

Making the railway system
work better for society.

Príručka

Usmernenia o praktických dojednaniach týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá

	<i>Vypracoval/-a</i>	<i>Overil/-a</i>	<i>Schválil/-a</i>
<i>Meno</i>	S. D'ALBERTANSON E. DEL RIO S. HANCI G. TURNER S. YOUNG	H. DELSOIR	C. CARR/T. BREYNE
<i>Funkcia</i>	projektový úradník	vedúci tímu	vedúci oddelenia
<i>Dátum</i>	21. 9. 2018	21. 9. 2018	21. 9. 2018
<i>Podpis(-y)</i>			

História dokumentu

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	21. 9. 2018	Konečná verzia na uverejnenie na základe návrhu pracovného dokumentu 0.8

Tento dokument je právne nezáväzným usmernením Európskej železničnej agentúry. Nie sú ním dotknuté rozhodovacie procesy predpokladané v platných právnych predpisoch EÚ. Okrem toho, záväzný výklad práva EÚ patrí do výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie.

Poznámka: V prípade nesúladu alebo rozporu medzi anglickou verziou a akoukoľvek inou jazykovou verziou tejto publikácie má prednosť anglická verzia.

Železničná agentúra Európskej únie ani žiadny iný subjekt konajúci v mene Železničnej agentúry Európskej únie nezodpovedá za možné použitie týchto informácií.

Luxemburg: Úrad pre publikácie Európskej únie, 2018

Autorské právo: Železničná agentúra Európskej únie, 2018

Reprodukcia je povolená pod podmienkou uvedenia zdroja.

V prípade používania alebo reprodukcie fotografií alebo iného materiálu, na ktorý sa nevzťahuje autorské právo Železničnej agentúry Európskej únie, musí byť povolenie získané priamo od držiteľov autorského práva.

Obsah

0. Zhrňujúca tabuľka.....	6
1. Úvod	12
1.1. Základné informácie.....	12
1.2. Právny základ	13
1.3. Rozsah pôsobnosti	13
1.4. Ciele	13
1.5. Riadenie dokumentu.....	14
2. Odkazy, vymedzenia pojmov a skratky	15
2.1. Referenčné dokumenty.....	15
2.2. Vymedzenie pojmov a skratky	16
3. Obsah praktických dojednaní	18
3.1. Odôvodnenia.....	18
3.2. Kapitola 1 – Všeobecné ustanovenia	19
3.2.1. Článok 1: Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti	19
3.2.2. Článok 2 Vymedzenie pojmov.....	19
3.2.3. Povinnosti.....	27
3.2.4. Článok 9: Použitie povoleného vozidla	33
3.2.5. Článok 10: Jazyk	35
3.2.6. Článok 11: Postup vydávania povolení pre električko-vlaky v jednotnom európskom železničnom priestore.....	37
3.2.7. Článok 12: Cezhraničné dohody.....	38
3.3. Kapitola 2 – Fáza 1: príprava žiadosti.....	38
3.3.1. Článok 13: Postup plnenia požiadaviek.....	39
3.3.2. Identifikovanie prípadu povolenia a rozhodovanie o ňom.....	43
3.3.3. Článok 17: Identifikácia predpisov vrátane neuplatňovania špecifikácií TSI	52
3.3.4. Článok 18: Identifikácia a vymedzenie potrebných opatrení na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti	57
3.3.5. Článok 19: Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti.....	57
3.3.6. Článok 20: Identifikácia zamýšľaných podmienok používania vozidla a iné obmedzenia.....	61
3.3.7. Článok 21: Identifikácia posúdení zhody	63
3.4. Kapitola 3 – Fáza 2: Predbežné zapojenie.....	65
3.4.1. Článok 22: Predbežné zapojenie	65
3.4.2. Pripraviť návrh predbežného zapojenia a viesť konzultácie s orgánmi posudzovania zhody.....	67
3.4.3. Článok 23: Dokumentácia týkajúca sa predbežného zapojenia.....	67
3.4.4. Článok 24: Základný scenár predbežného zapojenia	67
3.5. Kapitola 4 – Fáza 3: Posudzovanie zhody.....	69
3.5.1. Článok 25: Posudzovanie zhody.....	69
3.5.2. Vykonanie posúdenia zhody	73
3.5.3. Získanie dokumentácie od orgánov posudzovania zhody	74

3.5.4.	Článok 26: Vykonávanie overení a stanovenie dôkazov	74
3.5.5.	Alternatívne metódy pre vnútroštátne predpisy	76
3.5.6.	Kontrola, či výsledky overenia a hodnotenia môžu byť akceptované	76
3.5.7.	Článok 27: Náprava nesplnenia požiadaviek.....	77
3.6.	Kapitola 5 – Fáza 4: Predloženie žiadosti	77
3.6.1.	Článok 28: Stanovenie dôkazov na predloženie žiadosti	77
3.6.2.	Článok 29: Vypracovanie sprievodnej dokumentácie k žiadosti.....	78
3.6.3.	Článok 30: Obsah a úplnosť žiadosti	79
3.6.4.	Článok 31: Predloženie žiadosti o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta	80
3.7.	Kapitola 6 – Fáza 5: Spracovanie žiadosti	81
3.7.1.	Postúpenie žiadosti jednotným kontaktným miestom povoľujúcemu subjektu (agentúre/orgánu NSA).....	81
3.7.2.	Článok 32: Kontrola úplnosti žiadosti	81
3.7.3.	Článok 33: Potvrdenie žiadosti.....	81
3.7.4.	Článok 34: Časový rámec na posúdenie žiadosti	82
3.7.5.	Článok 35: Komunikácia počas posudzovania žiadosti	84
3.7.6.	Článok 36: Riadenie informácií týkajúcich sa posudzovania žiadosti	84
3.7.7.	Článok 37: Koordinácia medzi povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia v rámci posudzovania žiadosti.....	85
3.7.8.	Článok 38: Posúdenie žiadosti	86
3.7.9.	Článok 39: Posúdenie žiadosti zo strany povoľujúceho subjektu	87
3.7.10.	Článok 40: Posúdenie žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia.....	89
3.7.11.	Článok 41: Kategorizácia problémov.....	90
3.7.12.	Článok 42: Opodstatnená pochybnosť.....	93
3.7.13.	Článok 43: Kontroly, ktoré má vykonávať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia	94
3.7.14.	Článok 44: Rozhodcovské konanie podľa článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 12 ods. 4 písm. b) nariadenia (EÚ) 2016/796.....	94
3.7.15.	Článok 45: Záver týkajúci sa posúdenia žiadosti.....	95
3.7.16.	Článok 46: Rozhodnutie o vydaní povolenia alebo o zamietnutí žiadosti	96
3.8.	Kapitola 7 – Fáza 6 – Záverečná dokumentácia a udelenie povolenia	97
3.8.1.	Článok 47: Záverečná dokumentácia týkajúca sa povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.....	97
3.8.2.	Článok 48: Informácie vo vydanom povolení pre typ vozidla.....	98
3.8.3.	Článok 49: Informácie vo vydanom povolení na uvedenie vozidla na trh	98
3.8.4.	Článok 50: Evidencia v systémoch ERATV a ERADIS	98
3.8.5.	Článok 51: Preskúmanie podľa článku 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797	101
3.8.6.	Článok 52: Archivovanie rozhodnutia a celej sprievodnej dokumentácie k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46.....	102
3.9.	Kapitola 8 – Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia	102
3.9.1.	Článok 53: Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia	102
3.9.2.	Článok 54: Účinok pozastavenia, odvolania alebo zmeny vydaného povolenia na evidenciu v systémoch ERATV, ERADIS a registroch vozidiel.....	103
3.10.	Kapitola 9 – Záverečné ustanovenia	103
3.10.1.	Článok 55: Prechodné ustanovenia	103
3.10.2.	Článok 59: Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie.....	104

3.11.	Prílohy	104
	Príloha I Obsah žiadosti	105
	Príloha II Aspekty na posúdenie povoľujúcim subjektom	108
	Príloha III Aspekty posúdenia žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia	110
	Príloha IV Vzor pre povolenie pre typ vozidla	111
	Príloha V Vzor pre povolenie na uvedenie vozidla na trh	113
	Príloha VI Vzor potvrdenia/odmietnutia prijatia úplnej dokumentácie žiadosti	115
	Príloha VII Vzor pre žiadosť o predbežné zapojenie	117
	Príloha VIII Vzor pre východiskový scenár predbežného zapojenia	120
	Príloha IX Vzor dokumentácie o posúdení, ako je stanovené v článku 39 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, a kontroly, ktorú má vykonať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, ako je stanovené v článku 43 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	123
	Príloha X Vzor dokumentácie o posúdení, ako sa stanovuje v článku 40 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	126
	Príloha XI Vzor dokumentácie o posúdení o závere týkajúcom sa posúdenia žiadosti, ako sa stanovuje v článku 45 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	128
	Príloha XI Vzor rozhodnutia o povolení alebo zamietnutí žiadosti, ako sa stanovuje v článku 46 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	130
	Príloha XIII Obsah na účel oznámenia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	132
	Príloha XIV Aspekty na posúdenie na účel oznámenia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	135
	Príloha XV Vzor na predloženie oznámenia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	138
	Príloha XVI Vzor rozhodnutia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	142
	Príloha XVIII Vzor na predloženie žiadosti, ako sa stanovuje v článku 31 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	144
	Príloha XVIII Vývojové diagramy	148
	Príloha XIX Pripomienkový hárok	160

Verzia 1.0 (21. 09. 2018). Pri tlači nekontrolované. Stiahnite si najnovšiu verziu na era.europa.eu. Autorské právo: 2018 Železničná agentúra EÚ. Všetky práva vyhradené.

0. Zhrňujúca tabuľka

Táto tabuľka obsahuje prehľad rôznych praktických očakávaných prípadov, s ktorými sa stretnú žiadatelia, a je v nej zhrnutá ich súvislosť s prípadmi povolenia, ktoré sa nachádzajú vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/545. Ku každému prípadu sú uvedené aj informácie pre žiadateľov týkajúce sa potreby podať žiadosť o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, úloh, ktoré treba vykonať a dokumentácie, ktorú treba zahrnúť do sprievodnej dokumentácie k žiadosti. Prípady sú identifikované aj vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 1-1.

Súhrnná tabuľka by mala byť vnímaná ako konsolidovaný prehľad postupu a úvod k praktickým dojednaniám týkajúcim sa vydávania povolení (vykonávacie nariadenie a usmernenia) pre perspektívnych žiadateľov. Tabuľku vypracovala Skupina zastupiteľských orgánov (SZO) s cieľom poskytnúť vstupný bod tzv. rýchleho štartu k praktickým dojednaniám pre žiadateľov.

Upozorňujeme, že tabuľka obsahuje právne nezáväzný prehľad rôznych prípadov. Právne záväzné ustanovenia sa nachádzajú v smernici (EÚ) 2016/797 a vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2018/545. V tabuľke sú uvedené podporné referencie a poznámky, aby pomohli žiadateľom nájsť súvisiaci obsah smernice a vykonávacieho nariadenia (vrátane usmernení).

Tabuľka 0: Zhrňujúca tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Prípado povoľovania na základe článku 14 ods. 1 VN	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zahrnúť orgány posudzovania zhody (notif. orgán a určený orgán)?	Zahrnúť orgán posudzovania (CSM RA)? (3)	Zahrnúť sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie navrhovateľa (článok 16 CSM RA, príloha I 18.10/18.12 VN) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Povolenie, ktoré má vydať povoliujúci subjekt
1a	Povolenie pre typ vozidla (pre nový typ vozidla) (AG 3.2.2.19 a 3.3.2.1)	Prvé povolenie [článok 14 ods. 1 písm. a) VN]	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Žiadateľ si môže vybrať povolenie pre nový typ bez súčasného povolenia na uvedenie prvého železničného vozidla na trh. (AG 3.2.2.15)	Povolenie pre typ vozidla (článok 48 VN) (AG 3.8.2 a príloha IV)
1b	Povolenie na uvedenie vozidla na trh (pre prvé vozidlo typu) (AG 3.2.2.19 a 3.3.2.1)	Prvé povolenie [článok 14 ods. 1 písm. a) VN]	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Žiadosť o povolenie na uvedenie prvého vozidla typu na trh bude mať za následok povolenie pre typ vozidla, ako aj povolenie na uvedenie vozidla na trh. Uskutoční sa to v jednej žiadosti. (článok 24 ods. 2 písm. ID)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
2a	Povolenie v zhode s typom (Dodanie skupiny vozidiel) (článok 25 ID) (AG 3.2.2.15 a 3.3.2.1)	Povolenie v zhode s typom [článok 14 ods. 1 písm. e) VN]	Áno	Nie (5) Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať aj na výrobnú fázu	Áno Výrobná fáza má byť pod dohľadom orgánu(-ov) posudzovania zhody (2010/713/EÚ)	Nie Pokiaľ boli aspekty súvisiace s bezpečnosťou a bezpečnou integráciou medzi subsystémami pre výrobnú fázu už pokryté postupom plnenia požiadaviek týkajúcich sa typu vozidla/povolenia pre typ a nenastali zmeny vo výrobnom procese	Nie	Áno Vyhlásenie(-a) ES o overení sú súčasťou súvisiacej dokumentácie k vyhláseniu o zhode s typom	Nie Je potrebné, aby navrhovateľ vytvoril vyhlásenie o riziku vzťahujúce sa na výrobnú fázu.	Treba poskytnúť tieto dôkazy: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiacu dokumentáciu) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. (Príloha I §18.3 a 18.4 VN) (Príloha I AG) Postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje aj na výrobný proces, ale tieto dôkazy sa v žiadosti nevyžadujú.	Povolenie na uvedenie vozidla na trh (článok 49 VN) (AG 3.8.3 a príloha V)
2b	Zmeny už povoleného vozidla, aby bolo v zhode s inou verziou/variantom typu (článok 25 ID) (AG 3.2.2.15 a 3.3.2.3)	Povolenie v zhode s typom [článok 14 ods. 1 písm. e) VN]	Áno	Nie (5) Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať aj na výrobnú fázu	Áno Výrobná fáza má byť pod dohľadom orgánu(-ov) posudzovania zhody (2010/713/EÚ)	Nie Pokiaľ boli aspekty súvisiace s bezpečnosťou a bezpečnou integráciou medzi subsystémami pre výrobnú fázu už pokryté postupom plnenia požiadaviek týkajúcich sa typu vozidla/povolenia pre typ a nenastali zmeny vo výrobnom procese	Nie	Áno Vyhlásenie(-a) ES o overení sú súčasťou súvisiacej dokumentácie k vyhláseniu o zhode s typom	Nie Je potrebné, aby navrhovateľ vytvoril vyhlásenie o riziku vzťahujúce sa na výrobnú fázu.	Treba poskytnúť tieto dôkazy: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiacu dokumentáciu) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. (Príloha I §18.3 a 18.4 VN) (Príloha I AG) Postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje aj na výrobný proces, ale tieto dôkazy sa v žiadosti nevyžadujú. Opis v AG 3.3.2.3 – „Uvedenie vozidla do zhody s inou povolenou verziou typu vozidla a/alebo variantom typu vozidla daného typu vozidla“	Povolenie na uvedenie vozidla na trh (článok 49 VN) (AG 3.8.3 a príloha V)
3	Zmeny v TSI alebo vnútroštátnych predpisoch podľa článku 24 ods. 3 písm. ID, ktoré si nevyžadujú zmenu v konštrukcii typu vozidla (AG 3.3.2.1 a 3.3.3)	Obnovené povolenie pre typ vozidla (článok 24 ods. 3 písm. ID) [článok 14 ods. 1 písm. b) VN]	Áno	Nie (5)	Áno	Závisí od povahy zmenených predpisov (3) (4)	Áno	Áno	Áno (4) Ak je zapojený orgán posudzovania (CSM RA), je potrebné, aby navrhovateľ vytvoril vyhlásenie o riziku	Rozsah dôkazov, ktoré treba zahrnúť do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie, obmedzený na zmenené predpisy. (článok 24 ods. 3 písm. ID) Obnovené povolenie pre typ vozidla vyžaduje len overenie zmenených parametrov, v prípade ktorých je na základe nového predpisu existujúci typ vozidla neplatný	Povolenie pre typ vozidla (článok 48 VN) (AG 3.8.2 a príloha IV)
4	Rozšírená oblasť použitia bez zmeny v konštrukcii (článok 21 ods. 13 ID) (AG 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 a 3.6.3)	Rozšírená oblasť použitia [článok 14 ods. 1 písm. c) VN]	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Kontroly, ktoré má vykonať povoliujúci subjekt na povolenie rozšírenej oblasti použitia typu vozidla, by mali byť obmedzené na kontrolu toho, či je pôvodné povolenie typu vozidla ešte platné, a technickej kompatibility medzi vozidlom a sieťou v prípade rozšírenej oblasti použitia. Kontroly vykonané už pri prvom povoľovaní by sa nemali opakovať. (AG 3.3.2.1) Možnosť, aby sa držiteľ rozhodol požiadať o nový typ alebo vytvoril nový variant existujúceho typu (článok 14 ods. 2 VN) (AG 3.3.2.2)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
5a (8)	Rozšírená oblasť použitia vrátane zmeny v konštrukcii typu, ktorá vyžaduje nové povolenie (článok 21 ods. 13 ID) (AG 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 a 3.6.3) Rovnaký držiteľ	Nové povolenie a rozšírená oblasť použitia [článok 14 ods. 1 písm. c), článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 14 ods. 2 a článok 14 ods. 3 VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Toto je v podstate kombinácia prípadov 4 a 6. Žiadosť o kombinované povolenie pre nový a rozšírenú oblasť použitia by mohla byť zaslaná súčasne v jednej žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (článok 14 ods. 3 VN) (AG 3.3.2.1) Možnosť, aby sa držiteľ rozhodol požiadať o nový typ alebo vytvoril nový variant existujúceho typu (článok 14 ods. 2 VN)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na zmeny a rozšírenú oblasť použitia (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)

