii navrhovateľa zmeny. Podľa odporúčania Komisie č. 2014/897, rozhodnutia obstarávateľa alebo výrobcu o zmenách subsystému na základe vyššie 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 manažér infraštruktúry zavádzajúci zmenu do svojej časti systému. Tieto rozhodnutia za rôznych okolností s odlišnými kritériami rozhodovania zahŕňajú rôzne subjekty. V rámci uvedených kategórií podľa písm. c) a d) bodu 5.1.1 tohto postupu sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu ES o overení, ktorá má vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému. V špecifikáciách TSI sú uvedené kritériá na stanovenie, či má určitá zmena vplyv na základné konštrukčné charakteristiky subsystému a či spadá do kategórie podľa písm. c) alebo d) bodu 5.1.1 tohto postupu.

5.1.3 Zmena by sa vždy mala posudzovať vzhľadom na subsystém v čase udelenia povolenia. Ak sa spojí viacero menších zmien, môže to viesť k rozsiahlej zmene.

5.1.4 Výrobcovia alebo obstarávatelia by mali riadiť zmeny existujúcich štrukturálnych subsystémov takto:

a) výrobca alebo obstarávateľ posúdi, do ktorej kategórie daná zmena patrí a či je potrebné informovať orgány posudzovania zhody alebo úrad. Ak ide o zmeny v kategórii podľa písm. b) až d) bodu 5.1.1 tohto postupu, 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. V prípade zmien patriacich do kategórie podľa

písm. d) bodu 5.1.1 tohto postupu by sa mal členský štát rozhodnúť, do akej miery je potrebné uplatňovať špecifikácie TSI na daný projekt,

b) ak sa v špecifikácii TSI pre určitý parameter vyžaduje použitie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík, v danej špecifikácii TSI sú stanovené okolnosti, za ktorých sa má pre daný parameter vykonať test významnosti,

c) podobne pri parametroch, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnej integrácie v rámci povolenia, by sa mal pre každý parameter vykonať test významnosti, pričom treba zohľadniť rozsah zmeny vzhľadom na konštrukčný prevádzkový stav.

5.1.5 Manažér infraštruktúry zodpovedá za svoje časti železničného systému. Keď manažér infraštruktúry uvádza do prevádzky 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 mal manažér infraštruktúry zaoberať týmito otázkami:

a) pokiaľ ide o subsystémy, ktoré sa majú uviesť (naspäť) do prevádzky po úprave a v prípade potreby aj po povolení, manažér infraštruktúry by mal pomocou svojho systému riadenia bezpečnosti posúdiť, či uvedenie subsystému do prevádzky predstavuje zmenu, ktorá je významná z hľadiska železničného systému ako celku,

b) pokiaľ ide o akúkoľvek zmenu v prevádzke subsystému, manažér infraštruktúry by mal posúdiť, či je zmena významná z hľadiska jeho systému riadenia bezpečnosti, a ak je významná, či systém riadenia bezpečnosti vyhovuje z hľadiska riadenia všetkých súvisiacich rizík alebo ho treba prispôsobiť,

c) pokiaľ ide o akékoľvek zmeny v údržbe subsystému, manažér infraštruktúry by mal pomocou svojho systému riadenia bezpečnosti posúdiť, či je zmena významná, a ak je významná, mal by zabezpečiť primerané prispôsobenie systému údržby a systému riadenia bezpečnosti.

5.1.6 Za modernizáciu sa najmä, nie však výlučne, považujú tieto prípady:

a) v prípade subsystému INF preloženie časti existujúcej trasy, vytváranie obchádzkových trás, doplnenie jednej alebo viacerých koľají na existujúcej trase bez ohľadu na vzdialenosť medzi pôvodnými a doplnenými koľajami, pridanie jednej alebo viacerých koľajníc podporujúcich ďalší rozchod koľaje,

b) v prípade subsystému ENE preloženie časti existujúcej trasy, vytváranie obchádzkových trás, doplnenie jednej alebo viacerých koľají na existujúcej trase bez ohľadu na vzdialenosť medzi pôvodnými a doplnenými koľajami, rozsiahla práca na zmene existujúceho subsystému ENE, ktorej výsledkom je zvýšenie traťovej rýchlosti o viac ako 30 km/h, pridanie jednej alebo viacerých koľajníc podporujúcich ďalší rozchod koľaje,