Tabuľka 0: Zhrňujúca tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Prípado povoľovania na základe článku 14 ods. 1 VN	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zahrnúť orgány posudzovania zhody (notif. orgán a určený orgán)?	Zahrnúť orgán posudzovania (CSM RA)? (3)	Zahrnúť sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie navrhovateľa (článok 16 CSM RA, príloha I 18.10/18.12 VN) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Povolenie, ktoré má vydať povoľujúci subjekt
										(AG 3.3.2.2)	
5b (8)	Rozšírená oblasť použitia vrátane zmeny v konštrukcii typu, ktorá vyžaduje nové povolenie (článok 21 ods. 13 ID) (AG 3.3.2.1, 3.3.2.2, 3.6.2 a 3.6.3) Nový držiteľ	Nové povolenie a rozšírená oblasť použitia (článok 14 ods. 1 písm. c), článok 14 ods. 1 písm. d), článok 14 ods. 2, článok 14 ods. 3 a článok 15 ods. 4 VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Toto je v podstate kombinácia prípadov 4 a 7. Žiadosť o kombinované povolenie pre novú a rozšírenú oblasť použitia by mohla byť zaslaná súčasne v jednej žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (článok 14 ods. 3 VN) (AG 3.3.2.1) Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom (článok 15 ods. 4 VN) (AG 3.3.2.2)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na zmeny a rozšírenú oblasť použitia (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
6	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla nad rámec kritérií článku 21 ods. 12 ID: <ul style="list-style-type: none"> parametre mimo prijateľného rozsahu v TSI celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená požadované príslušnými TSI (článok 21 ods. 12 ID) (článok 15 ods. 1 písm. d) VN] Rovnaký držiteľ	Nové povolenie (článok 14 ods. 1 písm. d), článok 14 ods. 2 a článok 14 ods. 3 VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Možnosť, aby sa držiteľ rozhodol požiadať o nový typ alebo vytvoriť nový variant existujúceho typu (článok 14 ods. 2 VN) (AG 3.3.2.2)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na zmeny (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
7	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla nad rámec kritérií článku 21 ods. 12 ID: <ul style="list-style-type: none"> parametre mimo prijateľného rozsahu v TSI celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená požadované príslušnými TSI (článok 21 ods. 12 ID) (článok 15 ods. 1 písm. d) VN] Nový držiteľ	Nové povolenie (článok 14 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 4 a článok 16 ods. 3 VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom (článok 15 ods. 4 VN) (AG 3.3.2.2)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na zmeny (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
8	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla nie nad rámec kritérií článku 21 ods. 12 ID: <ul style="list-style-type: none"> parametre mimo prijateľného rozsahu v TSI celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená požadované príslušnými TSI (článok 21 ods. 12 ID) (článok 15 ods. 1 písm. c) VN] Rovnaký držiteľ	neuplatňuje sa (článok 15 ods. 1 písm. c), článok 15 ods. 2 VN]	Nie	neuplatňuje sa (5)	Áno (1)	Áno (6)	neuplatňuje sa (1)	neuplatňuje sa (2)	neuplatňuje sa (7)	Držiteľ typu bude udržiavať relevantné informácie k dispozícii na žiadosť povoľujúceho subjektu, vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúry alebo členských štátov (Príloha IV § 2.6 ID) (článok 15 ods. 2 VN) Vytvorí novú verziu typu vozidla alebo novú verziu variantu typu vozidla a poskytne relevantné informácie povoľujúcemu subjektu. Povoľujúci subjekt zaregistruje v ERATV novú verziu typu vozidla alebo novú verziu variantu typu vozidla (článok 15 ods. 3 VN) (3.3.2.2 prípad c AG) Žiadateľ môže chcieť, aby orgán posudzovania (CSM RA) poskytol posúdenie toho, že zmena nie je nad rámec kritérií, nie je to však povinné	Povoľujúci subjekt zaregistruje v ERATV novú verziu typu vozidla alebo novú verziu variantu typu vozidla s použitím informácií, ktoré poskytol držiteľ povolenia pre typ vozidla (článok 15 ods. 3 VN)

Tabuľka 0: Zhrňujúca tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Prípado povoľovania na základe článku 14 ods. 1 VN	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zahrnúť orgány posudzovania zhody (notif. orgán a určený orgán)?	Zahrnúť orgán posudzovania (CSM RA)? (3)	Zahrnúť sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie navrhovateľa (článok 16 CSM RA, príloha I 18.10/18.12 VN) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Povolenie, ktoré má vydať povoľujúci subjekt
9a	<p>Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla nie nad rámec kritérií článku 21 ods. 12 ID:</p> <ul style="list-style-type: none"> parametre mimo prijateľného rozsahu v TSI celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená požadované príslušnými TSI (článok 21 ods. 12 ID) [článok 15 ods. 1 písm. c) VN] <p>Nový držiteľ Zmena len na vozidle(-ách) (článok 16 VN) (AG 3.3.2.3)</p>	<p>Neuplatňuje sa, pokiaľ o to nepožiadala povoľujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien (článok 16 ods. 4 VN)</p>	Nie	neuplatňuje sa (5)	Áno (1)	Áno (6)	neuplatňuje sa (1)	neuplatňuje sa (2)	neuplatňuje sa (7)	<p>Subjekt riadiaci zmenu musí o zmenách informovať povoľujúci subjekt.</p> <p>Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel.</p> <p>Povoľujúci subjekt môže v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií do štyroch mesiacov vydať odôvodnené rozhodnutie, v ktorom žiada o podanie žiadosti o povolenie.</p> <p>Oznámenie sa má vykonať prostredníctvom vyhradeného IT nástroja (AG 3.3.2.3)</p>	neuplatňuje sa
		<p>Nové povolenie, ak o to požiadala povoľujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien (článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 4 VN]</p>	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	<p>Nový držiteľ musí o zmenách informovať povoľujúci subjekt.</p> <p>Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel.</p> <p>Povoľujúci subjekt môže v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií do štyroch mesiacov vydať odôvodnené rozhodnutie, v ktorom žiada o podanie žiadosti o povolenie.</p> <p>Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom (článok 15 ods. 4 VN) (AG 3.3.2.2)</p>	<p>Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)</p>
9b	<p>Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla nie nad rámec kritérií článku 21 ods. 12 ID:</p> <ul style="list-style-type: none"> parametre mimo prijateľného rozsahu v TSI celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená požadované príslušnými TSI (článok 21 ods. 12 ID) [článok 15 ods. 1 písm. c) VN] <p>Nový držiteľ Len zmeny typu vozidla a/alebo typu vozidla a vozidla(-iel)</p>	<p>Nové povolenie (článok 14 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 4 písm. d) VN]</p>	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	<p>Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom (článok 15 ods. 4 VN) (AG 3.3.2.2)</p>	<p>Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)</p>
10	<p>Zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie, ale ktorá sa netýka kritérií článku 21 ods. 12 ID. (článok 15 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 2 VN) (AG 3.3.2.1)</p> <p>Rovnaký držiteľ</p>	<p>neuplatňuje sa (článok 15 ods. 1 písm. b) VN]</p>	Nie	neuplatňuje sa (5)	Áno	Áno (6)	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa (2)	neuplatňuje sa (7)	<p>Držiteľ typu bude udržiavať relevantné informácie k dispozícii na žiadosť povoľujúceho subjektu, vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúry alebo členských štátov (Príloha IV § 2.6 ID) (článok 15 ods. 2 VN)</p> <p>Žiadateľ môže chcieť, aby orgán posudzovania (CSM RA) poskytol posúdenie toho, že zmena nie je nad rámec kritérií, nie je to však povinné</p>	neuplatňuje sa

Tabuľka 0: Zhrňujúca tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Prípado povoľovania na základe článku 14 ods. 1 VN	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zahrnúť orgány posudzovania zhody (notif. orgán a určený orgán)?	Zahrnúť orgán posudzovania (CSM RA)? (3)	Zahrnúť sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie navrhovateľa (článok 16 CSM RA, príloha I 18.10/18.12 VN) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Povolenie, ktoré má vydať povoľujúci subjekt
11a	Zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie, ale ktorá sa netýka kritérií článku 21 ods. 12 ID. [článok 15 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 2 VN] (AG 3.3.2.1) Nový držiteľ Zmena len na vozidle(-ách) (AG 3.3.2.3)	Neuplatňuje sa, pokiaľ o to nepožiadala povoľujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien (článok 16 ods. 4 VN)	Nie	neuplatňuje sa (5)	Áno (1)	Áno (6)	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa (2)	neuplatňuje sa (7)	Subjekt riadiaci zmenu musí o zmenách informovať povoľujúci subjekt. Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel. Povoľujúci subjekt môže v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií do štyroch mesiacov vydať odôvodnené rozhodnutie, v ktorom žiada o podanie žiadosti o povolenie. Oznámenie sa má vykonať prostredníctvom vyhradeného IT nástroja (AG 3.3.2.3)	neuplatňuje sa
		Nové povolenie, ak o to požiadala povoľujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien [článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 4 VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Nový držiteľ musí o zmenách informovať povoľujúci subjekt. Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel. Povoľujúci subjekt môže v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií do štyroch mesiacov vydať odôvodnené rozhodnutie, v ktorom žiada o podanie žiadosti o povolenie. Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom (článok 15 ods. 4 VN) (AG 3.3.2.2)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
11b	Zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie, ale ktorá sa netýka kritérií článku 21 ods. 12 ID. [článok 15 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 2 VN] (AG 3.3.2.1) Nový držiteľ Len zmeny typu vozidla a/alebo typu vozidla (-iel)	Nové povolenie [článok 14 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 4 písm. d) VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom (článok 15 ods. 4 VN) (AG 3.3.2.2)	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (články 48 a 49 VN) (AG 3.8.2, 3.8.3, príloha IV a príloha V)
12	Zmena v povolenom type vozidla, ktorou sa nezavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie [článok 15 ods. 1 písm. a) VN] (AG 3.3.2.1)	neuplatňuje sa (AG 3.3.2.2)	Nie	neuplatňuje sa (5)	Nie	Nie	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	Potreba aktualizovať riadenie konfigurácie vozidla a/alebo typu vozidla	neuplatňuje sa
13	Zmeny v už povolenom vozidle, ktoré súvisia s výmenou v rámci údržby bez zmeny konštrukcie/funkcií (článok 16 ods. 1 VN)	neuplatňuje sa	Nie	neuplatňuje sa (5)	Nie	Nie	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	Potreba aktualizovať riadenie konfigurácie vozidla	neuplatňuje sa
14 (8)	Ak sú potrebné testy na sieti na získanie dôkazov o technickej kompatibilite a bezpečnej integrácii subsystémov a/alebo technickej kompatibilite so sieťou (článok 21 ods. 3 a článok 21 ods. 5 ID) (článok 19 VN)	neuplatňuje sa Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti vydané orgánom NSA v prípade, ak sa to vyžaduje a uvádza vo vnútroštátnom právnom rámci členského štátu. (AG 3.3.5)	Nie			Závisí od vnútroštátneho právneho rámca členského štátu				Mal by pokrývať systém riadenia bezpečnosti železničného podniku, ktorý bude prevádzkovať testovacie vozidlo(-á) na vykonanie posúdenia rizika [AG 3.3.5 písm. a) a c)]	Dočasné povolenie vydané orgánom NSA

Legenda: ID – smernica o interoperabilite (EÚ) 2016/797

VN – vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/545

AG – Usmernenia o praktických dojednaniach týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá

CSM RA – vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013

- Poznámky:**
- (1) Len zmeny a ich rozhrania s nezmenenými časťami majú byť podrobené postupu overovania ES, na ktoré sa vzťahuje postup plnenia požiadaviek a ktoré posudzuje povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje), v s[la]de s prílohou IV §2.3.3 k ID (pozri tiež AG 3.3.2.1 a 3.3.2.2)
 - (2) Žiadateľ má rozhodnúť, či treba vytvoriť nové alebo aktualizované vyhlásenie, podľa článku 15 ods. 5 ID
 - (3) Orgán posudzovania (CSM RA) má byť zapojený:
 - do posudzovania postupu plnenia požiadaviek v rozsahu základnej požiadavky na bezpečnosť a bezpečnú integráciu medzi subsystémami
 - ak si povaha zmien vyžaduje uplatnenie nariadenia (EÚ) č. 402/2013 vo veci významnej zmeny
 - keď sa povinnými predpismi výslovne vyžaduje uplatnenie nariadenia (EÚ) č. 402/2013
 - (4) Zmeny a/alebo zmenené predpisy si môžu vyžadovať uplatnenie postupu posúdenia rizika stanoveného v nariadení (EÚ) č. 402/2013. V takom prípade treba zapojiť orgán posudzovania (CSM RA) a navrhovateľ vyhotoví vyhlásenie o riziku podľa článku 16 nariadenia (EÚ) č. 402/2013. Bude to závisieť od povahy zmeny a zmenených predpisov.
 - (5) Postup plnenia požiadaviek by sa mal vykonať vždy, bez ohľadu na prípad povoľovania. V závislosti od prípadu však netreba predkladať povoľujúcemu subjektu dokumentáciu týkajúcu sa postupu plnenia požiadaviek, ktorý vykonal žiadateľ.
 - (6) Orgán posudzovania (CSM RA) musí posúdiť postup plnenia požiadaviek (potvrdenie, že postup, ktorým sa riadi žiadateľ, je dostatočný na zabezpečenie toho, že zmeny nebudú mať potenciál nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť)
 - (7) Je potrebné, aby navrhovateľ vyhotovil vyhlásenie o riziku.
 - (8) Nepokryté vo vývojovom diagrame pre čiastočnú fázu 1-1.

1. Úvod

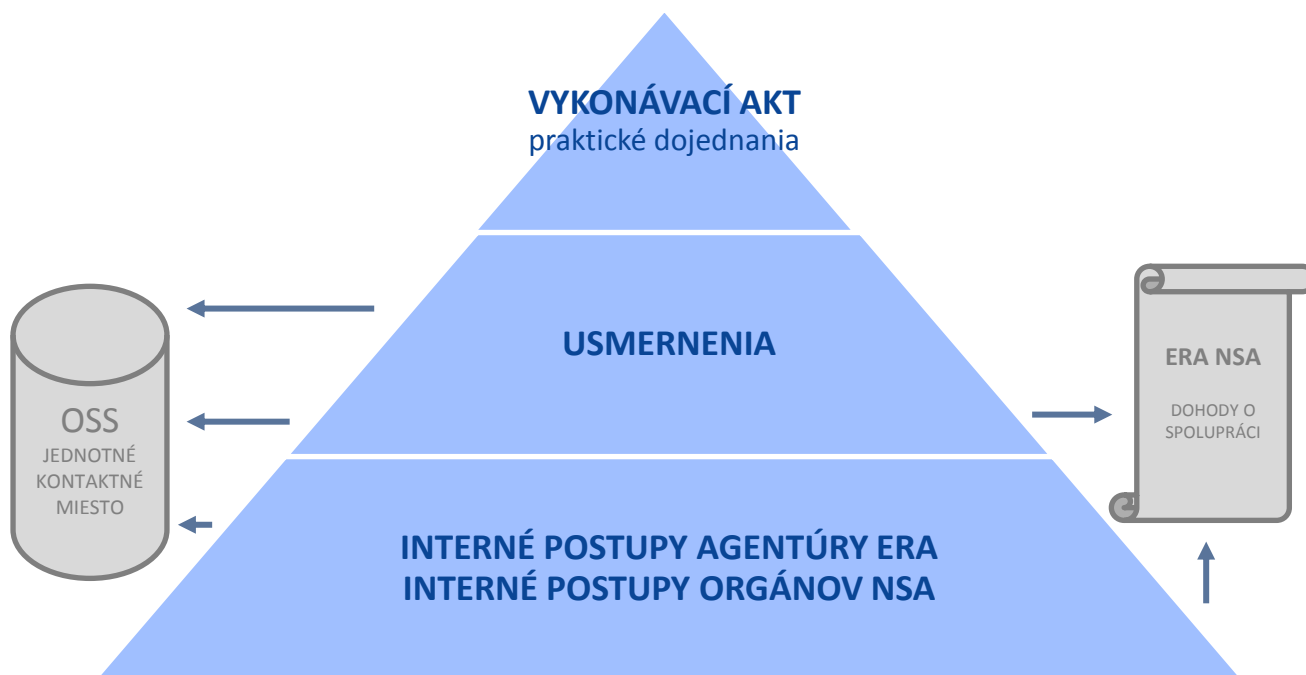
1.1. Základné informácie

Štvrtým železničným balíkom sa zavádzajú dôležité zmeny v regulačnom rámci pre interoperabilitu Európskej únie vrátane postupu povoľovania vozidiel. Tieto zmeny sprevádza nové rozdelenie úloh a povinností medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi (NSA).

Prepracovaná smernica o interoperabilite, smernica (EÚ) 2016/797, obsahuje dva spôsoby vykonania postupu povoľovania vozidla, buď prostredníctvom agentúry, na účel vydávania povolení pre vozidlá, keď je oblasťou používania viac ako jeden členský štát alebo jeden členský štát, ak o to žiadateľ požiada, alebo prostredníctvom konkrétneho vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, na účel vydania povolenia pre vozidlo s oblasťou použitia obmedzenou na jeden členský štát.

Postup vydávania povolení pre vozidlá, bez ohľadu na zvolenú cestu, by mal byť riadený na rôznych úrovniach vrátane osobitných právnych predpisov, súvisiacich usmernení a interných postupov, ako aj dohôd o spolupráci, ktoré majú byť podpísané medzi agentúrou a jednotlivými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Ďalej je uvedený zjednodušený graf znázorňujúci hierarchiu identifikovaných úrovní, na ktorých by mal byť riadený postup vydávania povolení pre vozidlá.



Obrázok 1: Hierarchia úrovní, na ktorých sa má riadiť postup vydávania povolení pre vozidlá

Rozdelenie požiadaviek vzťahujúcich sa na postup vydávania povolení pre vozidlá medzi úrovňami uvedenými v grafe zohľadňuje túto logiku:

- › V rámci prvej úrovne, na ktorú sa vzťahuje nový vykonávací akt, vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, sú stanovené praktické dojednania so stanovením podrobných pravidiel postupu vydávania povolení pre vozidlá.
- › V rámci posledných dvoch úrovní, na ktoré sa vzťahujú nelegislatívne dokumenty vrátane usmernení a interných postupov, sú vymedzené ustanovenia podporujúce žiadateľov v postupe podávania žiadosti a postupe vydávania povolení, ako aj ustanovenia spresňujúce internú organizáciu postupu vydávania povolení pre vozidlá na úrovni agentúry a na úrovni jednotlivých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

- › Dohody o spolupráci, ktoré sa vyžadujú článkom 21 ods. 14 smernice (EÚ) 2016/797, dopĺňajú uvedené úrovne o ustanovenia potrebné na účinné vykonanie postupu vydávania povolení pre vozidlá, keď sa vyžaduje úzka spolupráca medzi rôznymi orgánmi (t. j. agentúrou a príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi).

1.2. Právny základ

Agentúra má všeobecnú povinnosť poskytovať technickú podporu v oblasti interoperability železníc podľa článku 4 písm. i) a článku 19 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2016/796. K tomu patrí, že agentúra môže vydávať usmernenia na uľahčenie vykonávania právnych predpisov v oblasti interoperability železníc. Okrem toho sa v článku 8 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel stanovuje, že:

„Agentúra vypracuje, zverejní a neustále aktualizuje usmernenia týkajúce sa vysvetlenia požiadaviek stanovených v tomto nariadení a bezplatne ich sprístupňuje verejnosti vo všetkých úradných jazykoch Únie. Usmernenia obsahujú aj vzory, ktoré môžu použiť povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia na výmenu a zaznamenávanie informácií, a vzory žiadosti, ktoré môže použiť žiadateľ.“

1.3. Rozsah pôsobnosti

Rozsah vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 sa vzťahuje na povolenia pre oblasť použitia:

- › pre jeden alebo viac členských štátov, ktoré má vydať agentúra a
- › ktoré sú obmedzené na sieť/siete v rámci jedného členského štátu, v prípade ktorých žiadateľ môže požiadať, aby povolenie vydal vnútroštátny bezpečnostný orgán daného členského štátu alebo agentúra [smernica (EÚ) 2016/797 [2] článok 21 ods. 8].

Rozsah pôsobnosti „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ je rovnaký ako v prípade vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, ako sú stanovené v článku 21 a 24 smernice (EÚ) 2016/797.

Vozidlá sú vymedzené v článku 2 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 ako: „železničné vozidlo spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách na železničnej trati, s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu; vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov.“ Toto vymedzenie vozidla zahŕňa aj špeciálne vozidlá, napr. traťové stroje (OTM), keď sú prevádzkované ako železničné vozidlá [t. j. sú prevádzkované v dopravnom režime, ktorý je vymedzený v nariadení Komisie (EÚ) č. 1302/2014 veta 2.2.2 písm. D)]. Keď sú traťové stroje v pracovnom režime [tento režim je vylúčený z rozsahu pôsobnosti nariadenia Komisie EÚ č. 1302/2014 (pozri vetu 2.3.1 písm. D)], nevzťahuje sa na ne vymedzenie vozidla, ktoré je stanovené v článku 2 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797.

Všetky vozidlá, na ktoré sa uplatňuje smernica (EÚ) 2016/797, ako je stanovené v článku 1 smernice, sú zahrnuté v rozsahu pôsobnosti vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, a preto sú takisto zahrnuté do rozsahu pôsobnosti „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“.