c) v prípade subsystému CCS traťové zariadenia, ak sú modernizáciou dotknuté časti, z ktorých sa tento subsystém skladá alebo všetky jeho časti a ďalej modernizácia funkcionality traťového zariadenia ETCS, funkcionality hlasovej, dátovej alebo prevádzkovej komunikácie,

d) v prípade subsystému PRM, ak stanice, ktoré boli dlhší čas mimo prevádzky osobnej železničnej dopravy, sú opäť uvedené do prevádzky,

e) v prípade subsystému SRT akékoľvek rozsiahle práce na zmene alebo výmene subsystému (alebo jeho časti), ktorý(-á) tvorí tunel, ovplyvnenie geometrie tunela (napr. zväčšenie dĺžky tunela, prepojenie s iným tunelom).

5.2 Posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov

5.2.1 Žiadosť o posúdenie projektu obnovy alebo modernizácie pevných subsystémov vrátane jej príloh je možné podať na úrad v súlade s § 19 ods. 1 správneho poriadku v spojení s ustanovením § 3 zákona o štátnom jazyku Slovenskej republiky. Listinnú žiadosť je možné zaslať na adresu: Dopravný úrad, divízia dráh a dopravy na dráhach, Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, Slovenská republika alebo podať osobne do podateľne úradu na Letisku M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, Slovenská republika v čase stránkových hodín, alebo podať elektronicky do elektronickej schránky Dopravného úradu E0005954132.

5.2.2 Žiadosť o posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov podanú v elektronickej podobe bez autorizácie podľa zákona o e-Governmente je potrebné do troch pracovných dní doplniť aj v listinnej podobe alebo v elektronickej podobe autorizovanú podľa zákona o e-Governmente. Úrad na dodatočné doplnenie neautorizovanej žiadosti o uznanie nevyzýva.

5.2.3 Vzor písomnej žiadosti o posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov je uvedený vo formulári *DÚ/F023-D/v3,* ktorý je zverejnený na webovom sídle Dopravného úradu. Súčasťou žiadosti o posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov je kontrolný zoznam odporúčaných náležitostí žiadosti.

5.2.4 Žiadateľ poskytne úradu na posúdenie podklady opisujúce projekt obnovy a modernizácie, a úrad rozhodne, či vzhľadom na rozsah plánovaných prác je potrebné nové povolenie na uvedenie pevných subsystémov po ich obnove alebo modernizácii do prevádzky. Úrad podľa § 71 ods. 3 zákona o dráhach požaduje priložiť nižšie uvedené podklady, ktoré sú nevyhnutné pre vydanie rozhodnutia úradu, a to najmä:

a) súbor konštrukčnej dokumentácie s opisom projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov, a to najmä **vyhlásenia ES o zhode a vhodnosti na použitie komponentov interoperability** a **osvedčenia o zhode a vhodnosti na použitie komponentov interoperability**; v prípade obnovy a modernizácie nemusí byť osvedčenie a vyhlásenie pre subsystém, ktorý nie je ovplyvnený zmenami zahrnutý do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie a nepatrí do rozsahu posudzovania,
b) žiadateľom posúdený **projekt obnovy a modernizácie pevných** subsystémov v súlade so spoločnou bezpečnostnou metódou pre hodnotenie a posudzovanie rizík v zmysle nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 a v súlade s požiadavkami jednotlivých TSI,
c) žiadateľom **vykonaný test významnosti rozsahu zmien** vzhľadom na konštrukčný prevádzkový stav pri parametroch, ktoré sú dôležité z hľadiska bezpečnej integrácie do železničného systému, ďalej vzhľadom na systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a systém údržby.

5.2.5 Ak predložená žiadosť o posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných subsystémov spolu s prílohami nie je úplná, úrad do jedného mesiaca od podania žiadosti vyzve žiadateľa na jej doplnenie v zmysle § 71 ods. 6 zákona o dráhach a v nadväznosti na § 19 ods. 3 správneho poriadku. Úrad určí žiadateľovi primeranú lehotu na doplnenie žiadosti a zároveň ho poučí, že ak na výzvu úradu neodstráni nedostatky svojho podania v určenej lehote, úrad konanie zastaví podľa § 30 písm. d) zákona o správnom konaní.

5.2.6. V prípade, ak je s ohľadom na charakter konkrétneho konania potrebné predložiť zo strany žiadateľa pre vydanie rozhodnutia aj iné podklady ako je uvedené v ustanovení 5.2.4 tohto

postupu (povinné náležitosti žiadosti), úrad vyzve žiadateľa podľa § 32 ods. 3 správneho poriadku, aby úradu oznámil skutočnosti, ktoré majú význam pre konanie a rozhodnutie, a na preukázanie týchto skutočností mu stanoví primeranú lehotu s prihliadnutím na lehotu pre vydanie rozhodnutia. Úrad žiadateľa vo výzve poučí, že ak v stanovenej lehote nepredloží všetky potrebné podklady k vydaniu rozhodnutia, úrad nebude môcť kladne rozhodnúť vo veci jeho žiadosti.

5.2.7 Úrad je povinný vo veci rozhodnúť do štyroch mesiacov od doručenia všetkých požadovaných podkladov a všetkých doplňujúcich informácií podľa § 71 ods. 8 zákona o dráhach.

5.2.8 Podanie žiadosti, ani vydanie rozhodnutia o určení potreby nového povolenia na uvedenie pevných subsystémov po obnove a modernizácii do prevádzky, nie je spoplatnené správnym poplatkom.

6 POVOLENIE ERTMS

6.1 Postup predkladania žiadosti o povolenie ERTMS

6.1.1 Európsky systém riadenia železničnej dopravy (ERTMS) zahŕňa zariadenie európsky systém riadenia vlakov (ETCS) a globálny systém pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke (GSM-R).

6.1.2 Žiadateľom na účely tohto ustanovenia je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá žiada ERA o povolenie na navrhované technické riešenia pre projekty subsystému traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy.

6.1.3 Žiadateľ a ERA musia dodržiavať schvaľovací postup, ktorý pozostáva z troch etáp:

a) **nadviazanie prvotných kontaktov** - žiadateľ pred samotným podaním žiadosti nadviaže kontakt s ERA prostredníctvom všeobecného kontaktného formulára zverejneného na webovom sídle ERA. Súčasťou prvotného kontaktu s ERA môže byť aj predloženie dostatočne podrobnej technickej dokumentácie, ktorá umožní ERA overiť, či sú zamýšľané technické riešenia plne interoperabilné. Počas tejto „etapy prvotných kontaktov“ by mali žiadateľ a ERA dosiahnuť dohodu o harmonograme schvaľovacieho postupu vrátane príslušných lehôt s prihliadnutím na typ obstarávania a povoľovací postup. Úrad môže na žiadosť ERA spolupracovať a poskytnúť stanovisko k možným výsledkom prvotných kontaktov. Nadviazanie prvotných kontaktov sa dôrazne odporúča ešte pred uverejnením výzvy na predkladanie ponúk v rámci verejného obstarávania projektov týkajúcich sa subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy alebo združených projektov (ETCS, GSM-R a pod.).
b) **predloženie dokumentácie žiadosti a overenie jej úplnosti** - žiadateľ podá žiadosť o povolenie samostatných projektov týkajúcich sa subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia

železničnej dopravy alebo združených projektov (ETCS, GSM-R a pod.), tratí alebo siete do ERA prostredníctvom OSS na webovom sídle ERA (https://oss.era.europa.eu) v anglickom jazyku.

c) **posúdenie a rozhodnutie** – ERA na základe predloženej dokumentácie posúdi, či je možné vydať povolenie na projekt týkajúci sa subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy alebo združených projektov (ETCS, GSM-R a pod.), tratí alebo siete. Ak ERA osloví v danej veci o spoluprácu úrad, ten jej môže poskytnúť stanovisko k podkladom na posúdenie predloženej dokumentácie.

6.1.4 Žiadateľ k žiadosti pripojí súbor dokumentácie podľa § 71a zákona o dráhach:

a) návrh špecifikácie predmetu verejného obstarávania alebo opis navrhovaných technických riešení,
b) doklad o splnených požiadavkách nevyhnutných na technickú a prevádzkovú kompatibilitu subsystému so železničnými vozidlami určenými na prevádzku na sieti,
c) doklad o súlade navrhovaných technických riešení s príslušnou technickou špecifikáciou interoperability,
d) tabuľku špecifikácií a problémov podľa vzoru uvedenom na webovom sídle ERA,
e) stanovisko bezpečnostného orgánu, ak si ho agentúra vyžiada; bezpečnostný orgán môže vydať stanovisko aj žiadateľovi, pred podaním žiadosti agentúre,
f) vyhlásenie o overení alebo certifikát o zhode, ak si ho agentúra vyžiada.