1.4. Ciele

Zámerom tohto dokumentu je poskytnúť usmernenia povoľujúcim subjektom, orgánom NSA pre oblasť použitia, držiteľom povolenia pre typ vozidla, subjektom riadiacim zmenu, žiadateľom a iným dotknutým stranám pre uplatňovanie postupu vydávania povolení pre vozidlá stanovenom vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545, ako je stanovené v článkoch 21 a 24 smernice (EÚ) 2016/797. Cieľom „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ je podporiť jednotné uplatňovanie postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel.

S cieľom zjednodušiť čítanie „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ bola štruktúra informácií založená na štruktúre vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a znenie nariadenia bolo zaradené do „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ s týmito vysvetlivkami:

Legenda:

Svetlozelený text s rámom zodpovedá navrhovanému zneniu vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, na ktorý sa odkazuje v článku 21 ods. 9 prepracovaného znenia smernice o interoperabilite (EÚ) 2016/797.

Bežný text zodpovedá nelegislatívnym aktom podporujúcim vykonávanie nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Ak je to vhodné na zjednodušenie pre čitateľa, boli použité odkazy na webové stránky. Treba však uviesť, že boli použité len na informačné účely. Agentúra nemá kontrolu nad týmto obsahom, ktorý môže kedykoľvek podliehať zmenám.

Okrem „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ existuje samostatný dokument: „Katalóg príkladov – Príklady praktických dojednaní týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá“. Tento dokument dopĺňa usmernenia poskytnutím príkladov, ktoré sa dajú použiť na ilustráciu praktického vykonávania vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“.

1.5. Riadenie dokumentu

Odporúča sa pravidelne preskúmať a v prípade potreby aktualizovať a/alebo zmeniť „Usmernenia o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ podľa skúseností získaných s vykonávaním postupu vydávania povolení pre vozidlá podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Navrhuje sa vykonať preskúmanie dokumentu raz za každý 1 až každé 2 roky v závislosti od množstva a dôležitosti doručených žiadostí o zmenu. Dala by sa zvážiť nižšia frekvencia, ak sa usúdi, že už neexistuje potreba.

Používatelia, či už ide o zainteresované strany alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány, môžu uviesť žiadosti o zmeny „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ s použitím „Pripomienkového hárku“, ktorý sa nachádza v prílohe XIX k tomuto dokumentu, a zaslať ich na adresu VAFeedback@era.europa.eu.

Žiadosti o zmeny agentúra preskúma so zohľadnením potrieb identifikovaných v priebehu vykonávania postupu vydávania povolení pre vozidlá.

Agentúra posúdi žiadosti o zmeny, a ak to bude relevantné, navrhne pripravovanú aktualizovanú verziu „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ sietí orgánov NSA a sietí zastupiteľských orgánov na účel trojmesačnej konzultácie.

Po tejto konzultácii agentúra preskúma doručené pripomienky a uverejní zrevidovanú verziu „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ na svojom webovom sídle.

Agentúra môže navrhnúť revíziu aj z vlastného podnetu. V takom prípade agentúra využije rovnaký postup a takisto zašle príslušnú pripravovanú aktualizovanú verziu „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ sietí orgánov NSA a sietí zastupiteľských orgánov.

Ak je to možné, agentúra by mala koordinovať preskúmanie a konzultáciu „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ a „Katalógu príkladov – Príklady praktických dojednaní týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá“ so zainteresovanými stranami.

2. Odkazy, vymedzenia pojmov a skratky

2.1. Referenčné dokumenty

Tabuľka 1: Tabuľka referenčných dokumentov

[Ref.]	Názov	Odkaz	Verzia/dátum
[1]	NARIADENIE 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	(EÚ) 2016/796	11. 05. 2016
[2]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie)	(EÚ) 2016/797	11. 05. 2016
[3]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)	(EÚ) 2016/798	11. 05. 2016
[4]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009	(EÚ) 402/2013	30. 04. 2013
[5]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie)	2008/57/ES	17. 06. 2008
[6]	VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (2011/665/EÚ)	2011/665/EÚ	04. 10. 2011
[7]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES	(EÚ) 321/2013,	30. 03. 2013
[8]	ISO 9000:2015 Systémy manažérstva kvality – Základy a slovník	ISO 9000:2015	2015
[9]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii	(EÚ) 1302/2014	18. 11. 2014
[10]	Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2015/2299 zo 17. novembra 2015, ktorým sa mení rozhodnutie 2009/965/ES, pokiaľ ide o aktualizovaný zoznam parametrov, ktorý sa má použiť pri klasifikácii vnútroštátnych predpisov	(EÚ) 2015/2299	17. 11. 2015
[11]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/995 z 8. júna 2015, ktorým sa mení rozhodnutie 2012/757/EÚ o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii	(EÚ) 2015/995	08. 06. 2015
[12]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii	(EÚ) 2016/919	27. 05. 2016
[13]	ROZHODNUTIE KOMISIE 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 (2010/713/EÚ)	2010/713/EÚ	09. 11. 2010
[14]	ROZHODNUTIE KOMISIE z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (2007/756/ES)	2007/756/ES	09. 11. 2007
[15]	OZNÁMENIE KOMISIE Modrá príručka na vykonávanie právnych predpisov EÚ týkajúcich sa výrobkov 2016 (2016/C 272/01)	2016/C 272/01	26. 07. 2016
[16]	ISO/IEC 17000:2004 Posudzovanie zhody -- Slovník a všeobecné zásady	ISO/IEC 17000:2004	2004
[17]	ISO 9001:2015 Systémy manažérstva kvality – Požiadavky	ISO 9001:2015	2015
[18]	Luxemburský protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozňový park, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu	-	23. 02. 2007

Tabuľka 1: Tabuľka referenčných dokumentov

[Ref.]	Názov	Odkaz	Verzia/dátum
[19]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797	(EÚ) 2018/545	04. 04. 2018
[20]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2014/30/EÚ z 26. februára 2014 o harmonizácii právnych predpisov členských štátov vzťahujúcich sa na elektromagnetickú kompatibilitu (prepracované znenie)	2014/30/EÚ	26. 02. 2014
[21]	NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/1628 zo 14. septembra 2016 o požiadavkách na emisné limity plyných a pevných znečisťujúcich látok a typové schválenie spaľovacích motorov necestných pojazdných strojov, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 1024/2012 a (EÚ) č. 167/2013 a ktorým sa mení a zrušuje smernica 97/68/ES	(EÚ) 2016/1628	14. 09. 2016
[22]	DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/761 zo 16. februára 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012	(EÚ) 2018/761	16. 02. 2018
[23]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 201/2011 z 1. marca 2011 o vzore vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla	(EÚ) 201/2011	01. 03. 2011
[24]	NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY č. 1907/2006 z 18. decembra 2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemických látok (REACH) a o zriadení Európskej chemickej agentúry, o zmene a doplnení smernice 1999/45/ES a o zrušení nariadenia Rady (EHS) č. 793/93 a nariadenia Komisie (ES) č. 1488/94, smernice Rady 76/769/EHS a smerníc Komisie 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES	(ES) 1907/2006	18. 12. 2006
[25]	Katalóg príkladov – Príklady praktických dojednaní týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá.	ERA-PRG-005/02_374	1.0

2.2. Vymedzenie pojmov a skratky

Všeobecné pojmy a skratky použité v tomto dokumente sa nachádzajú v bežnom slovníku.

Osobitné pojmy a skratky sú buď vymedzené ďalej, alebo sa nachádzajú v kapitole 3.2.2.

Tabuľka 2: Tabuľka pojmov

Pojem	Vymedzenie pojmu
Agentúra	Európska železničná agentúra (ERA) tak, ako je vymedzená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra, naposledy zmeneným nariadením (ES) č. 1335/2008 [2].
Komisia	Európska komisia, najmä GR MOVE
Právo Únie	Právo Únie je systém európskych zákonov pôsobiaci v rámci členských štátov Európskej únie. Právo Únie je uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a je k nemu možný bezplatný prístup prostredníctvom systému EUR-Lex (https://eur-lex.europa.eu/homepage.html) a je denne uverejňované v 24 úradných jazykoch EÚ.

Tabuľka 3: Tabuľka skratiek

Pojem	Vymedzenie pojmu
4RWP	štvrtý železničný balík
CCS	riadenie-zabezpečenie a návvestenie
CSM	spoločná bezpečnostná metóda
DeBo	určený orgán
EK	Európska komisia

Tabuľka 3: Tabuľka skratiek

Pojem	Vymedzenie pojmu
EMC	elektromagnetická kompatibilita
ERADIS	Databáza interoperability a bezpečnosti Európskej železničnej agentúry
ERATV	Európsky register povolených typov vozidiel
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov
EÚ	Európska únia
EVN	Európske číslo vozidla
GSM-R	Globálny systém mobilnej komunikácie – železnice
ID	identifikácia
ISV	prechodné vyhlásenie o overení
NoBo	notifikovaný orgán
NSA	vnútroštátny bezpečnostný orgán
NVR	vnútroštátny register vozidiel
OSS	jednotné kontaktné miesto
OPE	operačný
QMS	systém manažérstva kvality
OTM	traťový stroj
RA	posúdenie rizika
RINF	register infraštruktúry
RST	železničné koľajové vozidlá
SMS	systém riadenia bezpečnosti
TEN	transeurópska sieť
TSI	technická špecifikácia interoperability
URVIS	Systém jedinečnej identifikácie koľajových vozidiel
WAG	vozeň

3. Obsah praktických dojednaní

3.1. Odôvodnenia

Táto stránka je zámerne ponechaná prázdna

3.2. Kapitola 1 – Všeobecné ustanovenia

3.2.1. Článok 1: Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 1,
- › článok 2,
- › článok 21,
- › článok 24,
- › príloha I.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

Účinné vykonávanie týchto dojednaní by malo slúžiť cieľu, ktorým je väčšia harmonizácia prístupu k vydávaniu povolení pre vozidlá na úrovni Európskej únie posilnením jednotnosti postupov vydávania povolení pre vozidlá a účinnosti medzi povoľujúcimi subjektmi.

Cieľom praktických dojednaní uvedených v dokumente je zaviesť a udržiavať účinný a efektívny postup s rôznymi spolupracujúcimi subjektmi s cieľom:

- › prijímať rozhodnutia o vydávaní povolení pre vozidlá;
- › harmonizovať postupy subjektov vydávajúcich povolenia pre vozidlá v celej EÚ (bez ohľadu na oblasť použitia) a
- › priniesť väčšiu jednotnosť a transparentnosť žiadateľovi, najmä keď postup zahŕňa povoľujúci subjekt a jeden alebo viac orgánov NSA pre oblasť použitia.

Praktické dojednania stanovené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545 podľa článku 21 smernice (EÚ) 2016/797 by sa mali uplatňovať na povolenie pre typ vozidla/povolenie na uvedenie vozidla na trh, ktoré sa majú prevádzkovať v železničnom systéme Únie, ako je vymedzené v článku 2 smernice (EÚ) 2016/797.

Toto by sa malo uplatňovať bez toho, aby bolo dotknuté potenciálne vylúčenie členskými štátmi, ako je uvedené v článku 1 ods. 4 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797.

V článku 2 smernice (EÚ) 2016/797 je sieť vymedzená ako „*trate, stanice, terminály a všetky druhy pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železničného systému Únie.*“

V prílohe I k smernici (EÚ) 2016/797 sa uvádza, že sieť Únie zahŕňa „*1. c)[...] spojovacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., [...] h) uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov.*“

Treba uviesť, že uvedené vymedzenia pojmov a rozsah pôsobnosti sa nezmenil v porovnaní so smernicou 2008/57/ES.

Prístup k prístavom a terminálom preto patrí do rámca pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797 (rovnako ako v smernici 2008/57/ES). Povolenie na uvedenie na trh podľa smernice (EÚ) 2016/797, najmä článku 21, sa vzťahuje aj na tieto časti siete. Toto sa uplatňuje bez toho, aby bolo dotknuté potenciálne vylúčenie členskými štátmi, ako je uvedené v článku 1 ods. 4 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797.

3.2.2. Článok 2 Vymedzenie pojmov

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2,
- › článok 21,

- › článok 24,
- › článok 57,
- › príloha III.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

3.2.2.1. (1) *Povoľujúci subjekt*

Úlohu povoľujúceho subjektu vykonáva:

- › agentúra v prípade povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktoré majú byť vydané pre oblasť použitia vzťahujúcu sa na jeden alebo viac členských štátov alebo
- › vnútroštátny bezpečnostný orgán v prípade povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktoré majú byť vydané pre oblasť použitia obmedzenú na sieť/siete v rámci jedného štátu a v prípade, že o to žiadateľ požiadal v súlade s článkom 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797.

V prípade povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh so zreteľom na vozidlá s oblasťou použitia pokrývajúcou viac ako jeden členský štát, by agentúra mala mať úlohu povoľujúceho subjektu.

Ak vozeň, ktorý má byť povolený, je v súlade s odsekom 7.1.2 prílohy k nariadeniu WAG TSI (EÚ) č. 321/2013, posúdenia agentúry konajúcej ako povoľujúci subjekt, keď žiadateľ požiadal o povolenie s oblasťou použitia pokrývajúcou viac ako jeden členský štát, budú pokrývať ďalšie podmienky, ktoré by mal vozeň spĺňať, a nemalo by byť potrebné zapojenie orgánov NSA pre oblasť použitia (žiadne príslušné vnútroštátne predpisy).

3.2.2.2. (2) *Základné konštrukčné charakteristiky*

Základné konštrukčné charakteristiky opisujú dôležité prvky konštrukcie typu vozidla. Sú dôsledkom súladu konštrukcie vozidla s predpismi pokrývanými:

- › smernicou (EÚ) 2016/797 (TSI, vnútroštátne predpisy),
- › inými smernicami, ktoré sa tiež uplatňujú na železničné vozidlá [napr. smernica o elektromagnetickej kompatibilite 2014/30/EÚ, nariadenie o emisiách necestných pojazdných strojov (EÚ) 2016/1628 atď.].

Základné konštrukčné charakteristiky sú potrebné:

- › na stanovenie toho, či vozidlo patrí k typu vozidla a je s ním v zhode a
- › na stanovenie toho, či sa zmeny už povoleného vozidla a/alebo typu vozidla týkajú kritérií uvedených v článku 21 ods. 12 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797 tak, že je potrebné nové povolenie, a v dôsledku toho identifikovať, do ktorej z kategórií opísaných v článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 (pozri oddiel 3.3.2.2) zmena patrí.

Základné konštrukčné charakteristiky pre typ vozidla sú výsledkom kombinácie parametrov subsystémov, z ktorých je zložený, a ich vzájomného pôsobenia pri integrácii do konštrukcie vozidla. V TSI sú identifikované parametre, ktoré vyžadujú harmonizáciu na účel interoperability, iné aspekty konštrukcie vozidla, ktoré nie sú harmonizované, sa môžu tiež považovať za základné konštrukčné charakteristiky.

Vymedzenie zoznamu základných konštrukčných charakteristík sa vykoná v troch krokoch:

- › V rámci obmedzenej revízie nariadenia Komisie (EÚ) č. 1302/2014 (TSI LOC& PAS), nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013 (TSI WAG) a nariadenia Komisie (EÚ) 2016/919 (TSI CCS) pracovné strany vypracujú zoznamy základných konštrukčných charakteristík, ktoré budú zahrnuté v TSI. To zahŕňa vymedzenie prahových hodnôt pre každú základnú konštrukčnú charakteristiku, ktorá si vyžaduje nové povolenie.
- › V druhom kroku budú takisto identifikované základné konštrukčné charakteristiky, ktoré sú pokryté v iných právnych predpisoch než v smernici (EÚ) 2016/797.

- › Nakoniec, na základe predchádzajúcich skúseností z vydávania povolení na uvedenie vozidiel na trh a/alebo povolení pre typ vozidla budú identifikované zvyšné parametre typu vozidla, ktoré ešte nie sú pokryté, ale treba ich považovať za základnú konštrukčnú charakteristiku.

V čase uverejnenia tohto usmernenia sú základné konštrukčné charakteristiky, ktoré treba zohľadniť, tie, na ktoré sa odkazuje v článku 48 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545. Patria k nim revidované TSI, ktoré sú opísané v prvej zarážke predchádzajúceho odseku. Postup na identifikovanie ďalších základných konštrukčných charakteristík opísaných v druhej a tretej zarážke predchádzajúceho odseku (iné právo Únie a predchádzajúce skúsenosti) bude zahŕňať zainteresované strany prostredníctvom príslušných pracovných strán, pracovných skupín, osobitných skupín alebo seminárov. Bude to postup založený na spolupráci a transparentný podobne ako v prípade obmedzenej revízie TSI a výsledky postupu budú premietnuté v právnom texte.

Je dôležité rozlišovať medzi pojmami používanými na opísanie parametrov pre vozidlá, t. j. „základnými konštrukčnými charakteristikami“ a „základnými parametrami“.

- › Základné konštrukčné charakteristiky sú vymedzené v článku 2 ods. 2 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545.
- › „Základné parametre“ sú vymedzené v smernici (EÚ) 2016/797 v článku 2 ods. 12 ako „akékoľvek právne záväzné, technické alebo prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú špecifikované v príslušných TSI.“

Základné parametre, na ktoré sa vzťahujú TSI sú tie, v prípade ktorých je potrebná harmonizácia, aby boli splnené ciele smernice (EÚ) 2016/797. Patria sem parametre potrebné na zabezpečenie technickej kompatibility medzi vozidlom a sieťou, a ich hodnoty. Pre každý základný parameter sú vymedzené požiadavky buď prostredníctvom predpisu TSI, alebo vnútroštátneho predpisu (napr. otvorený bod v TSI). Tieto požiadavky by mal kontrolovať notifikovaný orgán/určený orgán pred povolením, ako sa vyžaduje v príslušných TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch.

V prípade vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti (EÚ) 2016/797 a rozsahu pôsobnosti TSI, budú zoznam základných parametrov a hodnoty týchto parametrov pre každú kategóriu vozidla revidované pracovnými stranami pre obmedzenú revíziu nariadenia Komisie (EÚ) č. 1302/2014, nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013 a nariadenia Komisie (EÚ) 2016/919. Ako sa už uviedlo, v revidovaných TSI budú identifikované základné konštrukčné charakteristiky, ktoré sú výsledkom ich požiadaviek na konštrukciu vozidla.

V prípade vozidiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti (EÚ) 2016/797, ale nevzťahujú sa na ne (a nemajú sa na ne vzťahovať) TSI (napr. električko-vlak, metrický rozchod koľají), by sa vo vnútroštátnych predpisoch mali podrobnejšie stanoviť tie základné konštrukčné charakteristiky, ktoré sú výsledkom ich požiadaviek na konštrukciu vozidla. Patria sem parametre potrebné na zabezpečenie kompatibility medzi vozidlom a sieťou, a ich hodnoty.

Základné konštrukčné charakteristiky v kontexte TSI by mohli byť:

- › Podsúbor charakteristík potrebných na technickú kompatibilitu s ich rozsahom, ak sa uplatňuje. Tieto základné konštrukčné charakteristiky vyvíjajúce sa mimo stanoveného rozsahu sú dôvodom na nové povolenie podľa článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.
- › Podsúbor charakteristík relevantných pre prevádzku vozidla (obmedzenia, podmienky používania).

Iné charakteristiky vyplývajúce zo súladu s požiadavkami TSI nemusia byť považované za základné konštrukčné charakteristiky (napr. šírka sedadiel).

Príloha II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ o ERATV a samotný register budú upravené, aby boli v súlade so zoznamom základných konštrukčných charakteristík.