6.1.5 Žiadateľ bezodkladne informuje ERA a bezpečnostný orgán prostredníctvom OSS podľa čl. 12 nariadenia (EÚ) 2016/796, ak došlo k zmene návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení po vydaní povolenia podľa predchádzajúceho bodu tohto postupu.

6.2 Proces vybavovania žiadosti o povolenie ERTMS do prevádzky

6.2.1 ERA, prostredníctvom OSS, do jedného mesiaca od prijatia formálnej žiadosti žiadateľa, informuje žiadateľa. V prípade, že poskytnuté informácie nie sú úplné, určí príslušné doplňujúce dokumenty, ktoré treba predložiť v lehote dohodnutej v harmonograme počas etapy prvotných kontaktov. Ak ERA považuje danú dokumentáciu za úplnú, relevantnú a konzistentnú, informuje o tom žiadateľa prostredníctvom OSS.

6.2.2 ERA vydá buď kladné alebo zamietavé rozhodnutie, do dvoch mesiacov od začatia etapy posúdenia a rozhodnutia, na tú časť technických riešení, ktoré boli predmetom posudzovania.

6.2.3 Rozhodnutie – schválenie týkajúce sa žiadosti o schválenie traťového systému ERTMS je možné nájsť v OSS. K týmto informáciám má prístup iba žiadateľ.

6.2.4 Ak ERA vydá rozhodnutie, ktoré nie je kladné, poskytne k nemu riadne odôvodnenie. Podľa čl. 19 bodu 5 nariadenia 2016/797 žiadateľ môže do jedného mesiaca do doručenia takéhoto rozhodnutia podať odôvodnenú žiadosť o prehodnotenie tohto rozhodnutia. ERA buď potvrdí alebo zmení svoje rozhodnutie do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti. Ak

agentúra potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ je oprávnený podať odvolanie na odvolaciu radu zriadenú podľa článku 55 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/796.

6.2.5 Žiadosť o povolenie na navrhované technické riešenia pre projekty subsystému traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú Európsky systém riadenia železničnej dopravy je spoplatnené poplatkami od ERA, ktoré sú stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/764.

6.2.6 Na konanie o vydaní povolenia ERTMS sa neuplatňuje správny poriadok, nakoľko tieto konania podliehajú schvaľovaniu ERA prostredníctvom OSS.

7 ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

7.1 Osobné preberanie písomností

7.1.1. Osobné preberanie písomností je možné osobami, ktoré nemajú zákonnú povinnosť mať aktivovanú elektronickú schránku a nemajú aktivovanú schránku na doručovanie.

7.1.2 Osobné preberanie písomností je možné počas stránkových hodín úradu na pracovisku divízie dráh a dopravy na dráhach nachádzajúcom sa na adrese: Prístavná 10, Bratislava.

7.1.3 Preberanie neelektronických rozhodnutí úradu alebo vzdanie sa odvolania môže osobne vykonať iba osoba oprávnená konať v mene žiadateľa, resp. ňou splnomocnená osoba na zastupovanie v zmysle ustanovení § 17 ods. 3 správneho poriadku.

7.1.4 Pri preberaní podľa ustanovenia 7.1.1 a 7.1.2 tohto postupu je potrebné sa preukázať osobným identifikačným dokladom. Druhý rovnopis dokumentu je potrebné potvrdiť vlastnoručným podpisom s uvedením dátumu prevzatia.

7.1.5 V prípade nesplnenia požiadaviek uvedených v bodoch 7.1.3 a 7.1.4 úrad osobné preberanie písomnosti neumožní.

7.2 Zrušovacie ustanovenia

7.2.1 Nadobudnutím platnosti tohto postupu sa ruší postup Dopravného úradu č. 9/2020 Povolenie na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky v železničnom systéme, číslo záznamu 05303/2020/RSR-35, platný od 02. 10. 2020.