3.2.2.3. (3) Riadenie konfigurácií

Riadenie konfigurácií vozidla

Rozsah riadenia konfigurácií vozidla je obmedzený na zmeny stanovené v článku 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Ďalšie informácie o zmenách už povoleného vozidla sú uvedené v kapitole 3.3.2.3. Držiteľ vozidla alebo subjekt poverený držiteľom by mal byť zodpovedný za riadenie konfigurácií vozidla, a malo by sa to uplatňovať bez toho, aby boli dotknuté povinnosti stanovené pre:

- › subjekt zodpovedný za údržbu vozidla a
- › železničný podnik, ktorý vozidlo používa.

Riadenie konfigurácií typu vozidla

Rozsah riadenia konfigurácií typu vozidla zahŕňa všetky aspekty konštrukcie vozidla(-iel) patriace k danému typu vozidla. Ďalšie informácie o zmenách už povoleného typu vozidla sú uvedené v kapitole 3.3.2.2. Držiteľ povolenia pre typ vozidla je zodpovedný za riadenie konfigurácií typu vozidla. Toto je podrobnejšie objasnené v oddieloch 3.2.2.6 (vymedzenie držiteľa povolenia pre typ vozidla) a 3.2.3.3 (povinnosti držiteľa povolenia pre typ vozidla).

3.2.2.4. (4) Dátum prijatia žiadosti

3.2.2.5. (5) Subjekt riadiaci zmenu

3.2.2.6. (6) Držiteľ povolenia pre typ vozidla

Ak spoločnosť prestane existovať z dôvodu okolností, ako je bankrot, a táto spoločnosť je držiteľom povolenia pre vozidlo, malo by sa k nemu pristupovať ako k majetku spoločnosti a právny nástupca sa stáva držiteľom povolenia pre typ vozidla. To, ako sa zaobchádza s majetkom spoločnosti v prípade zániku spoločnosti, je upravené vo vnútroštátnych právnych predpisoch.

V prípade typov vozidiel, ktoré boli povolené pred príslušným dátumom, bude držiteľ povolenia pre typ vozidla stanovený na základe:

- › toho, kto je registrovaný ako držiteľ typu vozidla v ERATV alebo
- › ak typ vozidla nie je registrovaný v ERATV, držiteľ typu vozidla bude stanovený v súlade s ustanoveniami článku 15 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a len v prípade zmeny.

Treba uviesť, že ustanovenia článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 by mali byť zohľadnené aj v prípade typov vozidiel povolených pred príslušným dátumom pri stanovovaní toho, kto je držiteľom povolenia pre typ vozidla na základe registrácie ERATV.

Ak sa vykonali zmeny, ako je stanovené v článku 15 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, už nejde o rovnaký typ vozidla a registrácia ERATV nie je platná pre zmenený typ vozidla. Vymedzenie typu vozidla v článku 2 ods. 26 smernice (EÚ) 2016/797 je: „*typ* je typ vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami vozidla, ako sú obsiahnuté v osvedčení o typovej skúške alebo osvedčení o preskúmaní konštrukčného návrhu opísaných v príslušnom module overovania;“ čím sa podporuje, že ak sa vykonali zmeny základnej konštrukčnej charakteristiky, už to nie je rovnaký typ vozidla, a preto sa naň nevzťahuje príslušná registrácia ERATV.

V prípade akéhokoľvek daného typu vozidla môže existovať len jeden držiteľ povolenia pre typ vozidla. Dôvodom je, aby bola zabezpečená jasná zodpovednosť za typ vozidla (t. j. konštrukciu) a za riadenie konfigurácií daného typu vozidla. Dve skupiny vozidiel rovnakej konštrukcie by však mohli mať dvoch odlišných držiteľov povolení na uvedenie (jednotlivých) vozidiel (skupín) na trh. Z toho vyplýva, že ide o odlišné typy vozidla, aj keď každý typ vozidla je vymedzený rovnakými (totožnými) základnými konštrukčnými charakteristikami.

3.2.2.7. (7) Opodstatnená pochybnosť

Opodstatnená pochybnosť:

- › je problém klasifikovaný ako „typ 4“, ako je stanovené v článku 41 ods. 1 písm. d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, a ak existuje odôvodnenie s podpornými dôkazmi,
- › vyvoláva vážnu obavu týkajúcu sa obsahu spisu žiadosti,
- › usudzuje sa, že má potenciál, aby výsledkom bolo zamietnutie žiadosti, pokiaľ žiadateľ nesúhlasí s tým, že poskytne ďalšie informácie, ako je stanovené v článku 42 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a
- › dáva možnosť pozastaviť posudzovanie a predĺžiť časový rámec, ako je stanovené v článku 34 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia vyjadrujúce opodstatnenú pochybnosť by mali jasne uviesť, že ide o opodstatnenú pochybnosť pri identifikácii takého problému „typu 4“, aby bol žiadateľ upovedomený. Povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia vyjadrujúce opodstatnenú pochybnosť by mali informovať žiadateľa, ktoré prvky spisu žiadosti vyžadujú opatrenie od žiadateľa, a takisto uviesť odôvodnenie. Riadenie opodstatnenej pochybnosti by sa malo vykonať prostredníctvom záznamu problémov, na ktorý sa odkazuje v článku 41 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Ďalšie podrobnosti o používaní záznamu problémov je uvedených v kapitole 3.7.11.

Ďalšie informácie o problémoch, ktoré sa majú klasifikovať ako „opodstatnená pochybnosť“, sa nachádzajú v kapitole 3.7.12.

3.2.2.8. (8) *Vnútroštátny bezpečnostný orgán pre oblasť použitia alebo orgán NSA pre oblasť použitia*

Ak neexistujú vnútroštátne predpisy, ktoré treba uplatniť, netreba zapájať orgány NSA pre oblasť použitia okrem týchto prípadov:

- › na posúdenie toho, že je oblasť použitia pre dotknutý členský štát správne stanovená a/alebo
- › na vydanie dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti v prípade, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom právnom rámci členského štátu.

V prípade vozidla, ktoré má byť povolené pre oblasť použitia pokrývajúcu len jeden členský štát, môže byť orgán NSA príslušného členského štátu povoľujúcim subjektom, ak sa tak žiadateľ rozhodne. Úloha povoľujúceho subjektu je však odlišná v porovnaní s úlohou orgánu NSA pre oblasť, ale v prípade, že orgán NSA je povoľujúcim subjektom, roly vykonáva rovnaký subjekt. Ak neskôr vznikne potreba rozšíriť oblasť použitia na iný členský štát, agentúra by mala byť povoľujúcim subjektom pre rozšírenú oblasť použitia.

3.2.2.9. *Jednotné kontaktné miesto*

„jednotné kontaktné miesto“ je informačný a komunikačný systém prevádzkovaný agentúrou, ako sa naň odkazuje v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Jednotné kontaktné miesto tvorí:

- › jediné prístupové miesto, prostredníctvom ktorého by žiadateľ mal predložiť svoju žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti o povolenie pre typ vozidla, povolenie na uvedenie vozidla na trh a jednotné bezpečnostné osvedčenia;
- › spoločná platforma na výmenu informácií, ktorá agentúre a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom poskytuje informácie o všetkých žiadostiach o povolenia a jednotné bezpečnostné osvedčenia, o štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch, prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady;
- › spoločná platforma na výmenu informácií, ktorá agentúre a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom poskytuje informácie o žiadostiach o schválenie agentúrou v súlade s článkom 19 smernice (EÚ) 2016/797 a o žiadostiach o povolenia subsystémov traťové zariadenia riadenia – zabezpečenie a návštevania zahŕňajúce zariadenia Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) a/alebo globálneho systému pre mobilné komunikácie v železničnej doprave (GSM-R), o štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch, prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady;

- › systém včasného varovania schopný v skorej fáze identifikovať potreby koordinácie medzi rozhodnutiami prijímanými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou v prípade rôznych žiadostí o podobné povolenia alebo jednotné bezpečnostné osvedčenia.

3.2.2.10. (9) *Predbežné zapojenie*

3.2.2.11. (10) *Základný scenár predbežného zapojenia*

3.2.2.12. *Primeraná istota*

„primeraná istota“ znamená, že povoľujúci subjekt získal presvedčenie o tom, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa si splnili povinnosti.

Primeraná istota je právny pojem a používa sa najmä v oblasti financií a auditu. Je relevantné ho používať v prípade povolenia pre vozidlo, pretože ide o kontrolu, ktorá je viac orientovaná na postup, než podrobné posúdenie. Aj keď povoľujúci subjekt by mal získať presvedčenie, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa splnili svoje povinnosti, nie je nevyhnutné, aby s absolútnou istotou stanovil, že je to tak. Úroveň zapojenia vyžadovaná povoľujúcim subjektom na dosiahnutie primeranej istoty by mala byť primeraná a zohľadniť:

- › zložitosť a riziko spojené s vozidlom/typom, pre ktoré/ktorý sa vydáva povolenie (so zreteľom na konštrukciu alebo zmeny konštrukcie, ktoré sú predmetom povoľovania);
- › kvalitu dôkazov a dokumentácie poskytnutej žiadateľom;
- › predchádzajúce skúsenosti s technickými a prevádzkovými problémami vozidiel s podobnou konštrukciou a/alebo podobnými komponentmi, ktoré môžu byť relevantné, a
- › dôveru získanú v žiadateľa na základe skúseností so stretnutí atď.

Podrobné posúdenia vykonávajú orgány posudzovania zhody, a preto nie je potrebné, aby povoľujúci subjekt opakoval uvedené posúdenia.

Subjekty podporujúce žiadateľa zahŕňajú každý subjekt, ktorý významne prispieva k zabezpečeniu, uisteniu alebo overeniu toho, či typ vozidla alebo vozidlo, ktorý/ktoré je predmetom povoľovania, spĺňa základné požiadavky. Zahŕňajú aj tieto: žiadatelia, ktorí vykonali uvedenie subsystému(-ov) na trh, z ktorého je zložené vozidlo a/alebo typ vozidla, notifikované orgány, určené orgány, orgány posudzovania (CSM RA), dodávatelia a subdodávatelia.

3.2.2.13. (11) *Postup plnenia požiadaviek*

Rozsah postupu plnenia požiadaviek sú požiadavky vzťahujúce sa na konštrukciu vozidla počas životného cyklu, ktoré sú potrebné na zabezpečenie toho, že vozidlo bude spĺňať príslušné právo Únie a vnútroštátne požiadavky za podmienok používania, pre ktoré bolo skonštruované a s náležitou údržbou. Nie všetky konštrukčné požiadavky, ktoré sa majú vzťahovať na životný cyklus vozidla, majú byť riešené vo fáze povoľovania (napr. zmluvné požiadavky bez vplyvu na základné požiadavky a/alebo bezpečná integrácia, požiadavky potrebné na zabezpečenie udržateľnosti, požiadavky na zjednodušenie postupu vyradenia z prevádzky a likvidácie atď.).

Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať na identifikáciu konštrukčných požiadaviek, ale aj na ich špecifikáciu, vykonávanie, overenie a schvaľovanie.

Činnosti súvisiace s postupom plnenia požiadaviek sú bežne začlenené do iných existujúcich postupov, ktoré už výrobcovia/dodávatelia vytvorili pre vývoj výrobkov, napríklad riadenie kvality, riadenie bezpečnosti, riadenie požiadaviek atď. Nie je nevyhnutné mať vyhradený postup súvisiaci s postupom plnenia požiadaviek.

3.2.2.14. (12) *Bezpečná integrácia*

V rámci povoľovania typu vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh pojem „bezpečná integrácia“ môže byť použitý na:

- › bezpečnú integráciu medzi prvkami tvoriacimi mobilný subsystém. Je to plne v rozsahu pôsobnosti TSI, ktoré sa vzťahujú na subsystém. Ak neexistujú výslovné technické predpisy pokrývajúce túto problematiku, TSI môžu prijať prístup na základe rizika a vyžadovať uplatňovanie vykonávacieho

nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013 so stanovením, do akej prijateľnej úrovne by riziko malo byť kontrolované;

- › bezpečnú integráciu medzi mobilnými subsystémami, ktoré tvoria vozidlo, a
- › bezpečnú integráciu pre rozhranie sieť-vozidlo so zreteľom na technickú kompatibilitu.

Bezpečná integrácia medzi mobilnými subsystémami

Rozhrania medzi subsystémami v rámci vozidiel by mali byť stanovené v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch, ale keďže sa to nepovažuje vždy za nevyhnutné na dosiahnutie cieľov smernice (EÚ) 2016/797, nie všetky rozhrania sú plne pokryté TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi.

Náležitým kontrolovaním identifikovaných rizík súvisiacich s integráciou medzi mobilnými systémami používajúcimi harmonizovaný proces posudzovania rizík stanovený vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013, ako je stanovené v článku 21 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797, v spojení s uplatňovaním existujúcich technických požiadaviek, je možné zabezpečiť bezpečnú integráciu medzi mobilnými subsystémami.

Bezpečná integrácia pre rozhranie sieť-vozidlo so zreteľom na technickú kompatibilitu

Technická kompatibilita je jednou zo základných požiadaviek.

Každú stranu rozhrania sieť-vozidlo spravujú odlišné subjekty, preto sa vyžaduje harmonizovaný prístup a parametre rozhrania by mali byť stanovené v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch. Znamená to, že technická kompatibilita na rozhraní sieť-vozidlo by mala byť zaistená uplatnením príslušných požiadaviek (TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov). V prípade rozhrania sieť-vozidlo je bezpečná integrácia súčasťou technickej compatibility.

Z toho preto vyplýva, že:

- › na tomto rozhraní by sa vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 malo uplatňovať, len ak sa na to vyzýva v TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi týkajúcimi sa aspektov bezpečnej integrácie, ktorá nie je pokrytá v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch (ak sú).
- › V prípade rozhrania sieť-vozidlo sa technická kompatibilita aj bezpečná integrácia preukazujú overením zhody s TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi.
- › Nemalo by sa vyžadovať žiadne iné overenie/posúdenie „bezpečnostného prípadu“ (pretože by ohrozilo interoperabilitu).
- › Ak sa ktorýkoľvek subjekt domnieva, že technická kompatibilita (vrátane bezpečnej integrácie) nie je plne pokrytá TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi, treba sa riadiť postupom pre zaoberanie sa nedostatkami v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch.

3.2.2.15. Typ vozidla

Vymedzenie typu vozidla je uvedené v článku 2 ods. 26 smernice (EÚ) 2016/797.

Vozidlá by mali patriť k typu vozidla a typ vozidla by mal byť povolený v rovnakom čase, ako je povolené uviesť na trh prvé vozidlo daného typu vozidla a predtým, ako sú vozidlá povolené v zhode s typom.

Povolenie pre typ vozidla sa môže uskutočniť buď: zároveň s tým, keď je povolené uvedenie prvého vozidla daného typu vozidla na trh, alebo bez toho, aby bolo povolené uvedenie vozidla daného typu vozidla na trh. Pri povoľovaní typu vozidla sa môže na overenie a schválenie zhody so základnými požiadavkami príslušných právnych predpisov použiť vozidlo daného typu vozidla. Dané vozidlo nemusí byť povolené na uvedenie na trh. Závisí od rozhodnutia žiadateľa v jeho žiadosti, či by vozidlo používané na overenie a schválenie typu vozidla malo byť povolené na uvedenie na trh.

Všetky vozidlá, ktoré sú vyrobené a uvedené na trh a ktoré sú v zhode s povoleným typom vozidla, by mali dostať povolenie na uvedenie na trh na základe vyhlásenia o zhode k danému povolenému typu vozidla predloženého žiadateľom, pozri kapitolu 3.3.2.1.

Zatiaľ čo železničná infraštruktúra a projekty pre pevné zariadenia bývajú osobitne konštruované tzv. jednorazovo pre konkrétnu trať alebo geografické miesto, jednotlivé vozidlá sa zvyčajne vyrábajú v skupinách totožných vozidiel rovnakého typu vozidla.

Povoľujúce subjekty vydávajú povolenie pre skupinu vozidiel (súpravu totožných vozidiel) na základe vyhlásenia o zhode pre typ vozidla predloženého žiadateľom, pozri kapitolu 3.3.2.1.

Ak je typ vozidla povolený a uvedenie ďalších vozidiel na trh je povolené na základe zhody s typom vozidla a prípadne jasným stanovením variantu typu vozidla a verzie typu vozidla, všetky vozidlá uvedeného typu vozidla je možné považovať za kompatibilné so sieťami, ktoré tvoria zamýšľanú oblasť použitia.

Koncepcia typu vozidla nesmie byť zamieňaná s koncepciou druhu výrobku v rámci tzv. nového prístupu alebo typu subsystému.

Koncepcia typu vozidla sa vzťahuje aj na konštrukciu vozidla ako celku, nie na osobitný subsystém. Vozidlo môže obsahovať viac ako jeden subsystém, pričom v takom prípade charakteristiky typu vozidla sú kombinácia charakteristík subsystémov a ich interakcie navzájom pri ich spoločnej integrácii v konštrukcii vozidla.

Z dôvodu interakcie medzi subsystémami nie je možné automaticky predpokladať, že charakteristiky jednotlivých subsystémov je možné spojiť tak, že sa stanú charakteristikami vozidla.

3.2.2.16. (13) Variant typu vozidla

Typ vozidla môže zahŕňať varianty konštrukcie (napr. platformu).

Varianty typu vozidla sú rôzne možnosti konštrukcie, na ktorú sa vzťahuje typ vozidla (t. j. ak držiteľ povolenia pre typ vozidla chce pridať variant typu vozidla k už povolenému typu vozidla, musí požiadať o nové povolenie), takže ak je zmenená konštrukcia typu vozidla tak, aby zahŕňala nový variant, stále ide o rovnaký typ vozidla.

3.2.2.17. (14) Verzia typu vozidla

Je konfigurácia alebo úprava, ktorá predstavuje zmenu základných konštrukčných charakteristík typu vozidla alebo variantu typu vozidla a je pod prahovou hodnotou pre nové povolenie podľa článku 24 ods. 1 a článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, bude vytvorená verzia typu vozidla.

Verzie typu vozidla sa riadia fázami vývoja typu vozidla v priebehu času, t. j. rovnaký typ vozidla môže mať v priebehu času viacero rôznych verzií. Ak sa teda zmení typ vozidla na novú verziu typu vozidla, ešte ide o rovnaký typ vozidla. Toto by sa malo vzťahovať aj na dokumentáciu vzťahujúcu sa na typ vozidla.

Rozšírenie oblasti použitia už povoleného typu vozidla by sa malo považovať za novú verziu typu vozidla alebo za verziu variantu typu vozidla, keďže:

- › vymedzením variantu typu vozidla v článku 2 ods. 13 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 sa obmedzuje možnosť vytvárať varianty na prípady povolenia prvého alebo nového [podľa článku 14 ods. 1 písm. a) a písm. d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545] a
- › oblasť použitia je súčasťou základných konštrukčných charakteristík typu vozidla [pozri článok 48 písm. c) bod ii) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545].

Rozšírenie oblasti použitia si vyžaduje povolenie podľa článku 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 14 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Pozri tiež kapitolu 3.3.2.2 tohto dokumentu, v ktorej sú uvedené ďalšie usmernenia týkajúce sa zmien typu vozidla.

3.2.2.18. (15) Povolenie na uvedenie vozidla na trh

Ako je stanovené v článku 24 ods. 2 a článku 25 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797, povolenie pre typ vozidla môže byť vydané skôr ako povolenie pre uvedenie vozidla na trh alebo zároveň s ním. Ak žiadateľ žiada, aby bolo povolené uviesť vozidlo na trh, povoľujúci subjekt by pri vydávaní povolenia na uvedenie na trh mal zároveň vydať povolenie pre typ vozidla. Pozri tiež kapitolu 3.2.2.15.

3.2.2.19. (16) Povolenie pre typ vozidla

Povolenie pre typ vozidla a povolenie na uvedenie vozidla na trh sú dve odlišné povolenia, ale môžu sa uskutočniť súčasne, na žiadosť žiadateľa, podľa článku 24 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797, pozri tiež kapitolu 3.2.2.15.

3.2.2.20. (17) Príslušný dátum

3.2.2.21. Schvaľovanie

Podľa normy ISO 9000/2015 schvaľovanie je:

„Potvrdenie prostredníctvom poskytnutia objektívnych dôkazov, že požiadavky pre osobitné zamýšľané použitie alebo uplatnenie boli splnené.“

Treba uviesť, že:

- › objektívne dôkazy potrebné na schvaľovanie sú výsledkom testu alebo inej formy stanovenia, napríklad vykonania alternatívneho výpočtu alebo preskúmania dokumentov.
- › Slovo „schválený“ sa používa na označenie zodpovedajúceho stavu.
- › Podmienky používania pre schvaľovanie môžu byť skutočné alebo simulované.

Podľa *Usmernenia k ISO 9000/2015 v bežnej angličtine* je vymedzenie <http://www.praxiom.com/iso-definition.htm> „schvaľovania“ vysvetlené takto:

„Schvaľovanie je proces. Využíva objektívne dôkazy na potvrdenie toho, že požiadavky, ktoré vymedzujú zamýšľané používanie alebo uplatnenie, boli splnené. Vždy, keď sú splnené všetky požiadavky, stanoví sa schválený stav. Schvaľovanie sa môže vykonať v podmienkach realistického používania alebo v rámci prostredia simulovaného používania.“

Je niekoľko spôsobov potvrdenia toho, že požiadavky, ktoré vymedzujú zamýšľané používanie alebo uplatnenie, boli splnené. Napríklad by ste mohli robiť testy, mohli by ste vykonávať alternatívne výpočty alebo by ste mohli skúmať dokumenty predtým, ako ich vydáte.“

3.2.2.22. Infraštruktúra pre štandardné železničné vozidlá

Infraštruktúra pre štandardné železničné vozidlá, na rozdiel od železničnej infraštruktúry pre ľahké železničné vozidlá, je vytvorená akoukoľvek časťou infraštruktúry zaradenej do siete Únie, ktorá patrí do rozsahu vymedzeného v článku 1 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797, t. j. akákoľvek infraštruktúra nevyužívaná metrom, nie funkčne oddelená od zvyšku železničného systému Únie a nie výhradne používaná električkami a ľahkými železničnými vozidlami, ako je vymedzené v článku 2 ods. 29 smernice (EÚ) 2016/797.

V článku 2 smernice (EÚ) 2016/797 sú vymedzené ľahké železničné vozidlá podľa technických kritérií týkajúcich sa odolnosti proti nárazu a pevnosti konštrukcie vozidla.

3.2.3. Povinnosti

3.2.3.1. Článok 3: Povinnosti žiadateľa

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2 ods. 22,
- › článok 21,
- › článok 24.

Vymedzenie pojmu „žadateľ“ je uvedené v článku 2 ods. 22 smernice (EÚ) 2016/797. Toto vymedzenie obsahuje troch rôznych žiadateľov:

- › Prvá časť vymedzenia sa týka žiadateľa o povolenie [povolenie pre uvedenie pevných zariadení do prevádzky, ako je stanovené v článku 18 smernice (EÚ) 2016/797, povolenie pre uvedenie vozidla na trh, ako je stanovené v článku 21 smernice (EÚ) 2016/797, povolenie pre typ vozidla, ako je uvedené v článku 24 smernice (EÚ) 2016/797].
- › Druhá časť vymedzenia sa týka žiadateľa, ktorý vypracuje vyhlásenie ES o overení pre subsystemy, ako je stanovené v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797.
- › Tretia časť vymedzenia sa týka žiadateľa, ktorý žiada agentúru o schválenie traťového ERTMS, ako je stanovené v článku 19 smernice (EÚ) 2016/797.

„Žiadateľ“ uvedený vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545 je žiadateľ o povolenie pre povolenie na uvedenie vozidla na trh, ako je vymedzené v článku 2 ods. 22 smernice (EÚ) 2016/797, ako je stanovené v článku 21 smernice (EÚ) 2016/797 a/alebo pre povolenie pre typ vozidla, ako je stanovené v článku 24 smernice (EÚ) 2016/797.

„Žiadateľ“ uvedený vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545 môže byť aj „navrhovateľ“ uvedený vo štvrtnej zarážke v článku 3 ods. 111 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, keď treba uplatniť proces riadenia rizík a/alebo posudzovania rizík opísaný v danom nariadení. Uvádza sa v ňom, že „navrhovateľ“ je „žiadateľ o povolenie na uvedenie štrukturálnych subsystemov do prevádzky“, so zohľadnením toho, že podľa smernice (EÚ) 2016/797 mobilné subsystemy už nie sú povoľované, ale uvádzané na trh. Treba uviesť, že používanie metodiky opísanej v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013, so zreteľom na postup plnenia požiadaviek týkajúci sa základnej požiadavky „bezpečnosť“ a pre bezpečnú integráciu medzi systémami, je povinné. Z toho dôvodu vo väčšine prípadov žiadateľ o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie na trh bude takisto „navrhovateľom“.

Povinnosti „žiadateľa“ uvedené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545

Žiadateľ o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh preberá zodpovednosť za typ vozidla a/alebo vozidlo ako celok (typy vozidla/vozidlá môžu byť zložené z viacerých subsystemov) s cieľom zabezpečiť, aby boli identifikované príslušné požiadavky Únie a vnútroštátne požiadavky a aby sa dodržiaval súlad s nimi. Za svoje príslušné časti však zostávajú zodpovedné iné subjekty [orgány posudzovania zhody, žiadateľ/-lia na účel článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 atď.], pozri článok 4 smernice (EÚ) 2016/798.

V prípade zmien na už povolenom type vozidla a/alebo vozidle je žiadateľ o nové povolenie zodpovedný za novú konštrukciu a nový typ vozidla ako celok. Existujúci držiteľ povolenia pre typ vozidla je však stále zodpovedný za nezmenené časti konštrukcie a nový žiadateľ je zodpovedný za zmeny, ktoré zavádza, a rozhrania s nezmenenými časťami konštrukcie typu vozidla.

Povinnosti žiadateľa na účel článku 15 smernice (EÚ) 2016/797

Žiadateľ na účel článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 vykonáva postup overenia ES a vypracúva vyhlásenie ES o overení pre subsystem a je zodpovedný za to, že subsystem spĺňa všetky požiadavky príslušného práva Únie a všetkých príslušných vnútroštátnych predpisov. V prípade mobilných subsystemov preberá zodpovednosť za to, že mobilný/-é subsystem(-y), ktorý(-é) uviedol na trh, spĺňa(-jú) základné požiadavky.

Neexistuje požiadavka na povolenie na uvedenie mobilných subsystemov na trh. Mobilné subsystemy uvádza na trh žiadateľ, ako je stanovené v článku 20 smernice (EÚ) 2016/797.

3.2.3.2. Článok 4: Povinnosti povoľujúceho podniku

- (1) Podľa článku 3 ods. 11 nariadenia 402/2013 „navrhovateľ“ je jedným z nasledujúcich:
- (a) železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý vykonáva opatrenia na kontrolu v súlade s článkom 4 smernice 2004/49/ES;
 - (b) subjekt zodpovedný za údržbu, ktorý vykonáva opatrenia v súlade s článkom 14a ods. 3 smernice 2004/49/ES;
 - (c) zmluvný subjekt alebo výrobca, ktorý vyzýva notifikovaný orgán, aby uplatnil postup overovania „ES“ v súlade s článkom 18 ods. 1 smernice 2008/57/ES alebo určený orgán podľa článku 17 ods. 3 uvedenej smernice;
 - (d) žiadateľ o povolenie na umiestnenie štrukturálnych subsystemov do prevádzky.

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 20,
- › článok 21.

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/798:

- › článok 16.

„Dojednanie“ sú praktické záležitosti, ktoré treba stanoviť na riadenie vydávania povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, ako napríklad koľko stretnutí, na akom mieste, účastníci stretnutí (napr. dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, žiadateľ, orgány posudzovania zhody – notifikovaný orgán, určený orgán – na požiadanie žiadateľa a/alebo iných zapojených strán atď.). Odlišuje sa to od dohôd o spolupráci, na ktoré sa odkazuje v článku 21 ods. 14 smernice (EÚ) 2016/797.

3.2.3.3. Článok 5: Povinnosti držiteľa povolenia pre typ vozidla

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 26.

Držiteľ povolenia pre typ vozidla zodpovedá za vytvorenie a udržiavanie (počas celej životnosti typu vozidla) spisu obsahujúceho všetky podrobnosti konštrukcie typu vozidla (výkresy, výpočty atď.) vrátane variantov typu vozidla a verzií typu vozidla daného typu vozidla.

Keďže držiteľ povolenia pre typ vozidla je žiadateľ, ktorý dostal povolenie pre typ vozidla, má povinnosti stanovené pre žiadateľa, pozri kapitolu 3.2.3.1.

Všetky zmeny na už povolenom type vozidla by mal spracovať držiteľ povolenia pre typ vozidla podľa článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, pozri kapitolu 3.3.2.2.

Mali by sa uplatňovať aj zásady všeobecných právnych predpisov o výrobkoch: „Osoba, ktorá vykonáva zmeny, sa následne stáva výrobcom s príslušnými povinnosťami.“ Subjekt riadiaci úpravu sa môže rozhodnúť prevziať zodpovednosť za zmenený typ vozidla a/alebo vozidlo, alebo ho ponechať existujúcemu držiteľovi povolenia pre typ vozidla. Konceptia fragmentácie zodpovednosti za konštrukciu medzi dvomi rôznymi subjektmi by sa nemala podporovať.

V prípade zmeny typu vozidla, a ak sa nový žiadateľ stane držiteľom povolenia pre typ vozidla pre nový typ vozidla na základe existujúceho typu vozidla:

- › Nový držiteľ povolenia pre typ vozidla je primárne zodpovedný za novú konštrukciu a nový typ vozidla ako celok.
- › Pôvodný držiteľ povolenia pre typ vozidla je naďalej zodpovedný za nezmenené časti konštrukcie a nový držiteľ povolenia pre typ vozidla je zodpovedný za zmeny, ktoré zavádza, a rozhrania s nezmenenými časťami konštrukcie typu vozidla.
- › Nový držiteľ povolenia pre typ vozidla je výhradne zodpovedný za nové riadenie konfigurácií nového typu vozidla.

Monitorovanie toho, že subjekt riadiaci zmenu/potenciálny žiadateľ/žadateľ správne uplatnil ustanovenia vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 pre riadenie zmien a riadenie konfigurácií typu vozidla a/alebo vozidiel [správna kategorizácia zmeny, správne rozhodnutie o tom, či sa vyžaduje nové povolenie

podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, správne použitie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 atď.] vykonávajú orgány NSA pomocou kontrol počas svojich činností dohľadu a v rámci posúdenia zhody orgánmi posudzovania zhody počas výroby vozidiel v zhode s typom vozidla. Orgány posudzovania zhody plnia úlohu v monitorovaní zmien v rámci dohľadu nad výrobným procesom: zmeny v type vozidla, ktoré ovplyvňujú prebiehajúci výrobný postup, musí orgán posudzovania zhody zohľadniť, aby sa zabezpečilo, že vozidlá sa vyrábajú v súlade so zmeneným typom vozidla (ak je to potrebné).

3.2.3.4. Článok 6: Povinnosti manažéra infraštruktúry

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2 ods. 44,
- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/798:

- › článok 4,
- › článok 9,
- › článok 12.

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2012/34/EÚ:

- › článok 3 ods. 1,
- › článok 47.

Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545 sú stanovené povinnosti a požiadavky, ktoré musí dodržiavať manažér infraštruktúry v rámci postupu vydávania povolenia pre železničné vozidlá a vydávania povolenia pre typ železničného vozidla. Manažér infraštruktúry nemá v rámci postupu vydávania povolenia pre železničné vozidlo a postupu vydávania povolenia pre typ železničného vozidla inú úlohu a nemal by klásť žiadne technické požiadavky na konštrukciu vozidla ani žiadať, aby žiadateľ vykonával testy na sieti, pozri tiež kapitolu 3.3.5.

Manažér infraštruktúry však môže mať rôzne úlohy na základe jeho rôznych záujmov:

- › Žiadateľ na účel článku 21 a 24 smernice (EÚ) 2016/797 pre vlastné vozidlá.
- › Prevádzkovateľ svojho mobilného zariadenia výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry.
- › Držiteľ na účel článku 2 ods. 21 smernice (EÚ) 2016/797.

Úloha manažéra infraštruktúry v rámci postupu vydávania povolení pre vozidlá a vydávania povolení pre typy vozidiel je zameraná na poskytovanie potrebných prvkov s cieľom umožniť žiadateľovi vykonať testy na sieti, ktoré sú potrebné na vykonanie posúdenia požiadaviek:

- › poskytnúť informácie o infraštruktúre, ktoré sú potrebné na vykonanie posúdenia zhody (napr. traťová geometria pre testy dynamiky jazdy);
- › poskytnúť traťový prístup na účely testov na sieti (pridelenie kapacity na skutočné vykonávanie testov na sieti);
- › v prípade potreby a na základe informácií poskytnutých žiadateľom (konkrétne špecifikáciami testu, sledom testov na sieti atď) poskytnúť ďalšie prevádzkové podmienky pre vozidlo, ktoré sa majú uplatniť počas testov na sieti. Sem patria podmienky a obmedzenia používania z dôvodu, že nie všetky systémy testovacieho vozidla mohli byť plne overené a odsúhlasené, keď sa začínajú testy na sieti (napr. vyhnite sa poruchovej prevádzke traťového systému, napríklad pri zníženom počte meničov);
- › To bude mať vplyv aj na pridelenie kapacity a okien (napr. môže byť potrebné obmedziť premávku vlakov na príľahlej trati alebo zablokovať daný úsek trate, na ktorom sa vykonávajú testy na sieti); a

- › prijať potrebné opatrenia na strane infraštruktúry, aby žiadateľ mohol vykonávať testy na sieti, ktoré sú potrebné pre posúdenia zhody (napr. zmeny v napätí trolejového vedenia, povolenie nadmernej rýchlosti v určitých úsekoch testovacej trate atď.) so zohľadnením aspektov, ako sú bezpečnosť a kapacitné obmedzenia, obmedzenie nadmerného opotrebenia alebo poškodenia infraštruktúry atď.

Podmienky na používanie a iné obmedzenia, ktoré sa majú uplatniť počas testov na sieti, sú oddelené od podmienok používania a iných obmedzení, ktoré budú zahrnuté vo vydanom povolení (pozri kapitolu 3.3.6):

- › identifikované žiadateľom;
- › vyplývajúce z postupu posudzovania a
- › vyplývajúce z posúdenia povoľujúcim subjektom a/alebo dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia.

Správca infraštruktúry, poplatky a úhrady

Správca infraštruktúry je podľa článku 47 smernice 2012/34/EÚ povinný verejne sprístupniť obsah svojho vyhlásenia o sieti.

Úhrady za úlohy manažéra infraštruktúry (vrátane informácií o infraštruktúre a takisto spôsoby, ktorými správca infraštruktúry poskytuje informácie) sú stanovené v uvedenej smernici. Podrobnejšie ustanovenia o poplatkoch a platbách by mali byť súčasťou dohôd medzi železničnými podnikmi a správcami infraštruktúry.

Žiadateľ sa môže rozhodnúť, že zapojí správcu infraštruktúry počas postupu vydávania povolenia (napr. aby predvídal problémy, ktoré sa môžu objaviť, pri kontrolách kompatibility trate), ale nie je to vždy možné a podlieha to žiadosti/potrebe žiadateľa. Kontrola kompatibility trate je uvedená v článku 23 ods. 1 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o kontroly, ktoré má vykonať železničný podnik pred použitím povolených vozidiel, nie je súčasťou postupu vydávania povolení.

3.2.3.5. Článok 7: Povinnosti orgánov NSA pre oblasť použitia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/798:

- › článok 16.

Bez toho, aby boli dotknuté ich povinnosti, dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by podľa vhodnosti mali rozhodnúť o povahe a miere svojich príslušných príspevkov pred predložením žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, keď o to žiadateľ požiadava v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545, a mali by informovať žiadateľa o svojich dohodách o spolupráci a koordinácii.

Orgány NSA pre oblasť použitia by mali mať zavedené vo svojej príslušnej organizácii opatrenia na zabezpečenie príslušných zdrojov na vykonávanie úloh, ktoré im boli pridelené, kvalitne a v stanovených časových rámcoch.

Informácie, ktoré by mali byť zaznamenané a vymieňané

Ako je stanovené v článku 7 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, účelom zaznamenávania a výmeny informácií je, že orgány NSA pre oblasť použitia by si mali s agentúrou a všetkými ostatnými orgánmi NSA vymieňať všetky relevantné informácie vyplývajúce z predchádzajúcich skúseností s technickými a prevádzkovými záležitosťami, ktoré môžu byť relevantné na vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. Informácie, ktoré môžu byť relevantné pre vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, sú informácie, ktoré môže používať povoľujúci

subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia na poukázanie na problémy podľa článku 41 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545, najmä problému typu 4, ak existuje opodstatnená pochybnosť.

Informácie uvedené v zozname v článku 7 ods. 4 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545 predstavujú len určitý typický druh informácií, ktoré sa vymieňajú, a netvorí vyčerpávajúci zoznam. Iné relevantné informácie vyplývajúce z predchádzajúcich skúseností s technickými a prevádzkovými záležitosťami, ktoré môžu byť relevantné na vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, môžu existovať a takisto by mali podliehať uvedeným ustanoveniam o zaznamenávaní a výmene medzi orgánmi NSA pre oblasť použitia a agentúru. Treba uviesť, že rozsah informácií vyplývajúcich z predchádzajúcich skúseností by sa mal vzťahovať na technické aj prevádzkové aspekty.

3.2.3.6. Článok 8: Povinnosti agentúry

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/797:

- › článok 4 písm. i),
- › článok 19 ods. 3.

Protokol na zaznamenávanie a výmenu informácií

Pôvod informácií vyplývajúci z predchádzajúcich skúseností predstavujú činnosti vykonané orgánmi NSA pre oblasť použitia, najmä dohľad vykonaný podľa článku 17 smernice (EÚ) 2016/798 a delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2018/761 o CSM o dohľade. Počas týchto činností orgán NSA pre oblasť použitia môže sám zistiť alebo byť informovaný železničným podnikom alebo iným relevantným subjektom o technickej a/alebo prevádzkovej záležitosti, ktorá môže byť relevantná pre vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, pozri kapitolu 3.2.3.5.

V takom prípade by mal orgán NSA pre oblasť použitia okamžite zaznamenať relevantné informácie a podeliť sa o ne so všetkými ostatnými orgánmi NSA a agentúrou.

Pokiaľ ide o informácie doručené podľa článku 4 ods. 5 písm. b) smernice (EÚ) 2016/798, agentúra vyvinula a zaviedla dobrovoľný nástroj s názvom Informačný systém bezpečnostných upozornení (SAIT) na pokrytie týchto výmen informácií len medzi prevádzkovými subjektmi (prevádzkové subjekty sú železničné podniky, manažéri infraštruktúry, subjekty zodpovedné za údržbu a všetky ostatné subjekty, ktoré majú potenciálny vplyv na bezpečnú prevádzku systému železníc Únie vrátane výrobcov, dodávateľov údržby, držiteľov, poskytovateľov služieb, zmluvné subjekty, dopravcov, odosielateľov, príjemcov, nakladačov, vykladačov, plničiek a vyprázdňovačov), teda s vylúčením orgánov NSA a agentúry. Oznamovanie týchto informácií zo strany prevádzkových subjektov orgánom NSA a agentúre sa preto riadi iným protokolom, ktorý je v súčasnosti prevažne neformálny.

Pokiaľ ide o doručené informácie o nedodržaní základných požiadaviek alebo nedostatkoch v TSI [článok 7 ods. 4 písm. b) vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/545], protokoloch a postupoch stanovených v článku 11, 16 a 26 smernice (EÚ) 2016/797, respektíve článku 6 smernice (EÚ) 2016/797, tie by mali sledovať orgány NSA pre oblasť použitia. Protokoly a postupy sa týkajú požiadavky na zaznamenávanie a výmenu týchto informácií s inými orgánmi NSA a agentúrou.

Všetky orgány NSA pre oblasť použitia a povoľujúce subjekty by mali zohľadniť informácie z vymieňaných predchádzajúcich skúseností so zreteľom na prebiehajúce, ako aj budúce žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh. Keď tieto informácie týkajúce sa technických a prevádzkových záležitostí sú predmetom postupu spoločného sekretariátu siete (JNS), povoľujúci subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia by mali zohľadniť výsledky postupu JNS.

Tieto informácie by mohol povoľujúci subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia použiť v priebehu posudzovania žiadosti. Mal by ich používať aj povoľujúci subjekt počas fázy predbežného zapojenia žiadosti s cieľom informovať žiadateľa o identifikovanom riziku(-ách), čo umožní predvídať jeho uvažovanie napríklad z hľadiska konštrukcie a/alebo oblasti použitia.

Informácie by mohli byť relevantné aj pre iné subjekty, napríklad potenciálnych žiadateľov, výrobcov a orgány posudzovania zhody. V takých prípadoch, ak tak orgán NSA pre oblasť použitia alebo akýkoľvek iný orgán NSA alebo agentúra ako povoľujúci subjekt rozhodne, informácie by mali byť oznámené aj týmto iným subjektom. Na tento účel by orgán NSA pre oblasť použitia alebo akýkoľvek iný orgán NSA, alebo agentúra ako povoľujúci subjekt rozhodujúci o výmene informácií s inými subjektmi takisto mali zabezpečiť, že je chránená dôvernosť informácií odstránením odkazu na jednotlivca, názov spoločnosti a/alebo používaním všeobecného označenia výrobu/dielu.

IT nástroj na podporu zaznamenávania a výmeny informácií

S cieľom podporiť vykonávanie tejto požiadavky agentúra v súčasnosti skúma možnosť zavedenia IT nástroja, ktorý by bol vhodný na zjednodušenie zaznamenávania a výmeny informácií vrátane špecifikácie požadovaných vlastností IT nástroja, napríklad aspektov podrobnej taxonómie a dôvernosti potrebných na výmenu týchto informácií s inými dotknutými stranami.

3.2.4. Článok 9: Použitie povoleného vozidla

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 22,
- › článok 23,
- › článok 47,
- › článok 48,
- › článok 49.

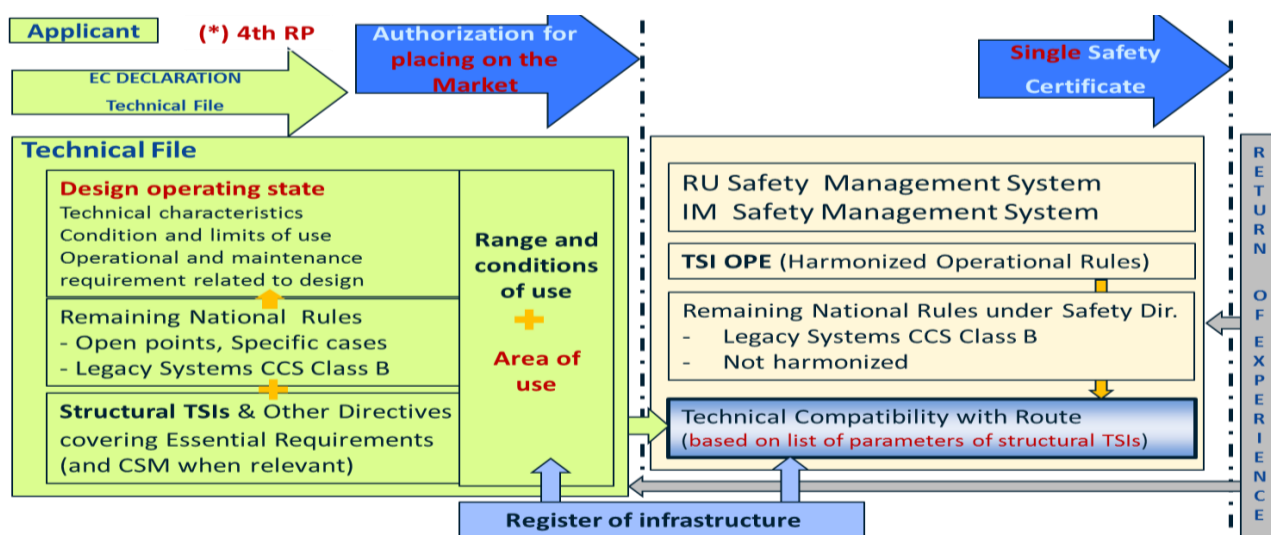
Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/798:

- › článok 4,
- › článok 9.

Kontroly pred použitím povoleného vozidla by mali byť obmedzené na kontroly uvedené v článku 23 smernice (EÚ) 2016/797. Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý má v úmysle používať vozidlo, by mal byť zodpovedný za vykonanie kontroly kompatibility medzi vozidlom(-ami) a zamýšľanými traťami a takisto vykonať kontrolu kompatibility medzi vlakmi a traťami, ktoré sa vzťahuje na prvky stanovené v TSI OPE [ustanovenie 4.2.2.5 a dodatok D k nariadeniu Komisie (EÚ) 2015/995].

Táto kontrola kompatibility trate by mala byť založená na údajoch získaných v RINF a údajoch o vozidle stanovených vo vydanom povolení a v úplnej sprievodnej dokumentácii k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 vrátane podmienok používania a iných obmedzení, prostredníctvom parametrov a postupov opísaných v príslušných TSI OPE [podľa článku 4 ods. 3 písm. i) smernice (EÚ) 2016/797]. V prípade, keď register infraštruktúry neexistuje alebo je neúplný, by príslušné informácie o infraštruktúre vrátane všetkých dočasných obmedzení mal poskytnúť manažér infraštruktúry bezplatne a v primeranej lehote.

Nasledujúci diagram obsahuje prehľad tohto procesu:



Applicant	Žiadateľ
(*) 4 th RP	(*) 4. RP
Authorization for placing on the Market	Povolenie na uvedenie na trh
EC DECLARATION	Vyhlásenie ES
Technical file	Technická dokumentácia
Technical File	Technická dokumentácia
Design operating state	Konštrukčný prevádzkový stav
Technical characteristics	Technické charakteristiky
Condition and limits of use	Podmienky a obmedzenia používania
Operational and maintenance requirement related to design	Prevádzkové požiadavky a požiadavky na údržbu súvisiace s konštrukciou
Remaining National Rules	Ostatné vnútroštátne predpisy
- Open points, Specific cases	- Otvorené body, špecifické prípady
- Legacy Systems CCS Class B	- Pôvodné systémy CCS trieda B
Structural TSIs & Other Directives covering Essential Requirements (and CSM when relevant)	Štrukturálne TSI a iné smernice vzťahujúce sa na základné požiadavky (a CSM, keď sú relevantné)
Range and conditions of use + Area of use	Rozsah a podmienky používania + oblasť použitia
Single Safety Certificate	Jednotné bezpečnostné osvedčenie
RU Safety Management System	Systém riadenia bezpečnosti železničného podniku
IM Safety Management System	Systém riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry
TSI OPE (Harmonized Operational Rules)	TSI OPE (harmonizované prevádzkové predpisy)
Remaining National Rules under Safety Dir.	Ostatné vnútroštátne predpisy podľa smer. o bezpečnosti
- Legacy Systems CCS Class B	- Pôvodné systémy CCS trieda B
- Not harmonized	- Neharmonizované
Technical Compatibility with Route (based on list of parameters of structural TSIs)	Technická kompatibilita s traťou (podľa parametrov štrukturálnych TSIs)
Register of infrastructure	Register infraštruktúry
Return of experience	Predchádzajúce skúsenosti

Obrázok 2: Prehľad kontrol pred použitím povoleného vozidla

Kompatibilita vozidla so sieťou(-ami) v oblasti použitia sa kontroluje na úrovni povolenia vozidla na základe TSI, vnútroštátnych predpisov a príslušných CMS, preto je vozidlo povolené pre určitú oblasť použitia. Tieto kontroly by nemal opakovať železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý má v úmysle používať vozidlo, ako súčasť kontroly kompatibility medzi vozidlom(-ami) a zamýšľanými traťami, keďže oblasť použitia vozidla je vymedzená vo vydanom povolení. Špecifiká daného úseku trate sú uvedené v RINF (alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, ak RINF neexistuje alebo je neúplný, bezplatne a v primeranej lehote).

V osobitných prípadoch, napríklad pri výnimočnej zásielke, môžu byť potrebné osobitné prevádzkové podmienky a dodatočné informácie o konfigurácii vlaku (napr. ďalšie presnejšie hodnoty parametrov, napríklad osobitný profil zaťaženého vozidla/vozidiel). V takom prípade by sa manažér infraštruktúry a

železničný podnik mali vopred dohodnúť na týchto osobitných prevádzkových podmienkach. Manažér infraštruktúry by mal poskytnúť relevantné potrebné informácie o infraštruktúre.

TSI podliehajú revízií s cieľom zaviesť požiadavky vyplývajúce zo smernice (EÚ) 2016/797 a budú obsahovať:

- › vymedzenie parametrov relevantných pre kompatibilitu trate v oblasti použitia v štrukturálnych TSI,
- › zmenu nariadenia Komisie TSI OPE (EÚ) 2015/995, pokiaľ ide o postup, ktorý sa dodržiava so zreteľom na kontrolu kompatibility trate, vzťahujúci sa na:
 - kontrolu kompatibility trate a zostavu vlaku a
 - informácie o vozidle a informácie o trati, ktorá sa použije.
- › a zmenu ustanovenia 4.9 TSI LOC&PAS a WAG,
- › aktualizáciu a/alebo zmenu príslušných registrov (napr. RINF), ak sa vyžaduje, a
- › príslušné usmernenia.

Ak sú potrebné testy na sieti na vykonanie kontrol kompatibility trate, železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý zamýšľa použiť vozidlo, by mal podať príslušnému manažérovi infraštruktúry žiadosť. Postup vykonania týchto testov na sieti by mal opísať a oznámiť manažér infraštruktúry. Tieto testy na sieti by sa mali konať do troch mesiacov od žiadosti a železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý zamýšľa použiť vozidlo, a príslušný manažér infraštruktúry by mali spolupracovať na ich vykonaní. Tieto testy na sieti by mali byť:

- › vnímané ako výnimka a vykonávať sa, len ak je to prísne nevyhnutné na vykonanie kontroly kompatibility trate, technická kompatibilita vozidla so sieťou už bola preukázaná v rámci postupu vydávania povolenia pre vozidlo a
- › nemali by sa opakovať testy na sieti, ktoré už boli vykonané počas vydávania povolenia pre vozidlo.

Odporúča sa, aby žiadateľ zapojil príslušného manažéra infraštruktúry v skorej fáze postupu vydávania povolenia pre vozidlo, aby sa stanovila potreba týchto testov na sieti v budúcnosti a iných potenciálnych problémov, ktoré môžu ovplyvniť kontroly pred použitím vozidla budúcim železničným podnikom/podnikmi, ako je uvedené v článku 23 smernice 2016/797. Toto je ponechané na rozhodnutí žiadateľa.

Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý zamýšľa použiť vozidlo, by mal takisto overiť, či je vozidlo správne integrované do zostavy vlaku, v ktorej má byť prevádzkované. Táto kontrola zahŕňa použitie systému riadenia bezpečnosti stanoveného v článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 a v nariadení Komisie (EÚ) 2015/995 (pre úplnú prevádzkovú kompatibilitu, t. j. pre zostavu vlaku, brzdný účinok atď.).

3.2.5. Článok 10: Jazyk

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › bod 2.6 prílohy IV.

Keď sa povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenia vozidla na trh vydáva v súlade s ustanoveniami článku 21 ods. 5 až 7 smernice (EÚ) 2016/797

Žiadateľ podá žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti v niektorom z úradných jazykov Únie. Agentúra a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia môžu požiadať žiadateľa, aby preložil časti sprievodnej dokumentácie k žiadosti v súlade s bodom 2.6 prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797. Jazyk, ktorý sa má použiť, keď ho určil dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia, je uvedený v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

S cieľom obmedziť potrebu prekladu a zjednodušiť výmeny počas posudzovania sa odporúča používať anglický jazyk alebo spoločne dohodnutý jazyk pre posudzovanie žiadosti. Pri výbere jazyka posudzovania by sa mali zohľadniť:

- › jazyk používaný v žiadosti (t. j. ak je možné používať tento jazyk ako jazyk posúdenia, je možné znížiť potrebu prekladu),
- › jazyková kompetencia (t. j. kompetencia v jazyku na úrovni, ktorá je vhodná pre úplné pochopenie dokumentácie) žiadateľa a členov posudzujúceho tímu.

Ak sa to uplatňuje, výber jazyka pre posúdenie by sa mal uskutočniť počas predbežného zapojenia.

Pokiaľ ide o časť posúdenia žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vykonané podľa vnútroštátneho právneho rámca dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, všetky žiadosti dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia o preklad dokumentov zo strany žiadateľa by mali byť založené na požiadavkách vnútroštátneho právneho rámca členského štátu, ako je uvedené v usmerneniach obsiahnutých v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a podľa toho, či má orgán NSA pre oblasť použitia účinnú a efektívnu spôsobilosť (dostatočnú kompetenciu zamestnancov v jazyku žiadateľa na úrovni, ktorá je primeraná pre úplné pochopenie dokumentácie) na zaobranie sa dokumentáciou v jazyku žiadateľa. Ak ju orgán NSA pre oblasť použitia má, nemal by žiadať o preklad, pokiaľ sa nevyžaduje vo vnútroštátnom právnom rámci daného členského štátu, ako je uvedené v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Ak orgán NSA pre oblasť použitia nemá zamestnancov s vhodnými jazykovými zručnosťami, môže požiadať žiadateľa, aby poskytol preklad do pracovného jazyka daného orgánu NSA pre oblasť použitia.

Orgán NSA pre oblasť použitia by mal uviesť v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, aká je jazyková politika pre daný členský štát.

Používaný jazyk môže byť odlišný vo fáze žiadosti, fáze posudzovania a výsledku postupu vydávania povolenia takto:

1. sprievodná dokumentácia k žiadosti v úradnom jazyku Únie, ktorý použil žiadateľ pre svoju žiadosť a, ak o to požiadal povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, úplne alebo čiastočne preložená žiadateľom do týchto jazykov:
 - › Časť EÚ: anglický alebo iný spoločne dohodnutý jazyk.
 - › Vnútroštátna časť/vnútroštátne časti: preložená(-é) žiadateľom na požiadanie dotknutého orgánu NSA pre oblasť použitia s použitím jazyka stanoveného orgánom NSA pre oblasť použitia, ako je uvedené v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, alebo anglického jazyka alebo spoločne dohodnutého jazyka, ako to povoľuje vnútroštátny právny rámec daného členského štátu.
2. Posúdenie (výmena pripomienok/žiadost' o informácie/problémy):
 - › Časť EÚ: anglický alebo iný spoločne dohodnutý jazyk.
 - › Vnútroštátna časť/vnútroštátne časti: anglický alebo iný spoločne dohodnutý jazyk.
 - › Koordinačné stretnutia medzi dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia/povoľujúcim subjektom/žiadateľom: anglický alebo iný spoločne dohodnutý jazyk. Toto zahŕňa stretnutia, telefonáty, e-maily, listy a záznam problémov.
3. Výsledky:
 - › Správa povoľujúceho subjektu o posúdení, ktorá je stanovená v článku 39 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545: anglický alebo iný spoločne dohodnutý jazyk.
 - › Správy o posúdení od dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia, ako je stanovené v článku 40 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545: jazyk orgánu NSA, anglický jazyk alebo spoločne dohodnutý jazyk, ak je to povolené vnútroštátnym právnym rámcom členského štátu, ako je uvedené

v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

- › Záverečná správa o posúdení vrátane zdokladovaných dôvodov rozhodnutia, ako je stanovené v článku 45 ods. 4 a článku 45 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. úradný jazyk Únie použitý žiadateľom v jeho žiadosti.
- › Vydané povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh: úradný jazyk Únie použitý žiadateľom v jeho žiadosti.

Keď sa povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenia vozidla na trh vydáva v súlade s ustanoveniami článku 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797

Uplatňujú sa ustanovenia o jazyku vo vnútroštátnom právnom rámci príslušného členského štátu.

Orgán NSA by mal uviesť v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, aká je jazyková politika pre daný členský štát.

3.2.6. Článok 11: Postup vydávania povolení pre električko-vlaky v jednotnom európskom železničnom priestore

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 1,
- › článok 2,
- › článok 13,
- › článok 14,
- › článok 21,
- › článok 24.

Električko-vlak je koncept, ktorý umožňuje kombinovanú prevádzku na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá a tiež na infraštruktúre pre štandardné železničné vozidlá, ako je vymedzené v článku 2 smernice (EÚ) 2016/797.

„Typ vozidla električko-vlak“ je v rozsahu pôsobnosti smernice („prípád povolenia typu vozidla električko-vlak na infraštruktúre pre štandardné železničné vozidlá“, ako sa očakáva v uvedenom opise problematiky), keď:

- › je to typ vozidla električko-vlak, ktorý nespĺňa kritériá pre „infraštruktúru pre ľahké železničné vozidlá“ [smernica (EÚ) 2016/797, článok 1 ods. 3 a článok 2 ods. 18],
- › je to typ vozidla električko-vlak s oblasťou použitia zahŕňajúcou „infraštruktúru pre štandardné železničné vozidlá“ (neobmedzenou na „tranzit, ktorý sa má vykonávať na vymedzenom a obmedzenom úseku infraštruktúry pre štandardné železničné vozidlá výlučne na účely zabezpečenia príslušných spojení“), a
- › nie je funkčne oddelený od zvyšného železničného systému Únie a určený len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu.

Ak nie je splnené jedno z kritérií, znamená to, že príslušný „typ vozidla električko-vlak“ nepatrí do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797. V takom prípade je povolenie pre tieto vozidlá predmetom výhradne vnútroštátnych postupov, ktoré môžu vyžadovať (čiastočné alebo úplné) uplatnenie niektorých TSI.

Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797 vylúčiť:

- › ľahkú železničnú infraštruktúru, ktorú príležitostne využívajú štandardné železničné vozidlá v súlade s prevádzkovými podmienkami ľahkého železničného systému, keď je to potrebné výlučne na účely zabezpečenia spojení týmito vozidlami, a
- › vozidlá, ktoré sa primárne využívajú na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá, avšak vybavené niektorými komponentmi štandardných železničných vozidiel, ktoré umožňujú tranzit na

obmedzenom úseku infraštruktúry pre štandardné železničné vozidlá výlučne na účely zabezpečenia príslušných spojení.

Ak je typ vozidla električko-vlak súčasťou vylúčenia z rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797, žiadateľ by sa mal riadiť výhradne vnútroštátnymi ustanoveniami zavedenými v každom členskom štáte. V prípade sporu medzi povoľujúcim subjektom a žiadateľom so zreteľom na kategorizáciu vozidla žiadateľ môže podať odvolanie príslušnému odvolaciemu orgánu.

„Súkromné“ v článku 1 ods. 4 písm. a) smernice (EÚ) 2016/797 sa nevzťahuje na infraštruktúru vo vlastníctve regionálnych orgánov.

Keď električko-vlaky používajú železničnú infraštruktúru, mal by byť zabezpečený súlad so všetkými základnými požiadavkami, ako aj súlad s očakávanou úrovňou bezpečnosti na príslušných tratiach. V prípade cezhraničných prípadov by mali príslušné orgány spolupracovať.

Posúdenie prípadu povolenia vozidiel električko-vlakov pre cezhraničnú prevádzku

Postup vydávania povolení pre cezhraničnú prevádzku električko-vlakov sa môže riadiť zásadou súčasného povolenia (článok 26 ods. 6 smernice 2008/57/ES): žiadateľ môže podať žiadosť zároveň (súčasne) vo viacerých členských štátoch. Podľa postupov/dohôd uzavretých medzi povoľujúcimi subjektmi tzv. vedúci povoľujúci subjekt vydá prvé povolenie a ostatné povoľujúce subjekty vydajú simultánne povolenia pre rozšírenú oblasť použitia. V tomto prípade by povoľujúce subjekty mali spolupracovať s cieľom zjednodušiť postup a minimalizovať administratívne úsilie.

Žiadateľ by mal:

- › podať žiadosť v prvom členskom štáte, v súlade s jeho vnútroštátnymi predpismi, a
- › podať žiadosť o rozšírenie oblasti použitia na iné členské štáty.

Povoľujúci subjekt pre električko-vlaky by mal:

- › posúdiť dokumentáciu,
- › spolupracovať s inými príslušnými povoľujúcimi subjektmi a
- › vydať povolenie.

V prípade cezhraničnej dohody sa nebude uplatňovať článok 21 smernice (EÚ) 2016/797 a do vydávania povolenia môžu byť zapojené čisto vnútroštátne postupy, s potenciálne odlišným povoľujúcim subjektom, než je orgán NSA. V článku 1 ods. 5 písm. c) smernice (EÚ) 2016/797 uvádza, že povoľujúce subjekty by mali v prípade cezhraničnej prevádzky spolupracovať pri vydávaní povolení pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. V tomto prípade agentúra nie je príslušným orgánom a žiadateľ by nemal žiadosť podávať agentúre.

V prípade cezhraničnej prevádzky električko-vlakov by povoľujúce subjekty (orgán NSA alebo iný príslušný subjekt) dotknutých členských štátov mali zaviesť dohody o spolupráci alebo spolupracovať na jednotlivých prípadoch (a zaviesť potrebné postupy) v súvislosti s cezhraničnými dohodami.

Uplatňuje sa vzájomné uznávanie a vnútroštátne predpisy týkajúce sa električko-vlakov musia byť notifikované a klasifikované podľa článku 13 a 14 smernice (EÚ) 2016/797. Znamená to, že je možné považovať tento prípad za rozšírenie oblasti použitia na iný členský štát a obmedziť tak ďalšiu potrebnú prácu.

3.2.7. Článok 12: Cezhraničné dohody

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21.

3.3. Kapitola 2 – Fáza 1: príprava žiadosti

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 1.

3.3.1. Článok 13: Postup plnenia požiadaviek

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 3,
- › článok 4,
- › článok 21,
- › článok 24,
- › príloha III.

Článok 3 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797 sa týka základných požiadaviek. Príslušné základné požiadavky na povoľovanie vozidiel sú opísané v prílohe III k smernici, pričom zahŕňajú všeobecné požiadavky (oddiel 1) a požiadavky špecifické pre jednotlivé subsystémy (oddiel 2).

Prečo je potrebné vykonávať postup plnenia požiadaviek

V dôsledku postupu overovania „ES“ stanoveného v prílohe IV k smernici (EÚ) 2016/797, ktorý sa opiera najmä o postup posúdenia zhody vykonávaný notifikovaným orgánom/určeným orgánom (osvedčenia o overení), žiadateľ na účel článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 vypracuje vyhlásenie o overení „ES“, ktoré je potrebné na uvedenie subsystémov na trh. Žiadateľ by mal deklarovať svoju výhradnú zodpovednosť za to, že príslušný subsystém bol predmetom príslušných overovacích postupov a že spĺňa požiadavky príslušného práva Únie a všetky relevantné vnútroštátne predpisy a spĺňa základné požiadavky.

Z toho dôvodu sa vyhlásenie „ES“ o overení vzťahuje na subsystém, nie na vozidlo. Neexistuje vyhlásenie, ktoré má vypracovať žiadateľ v prípade povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie na trh na úrovni vozidla.

Je stále povinnosťou žiadateľa o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh zabezpečiť, že typ vozidla a/alebo vozidlo spĺňa požiadavky príslušného práva Únie, všetky príslušné vnútroštátne predpisy a spĺňa základné požiadavky.

Vyhlásenie, že subsystémy sú v súlade s príslušným právom Únie a všetkými príslušnými vnútroštátnymi predpismi, je však všeobecnejšie ako osvedčenia notifikovaného orgánu/určeného orgánu, pretože:

- › TSI obsahujú ustanovenia len v rozsahu nevyhnutnom na splnenie cieľov smernice (EÚ) 2016/797,
- › vnútroštátne predpisy sú povolené len pre určité aspekty, na ktoré sa nevzťahujú TSI: špecifické prípady neopísané v TSI, otvorené body a kompatibilitu s existujúcou sieťou,
- › rozhrania medzi subsystémami nemusia byť vždy úplne opísané v TSI a vnútroštátnych predpisoch a
- › na skonštruovanie a postavenie vozidla, ktoré spĺňa všetky základné požiadavky, existujú iné požiadavky, ktoré môže byť potrebné splniť, napríklad:
 - interné konštrukčné predpisy (know-how),
 - kódexy postupov,
 - normy CEN/CENELEC,
 - normy ISO,
 - vyhlášky UIC
 - atď.

Preto so zreteľom na proces vydávania povolení pre vozidlá treba poskytnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek, ktorým sa žiadateľ riadil, s cieľom zabezpečiť, že na úrovni typu vozidla a/alebo na úrovni vozidla sú splnené všetky požiadavky.

V prípadoch povolenia, keď sa vyžaduje zahrnúť dôkazy o uplatnení postupu plnenia požiadaviek do sprievodnej dokumentácie k žiadosti

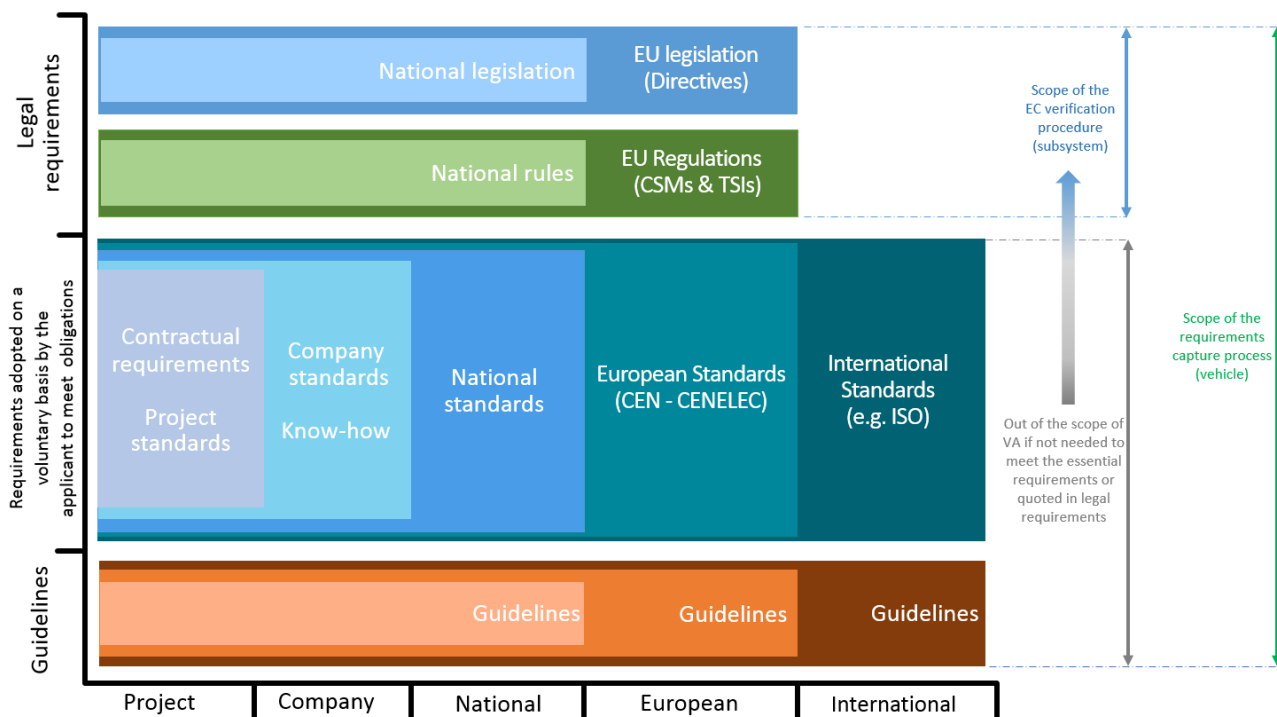
Vždy by sa mal vykonať postup plnenia požiadaviek. Dôkazy o uplatnení postupu plnenia požiadaviek by však mali byť zahrnuté do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie v prípade prípadov povolenia prvej, novej a rozšírenej oblasti použitia.

Aspekty, ktoré je potrebné pokryť postupom plnenia požiadaviek

Základné požiadavky sa týkajú oblastí, ktoré sa týkajú bezpečnosti, zdravia, prístupnosti, spoľahlivosti a dostupnosti, technickej kompatibility a ochrany životného prostredia [pozri prílohu III k smernici (EÚ) 2016/797]. Ak neexistujú požiadavky týkajúce sa základných požiadaviek vymedzených v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch, žiadateľ je aj tak povinný prijať vhodné kroky na ich splnenie.

Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať na všetky požiadavky relevantného práva Únie a všetky relevantné vnútroštátne predpisy. Postup môže byť použitý aj na pokrytie iných požiadaviek (napríklad zmluvných požiadaviek). Požiadavky, ktoré sú mimo rozsahu vydávania povolení pre vozidlá, však nemusia byť pokryté postupom plnenia požiadaviek opísaným vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545, pokiaľ nemajú vplyv na aspekty uvedené v právnom texte, konkrétne na základné požiadavky.

Skupina zastupiteľských orgánov (GRB), čo je skupina združení zahŕňajúca spoločnosti tvoriace železničnú prevádzkovú komunitu a dodávateľské a výrobné odvetvie, uverejňuje na svojom sídle (<http://grbrail.eu>) informatívny zoznam príslušného práva Únie. Treba uviesť, že tento zoznam je len informatívny a neposkytuje sa uistenie o jeho presnosti, úplnosti alebo dostatočnosti.



Legal requirements	Právne požiadavky
National legislation	Vnútroštátne právne predpisy
EU legislation (Directives)	Právne predpisy EÚ (smernice)
National rules	Vnútroštátne predpisy
EU Regulations (CSMs & TSIs)	Predpisy EÚ (CMS a TSI)
Requirements adopted in a voluntary basis by the applicant to meet obligations	Požiadavky prijaté na dobrovoľnom základe žiadateľom na splnenie povinností
Contractual requirements	Zmluvné požiadavky
Project standards	Projektové normy
Company standards	Podnikové normy
Know-how	Know-how
National standards	Vnútroštátne normy
European Standards (CEN-CENELEC)	Európske normy (CEN-CENELEC)
International Standards (e.g. ISO)	Medzinárodné normy (napr. ISO)

Guidelines	Usmernenia
Project	Projektové
Company	Podnikové
National	Vnútroštátne
European	Európske
International	Medzinárodné
Scope of the EC verification procedure (subsystem)	Rozsah pôsobnosti postupu overovania ES (subsystem)
Scope of the requirements capture process (vehicle)	Rozsah postupu plnenia požiadaviek (vozidlo)
Out of the scope of VA if not needed to meet the essential requirements or quoted in legal requirements	Mimo rozsahu VA, ak nie sú potrebné na splnenie základných požiadaviek alebo citovaných v právnych požiadavkách

Obrázok 3: Zdroje a rozsah požiadaviek na povolenie pre vozidlo

Používanie povinných predpisov (TSI a vnútroštátnych predpisov) ako kódexov postupov akceptovania rizika

V rámci postupu plnenia požiadaviek a uplatňovania postupu riadenia rizík opísaného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 402/2013 je možné považovať povinné predpisy (TSI a vnútroštátne predpisy) za „kódexy postupov“, ako je stanovené v kapitolách 2.3.3 a 2.3.4 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 402/2013. V takom prípade môžu byť použité ako zásady akceptovania rizika.

Výhody používania procesu posudzovania rizík stanoveného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 pre postup plnenia požiadaviek

V prípade postupu vydávania povolenia pre vozidlo, ktorý sa v súčasnosti uplatňuje podľa smernice 2008/57/ES, sa postup plnenia požiadaviek, ako aj proces posudzovania rizík vykonávajú v rôznych členských štátoch odlišnými spôsobmi:

- › Niektoré členské štáty majú vnútroštátne predpisy o tom, ako sa proces vykonáva (vrátane subjektov, úloh a zodpovednosti) a
- › neexistuje vzájomné uznávanie posúdení vykonaných posudzovateľmi bezpečnosti [pokiaľ sa nepoužíva vykonávacie nariadenie (EÚ) 402/2013].

Vydávanie povolení pre typ vozidla a/alebo povolení na uvádzanie vozidla na trh, ako je stanovené v smernici (EÚ) 2016/797, nebude fungovať, ak by každý členský štát/vnútroštátny bezpečnostný orgán/agentúra mali odlišné prístupy k postupu plnenia požiadaviek. Z tohto hľadiska je používanie procesu posudzovania rizík stanoveného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 pre postup plnenia požiadaviek výhodné, pretože:

- › povoľujúci subjekt a/alebo dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia môže spochybníť správu o posúdení bezpečnosti uvedenú v článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013 len vyjadrením opodstatnenej pochybnosti (pozri kapitolu 3.7.12), ak je schopný preukázať existenciu podstatného bezpečnostného rizika (čo znamená neprijateľné bezpečnostné riziko s potenciálom závažnej nehody). Dôkazné bremeno preto znáša povoľujúci subjekt a/alebo dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia.
- › Povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia nebudú môcť dopĺňať ďalšie požiadavky.
- › Na rozdiel od subjektov vykonávajúcich nezávislé posúdenia bezpečnosti (známych aj ako nezávislí bezpečnostní posudzovatelia) sa právomoc orgánu posudzovania (CSM RA) riadi pomocou formálnej štruktúry (akreditácia/uznanie). Výsledkom toho bude vzájomné uznanie správ podľa článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013.
- › Umožní sa orgánu posudzovania (CSM RA) byť „interný“, obmedziť rozsah svojho posúdenia na zabezpečenie toho, že postup riadenia rizík bol správne uplatnený a
- › je v súlade so súčasnou praxou v odvetví (plnenie požiadaviek a posudzovanie rizík najmä na začiatku projektu).

Povinné používanie procesu posudzovania rizík stanoveného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 pre postup plnenia požiadaviek

Je povinné používať proces posudzovania rizík, ktorý je vymedzený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013, pre postup plnenia požiadaviek základnej požiadavky na bezpečnosť v prípade subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami v prípade aspektov, na ktoré sa nevzťahujú TSI a vnútroštátne predpisy.

V každom prípade by sa vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2013 malo uplatňovať tak, ako je stanovené v článku 21 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797, keď sa to vyžaduje v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch, ak:

- › bezpečná integrácia medzi subsystémami nie je plne pokrytá TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi a
- › technická kompatibilita vozidla so sieťou nie je plne pokrytá TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi.

Postup plnenia požiadaviek a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2013 by sa takisto mali uplatňovať v prípade zmeny/zmien na už povolenom vozidle a/alebo type vozidla (ako je súčasná prax v prípade vydávania povolenia pre vozidlo podľa smernice 2008/57/ES) vrátane rozhodnutia, ktoré prijal žiadateľ o významnosti zmeny.

V prípade obnovy/modernizácie platí, že aj keby sa zmeny nepovažovali za významné, môže sa vyžadovať nové povolenie, ak sú splnené kritériá uvedené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797. V tomto prípade je potrebné poskytnúť dôkazy o uplatňovaní postupu plnenia požiadaviek a uplatňujú sa ustanovenia článku 13 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Toto je podrobnejšie opísané vo vývojovom diagrame pre fázu 1 (čiastkovú fázu 1.1), ktorá sa nachádza v prílohe XVII k týmto usmerneniam, a v usmerneniach k prílohe I (body 18.8, 18.10, 18.11 a 18.12).

Postup plnenia iných základných požiadaviek než týkajúcich sa bezpečnosti

S cieľom vykonať postup plnenia požiadaviek týkajúci sa iných základných požiadaviek než bezpečnosti si žiadateľ môže vybrať metodiku, ktorá sa bude používať, aj keď metodika môže podliehať ďalším kontrolám povoľujúceho subjektu, ako je stanovené v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545, a dôkazy o uplatnení metodiky takisto posúdi povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, ako sú stanovené v prílohe II a III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545. Rozsah posúdení bude závisieť od toho, či použitá metodika je všeobecne používaná a známa (t. j. normalizovaná).

Môže to tak byť v prípade, keď pre určité zmeny, ktoré vyžadujú nové povolenie, neexistujú aspekty týkajúce sa bezpečnosti. V takom prípade, ako je stanovené v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545 a s cieľom určiť dôkazy potvrdzujúce to, že zmena nemá vplyv na bezpečnostné aspekty, je aj tak povinné uplatnenie prílohy X k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013. Žiadateľ by mal takisto vypracovať správu o posúdení bezpečnosti podľa článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 a vyhlásenie navrhovateľa podľa článku 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013. Táto skutočnosť je podrobnejšie objasnená v usmerneniach k prílohe I (body 18.8, 18.10, 18.11 a 18.12).

Ako uplatniť metodiky postupu plnenia požiadaviek

V súvislosti s procesom posudzovania rizík opísaným v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 sú podrobnosti o spôsobe vykonávania posudzovania rizík uvedené vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013.

Pre daný projekt povolenia pre vozidlo môžu existovať tri rôzne témy, na ktoré sa vzťahuje/vzťahujú hodnotiaci správa/hodnotiace správy vydané orgánom posudzovania (CSM RA) a vyhlásenie vydané navrhovateľom (žiadateľom):

- › uplatnenie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 pre osobitný predmet, ak sa to vyžaduje TSI/vnútroštátnymi predpismi,
- › uplatnenie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 v prípade významnej zmeny a

- › postup plnenia požiadaviek pre základnú požiadavku „bezpečnosť“ a bezpečnú integráciu medzi subsystémami, ak sú s povolením spojené aspekty týkajúce sa bezpečnosti/integrácie subsystému.

Pokiaľ ide o postup plnenia požiadaviek, ak sa používa proces posudzovania rizík vymedzený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 a príslušná správa o posúdení je vypracovaná orgánom posudzovania (CSM RA) a vyhlásenie je vypracované navrhovateľom (žadateľom) podľa článku 15 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013:

- › povoľujúci subjekt posúdi len aspekty opísané v bode 7.1 prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545,
- › orgány NSA pre oblasť použitia nemajú vykonávať žiadne posúdenie, podľa bodu 5 prílohy III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545 a
- › povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by nemali požadovať ďalšie kontroly, analýzu alebo spochybňovať opatrenia na zmiernenie uplatnené žiadateľom a/alebo kritériá na určenie toho, či je riziko akceptovateľné alebo nie, pokiaľ nie sú schopné preukázať existenciu podstatného bezpečnostného rizika a vyjadriť opodstatnenú pochybnosť.

V článku 4 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798 sa vyžaduje, že železničné podniky v rámci svojich systémov riadenia bezpečnosti (SMS) musia zabezpečiť, aby ony a ich zmluvní dodávatelia správne uplatňovali vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013. Povoľujúci subjekt overí len aspekty opísané v bode 7.1 prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545; orgány NSA pre oblasť použitia nemajú vykonávať žiadne posúdenie, podľa bodu 5 prílohy III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545. V každom prípade sa článkom 4 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798 takisto stanovuje povinnosť uplatňovať vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 priamo voči zmluvným dodávateľom.

3.3.2. Identifikovanie prípadu povolenia a rozhodovanie o ňom

Prvým krokom pre žiadateľa je, aby na základe opisu projektu identifikoval a prijal rozhodnutie o povolení, ktoré je uplatniteľné.

3.3.2.1. Článok 14: Identifikácia príslušného povolenia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 4,
- › článok 21 ods. 1,
- › článok 21 ods. 12,
- › článok 21 ods. 13,
- › článok 24 ods. 3,
- › článok 25 ods. 1.

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame čiastkovej fázy 1.1.

Žiadateľ je zodpovedný za rozhodnutie o povolení, ktorý sa vzťahuje na projekt.

Ak nastala zmena v príslušných požiadavkách príslušného práva Únie a/alebo akomkoľvek príslušnom vnútroštátnom predpise, držiteľ povolenia pre typ vozidla by mal prostredníctvom riadenia konfigurácií typu vozidla overiť, či:

- › povolenie pre typ vozidla je naďalej platné (t. j. je stále možné uvádzať na trh ďalšie vozidlá zodpovedajúce povolenému typu vozidla) napr. keď to umožňujú prechodné ustanovenia práva Únie alebo
- › je potrebné požiadať o:
 - obnovené povolenie pre typ vozidla alebo
 - nové povolenie,
 a vytvoriť nový typ vozidla, variant typu vozidla alebo verziu typu vozidla.

Vozidlá, ktoré už sú povolené na uvedenie na trh, by mali zvyčajne zostať povolené, aj keď sa na základe zmeny v predpisoch stalo povolenie typu vozidla neplatným. Vo výnimočných prípadoch však môžu byť zmenou pravidiel dotknuté aj vozidlá, ktoré už boli povolené na uvedenie na trh [článok 4 ods. 3 písm. h) smernice (EÚ) 2016/797].

Ak sú zavedené nové verzie/varianty pre povolený typ vozidla, vozidlá, ktorých uvedenie na trh už bolo povolené, by mali zostať povolené bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia uvedené v článku 4 ods. 3 písm. h) smernice (EÚ) 2016/797. Nové vozidlá môžu byť postavené a povolené v zhode s typom so všetkými variantmi typu vozidla a verziami typu vozidla, ktoré sú stále platné (so zohľadnením akýchkoľvek zmien v pravidlách). Pokiaľ ide o zmeny už povoleného vozidla na dosiahnutie jeho zhody s inou/novou verziou/novým variantom typu vozidla, pozri kapitolu 3.3.2.3.

Predbežné zapojenie [článok 22 až článok 24 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545] zmierni riziko prijímania nesprávnych rozhodnutí, preto je správne rozhodnutie potvrdené v základnom scenári predbežného zapojenia, ak existuje. Žiadateľ sa aj tak môže rozhodnúť, že zmení povolenie pred vydaním stanoviska, ktorým sa stanovuje základný scenár predbežného zapojenia, ak existuje.

Prvé povolenie [prípád a)]

Prvé povolenie (pre novú konštrukciu) môže byť vydané pre typ vozidla vrátane jeho variantov a/alebo verzií, ak existujú, a/alebo vozidla. Keď sa vydá prvé povolenie pre vozidlo, typ vozidla by mal byť povolený zároveň s ním. V tomto prípade je jasné, že vozidlo je v zhode s typom vozidla, preto sa nevyžaduje vyhlásenie o zhode pre dané vozidlo. Všetky ostatné vozidlá daného typu vozidla budú povolené podľa prípadu e): povolenie v zhode s typom.

Obnovené povolenie pre typ vozidla [prípád b)]

Obnovené povolenie pre typ vozidla sa vydáva, keď treba uplatniť zmenu, ktorá sa vykonala v TSI alebo vnútroštátnom predpise v type vozidla tak, aby budúce vozidlá v zhode s typom vozidla boli v súlade so zmeneným predpisom. V samotnom zmenenom predpise sa stanoví, či je potrebné obnoviť povolenie pre typ vozidla.

Obnovené povolenie pre typ vozidla sa obmedzuje iba na prípady, keď sa po posúdení podľa zmenených predpisov preukáže, že typ vozidla je s nimi v súlade bez akejkoľvek zmeny základných konštrukčných charakteristík, t. j. bez zmeny konštrukcie.

Ak existuje zmena základných konštrukčných charakteristík, už to nepatrí do obnoveného povolenia pre typ vozidla a treba to považovať za zmenu už povoleného typu vozidla, pozri kapitolu 3.3.2.2.

Pokiaľ ide o informácie o tom, kedy sa uplatňujú požiadavky uvedené v TSI a/alebo vnútroštátne predpisy, pozri kapitolu 3.3.3.

Povolenie pre typ vozidla zostáva platné na dobu neurčitú, čiže sa vyžaduje obnova povolenia pre typ vozidla, len ak sa v zmene predpisov stanovuje, že existujúce povolenia pre typ vozidla sa stávajú neplatnými so zreteľom na konkrétny parameter. V takom prípade obnovené povolenie pre typ vozidla vyžaduje len overenie zmenených parametrov, v prípade ktorých je na základe nového predpisu existujúci typ vozidla neplatný.

Inými slovami, každý z parametrov typu vozidla (jeho základných konštrukčných charakteristík) si zachováva tzv. právo na uznanie oprávnenia na neurčito, pokiaľ sa v novom/aktualizovanom predpise vyslovene nestanovuje, že sa nová požiadavka na parameter uplatňuje na existujúci typ vozidla, ktorý bude potrebné znovu skontrolovať, aby sa dosiahlo obnovené povolenie pre typ vozidla.

Rozšírená oblasť použitia bez zmeny konštrukcie typu vozidla [prípád c)]

V prípade povolenia pre rozšírenie oblasti použitia typu vozidla bez zmeny konštrukcie typu vozidla zostáva platné existujúce povolenie pre typ vozidla. Toto platí bez ohľadu na to, pre ktorý právny rámec bolo vydané povolenie pre typ vozidla, s výnimkou prípadu, keď bolo povolenie pre typ vozidla pozastavené alebo odvolané.

Na základe toho, že typ vozidla spĺňa základné požiadavky v pôvodnej oblasti použitia, by povoľujúci subjekt (bez vstupu od dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia) mal udeliť rozšírenie oblasti použitia na základe toho, že žiadateľ poskytne dôkazy o tom, že technická kompatibilita medzi vozidlom a sieťou, ktorá tvorí novú časť oblasti použitia, bola skontrolovaná.

Kontroly, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt na účely povolenia rozšírenej oblasti použitia typu vozidla, by mali byť obmedzené na kontrolu toho, či je existujúce povolenie typu vozidla ešte platné, a kontrolu technickej compatibility medzi vozidlom a sieťou v prípade rozšírenej oblasti použitia. Kontroly vykonané už pri prvom povoľovaní by sa nemali opakovať.

Pokiaľ ide o kontroly týkajúce sa technickej compatibility medzi vozidlom a sieťou, malo by sa uplatniť vzájomné uznávanie (vzájomné schvaľovanie) vnútroštátnych predpisov, ak je to možné, aby sa predišlo kontrolám, ktoré nie sú nevyhnutné, pozri kapitolu 3.3.3.

Rozšírenie oblasti použitia vyžadujúce zmenu konštrukcie typu vozidla

Keď typ vozidla potrebuje zmenenú konštrukciu, aby mohol byť povolený a aby mohol fungovať v rozšírenej oblasti použitia v inom členskom štáte, bude potrebné, aby držiteľ povolenia pre typ vozidla požiadala o nové povolenie [prípád d)] a rozšírenie oblasti použitia [prípád c)]. V tomto prípade by agentúra mala byť povoľujúcim subjektom. Skontrolovať by sa mali len prvky konštrukcie, ktoré sú zmenené, ich rozhrania s nezmenenými časťami a kompatibilita so sieťami, na ktoré sa má rozšíriť oblasť použitia.

Bude potrebné, aby žiadateľ preukázal, že úplne zohľadnil účinky zmeny existujúcej konštrukcie a akékoľvek obmedzenia a podmienky používania existujúceho povolenia.

Nové povolenie [prípád d)]

Nové povolenie sa vyžaduje v týchto prípadoch:

- › zmeny už povoleného typu vozidla a/alebo vozidla, ktoré spĺňajú kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797.
- › Nový typ vozidla je vytvorený na základe už povoleného typu vozidla, podľa článku 15 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Ak sa zmeny vykonali na už povolenom vozidle a/alebo type vozidla, uplatňuje sa analýza opísaná v kapitole 3.3.2.2.

V kapitole 3.3.2.2 je opísané, čo sa uplatňuje, pokiaľ ide o rozhodnutie, ktoré treba prijať so zreteľom na zavedenie variantu typu vozidla, verzie typu vozidla alebo vytvorenia nového typu vozidla, keď sa vykonali zmeny na už povolenom type vozidla.

Kritériá rozhodnutia o tom, či sa vyžaduje nové povolenie podľa kritérií článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797:

- a) *„boli vykonané zmeny hodnôt parametrov uvedených v odseku 10 písm. b), ktoré nie sú v rozsahu prijateľných parametrov, ako sa vymedzujú v TSI“*

pričom písmeno b) v odseku 10 článku 21 smernice (EÚ) 2016/797 znie: *„hodnoty parametrov uvedené v TSI a v primeraných prípadoch vo vnútroštátnych predpisoch, ktoré sú dôležité z hľadiska kontroly technickej compatibility medzi vozidlom a oblasťou použitia“.*

Nové povolenie sa preto vyžaduje, ak zmena prináša parameter rozhrania medzi sieťou a vozidlom, ktorý je mimo rozsahu stanoveného v TSI alebo vnútroštátnych predpisoch.

- b) *„Plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti vozidla“*

Subjekty by mali zabezpečiť, aby „sa zachovala všeobecná bezpečnosť železníc, a ak je to uskutočniteľné, aby sa neustále zvyšovala“, preto by sa o zmene nemalo uvažovať, ak bude mať nepriaznivý vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti dotknutého vozidla.

Dá sa teda vyvodiť, že toto ustanovenie sa týka potenciálu mať nepriaznivý vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti dotknutého vozidla, a nie toho, či zmena vo svojej skutočnej realizácii bude mať skutočne negatívny vplyv na bezpečnosť.

Na vyhodnotenie toho, či môže byť dotknutá celková úroveň bezpečnosti dotknutého vozidla, by mal žiadateľ uplatniť vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2013.

Treba uviesť, že ak zmena neovplyvňuje základné konštrukčné charakteristiky, a preto si nevyžaduje povolenie z dôvodov súladu s predpismi podľa článku 21 ods. 12 písm. a) a/alebo c) smernice (EÚ) 2016/797, aj tak môže mať potenciál nepriaznivo ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti dotknutého vozidla, a preto byť dôvodom na nové povolenie. Táto skutočnosť je opísaná aj v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 1.1.

c) „ak si to vyžadujú príslušné TSI“.

Pozri článok 4 ods. 3 písm. h) smernice (EÚ) 2016/797.

Povolenie v zhode s typom [prípady e)]

Povoľujúce subjekty vydávajú povolenie v zhode s typom pre vozidlo alebo skupinu vozidiel na základe vyhlásenia o zhode s typom vozidla (na základe príslušných modulov, napr. SD SH1) predloženého žiadateľom. Posúdenia, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt pre povolenie v zhode s typom, sú stanovené v prílohe II.

Povolenie v zhode s typom môže byť vydané, len pokiaľ zostáva platné povolenie pre typ vozidla. Ak je na základe zmien v predpisoch povolenie pre typ vozidla neplatné, typ vozidla bude potrebovať nové povolenie predtým, ako budú môcť byť povolené ďalšie vozidlá v zhode s typom.

Vyhlásenie o zhode s typom vozidla (napr. založené na module SD alebo SH1) môže žiadateľ vydať až po výrobe vozidla alebo skupiny vozidiel (ak sa žiadateľ rozhodne zahrnúť niekoľko vozidiel do jednej žiadosti o povolenie) v zhode s typom vozidla. Nie je preto možné požiadať o povolenie v zhode s typom pred plánovanou výrobou vozidla alebo skupiny vozidiel, pretože vyhlásenie o zhode s typom vozidla je súčasťou sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie.

Žiadateľ o povolenie v zhode s typom by mal overiť, či:

- › existujú v TSI a vnútroštátnych predpisoch ustanovenia, na základe ktorých môže byť typ vozidla neplatný, alebo ktorými sa ukladajú obmedzenia uvádzania vozidiel, ktoré nespĺňajú najnovšie požiadavky, na trh; a
- › existujú dostatočné informácie (výkresy, technické špecifikácie atď.) týkajúce sa konštrukčného a výrobného procesu na podpísanie vyhlásenia ES o zhode s už povoleným typom.

Práva duševného vlastníctva nie sú priamo spojené s praktickými dojednaniami týkajúcimi sa povolenia pre vozidlo, toto je obchodná/zmluvná záležitosť. Smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545 sa nezakazuje, aby iný subjekt, než je držiteľ povolenia pre typ vozidla, požiadal o povolenie v zhode s typom, pokiaľ má potrebné informácie na vydanie vyhlásenia o zhode s typom.

Ak si subjekt, ktorý nie je držiteľom existujúceho povolenia pre typ vozidla, želá postaviť nové vozidlá a požiadať pre ne o povolenie v zhode s typom, môže:

- › požiadať držiteľa existujúceho povolenia pre typ vozidla, aby pre neho riadil výstavbu. V takom prípade existujúci držiteľ povolenia pre typ vozidla zostáva držiteľom povolenia pre tento typ; alebo
- › ak má dostatočné informácie a znalosti: postaviť vozidlá sám. V takom prípade sa stáva žiadateľom o povolenie na uvedenie vozidla na trh (t. j. predkladá vyhlásenie o zhode s typom vozidla na základe relevantných modulov, napr. SD, SH1 a na základe posúdenia notifikovaného/určeného orgánu), ale nestáva sa držiteľom povolenia pre typ vozidla. Žiadateľ je výhradne zodpovedný za zabezpečenie toho, aby mal dostatočné informácie a znalosti na postavenie vozidiel, ktoré sú v zhode s povoleným typom vozidla. Povoľujúci subjekt by nemal posudzovať tento aspekt.

V každom prípade by žiadateľ mal vždy zabezpečiť, aby nové vozidlá spĺňali základné požiadavky.

Vyhlasenie o zhode s povoleným typom vozidla sa opiera o to, že žiadateľ udržiava certifikáciu systému manažérstva kvality aktuálnu.

Koordinácia povolení – Nové povolenie v kombinácii s rozšírenou oblasťou použitia

Pre prípady, keď je žiadosť o nové povolenie spojená s rozšírenou oblasťou použitia, by bolo veľmi užitočné mať postup predbežného zapojenia na prerokovanie koordinácie a plánovania.

Je potrebné koordinovať povolenia, keď existuje žiadosť o povolenie pre rozšírenú oblasť použitia a o nové povolenie pre rovnaké vozidlo a/alebo typ vozidla. V tomto prípade môže jeden žiadateľ vykonať oba postupy naraz. Sled na získanie povolenia by bol taký, že žiadateľ dostane nové povolenie pred povolením pre rozšírenú oblasť použitia.

Treba to však vnímať ako administratívny proces a posúdenia a rozhodnutia môže spracovať rovnaký hodnotiaci tím naraz. Žiadosť o kombinované nové povolenie a povolenie pre rozšírenú oblasť použitia by mohli byť zaslané naraz, ale povoľujúci subjekt by mal dbať na správny sled vydávania povolení. Rozšírenie oblasti použitia sa môže vykonať len pre vozidlo a/alebo typ vozidla, ktoré sú už povolené.

V prípade rozšírenia oblasti použitia z jedného členského štátu na druhý členský štát v kombinácii so zmenami typu vozidla a/alebo vozidla, ak zámerom žiadateľa nie je zmeniť povolenie v prvom členskom štáte (napr. z toho dôvodu, že zmenené vozidlá nebudú prevádzkované v prvom členskom štáte) alebo držiteľ povolenia pre typ vozidla chce doplniť variant typu vozidla k typu vozidla:

- › Netreba žiadať o nové povolenie v prvom členskom štáte, pretože zmeny sú potrebné len pre druhý členský štát. Vozidlá, ktoré už boli povolené v prvom členskom štáte, nebudú zmenené a budú naďalej v zhode s povoleným typom vozidla vzťahujúcim sa na prvý členský štát.
- › Žiadateľ by mal v tomto prípade požiadať (agentúru alebo orgán NSA 2. členského štátu) o nové povolenie pre nový typ vozidla alebo nový variant typu vozidla (len ak je žiadateľ držiteľom povolenia pre typ vozidla) vzťahujúce sa na zmeny a
- › oblasť použitia nového typu vozidla alebo nového variantu typu vozidla (len ak je žiadateľ držiteľom povolenia pre typ vozidla) bude obmedzená na druhý členský štát.

3.3.2.2. Článok 15: Zmeny v už povolenom type vozidla

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 15,
- › článok 20,
- › článok 21,
- › článok 24.

Zodpovednosť za riadenie zmien v už povolenom type vozidla

Na zmeny v povolenom type vozidla by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla. Riadenie konfigurácií povoleného typu vozidla je zodpovednosťou držiteľa povolenia pre typ vozidla.

Kategórie zmien v už povolenom type vozidla

Rozhodnutia prijaté (potenciálnym) žiadateľom/subjektom riadiacim zmenu, pokiaľ ide o zmeny vo vozidle a/alebo type vozidla na základe štyroch kategórií úprav, sa líšia od rozhodnutia o významnosti zmeny v systéme železníc [v zmysle vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013], ktoré má prijať železničný podnik alebo manažér infraštruktúry uvažujúci o zmene vo svojej časti systému železníc (napr. zaradenie novej konštrukcie vozidla, ktoré má byť prevádzkované na určitých tratiach, do vozového parku). Rozhodnutia zahŕňajú rôzne subjekty za rôznych okolností s rôznymi kritériami rozhodovania, pričom každý subjekt je zodpovedný za svoju časť systému.

Rozhodnutie navrhovateľa o kategorizácii zmeny vozidla a/alebo typu vozidla môže ovplyvniť rozsah zodpovednosti. Ak subjekt riadiaci zmenu rozhodne, že zmena sa netýka kritérií uvedených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a nezavádza sa ňou odchýlka v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu/vyhláseniam ES o overení, preberá zodpovednosť len za riadenie zmeny. Keď subjekt riadiaci zmenu:

- › rozhodne, že sa týka kritérií a vyžaduje sa nové povolenie;
- › identifikuje, že existuje vplyv na sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu/vyhláseniam ES o overení; a/alebo
- › nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla;

mal by vypracovať vyhlásenie/vyhlásenia ES o overení pre dotknutý mobilný subsystém/dotknuté mobilné subsystémy (vrátane neupravených častí) a predložiť žiadosť o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh.

Táto skutočnosť je podrobnejšie opísaná v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 1.1.

(a) Zmeny, ktorými sa nezavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení subsystémov.

Táto kategória zmeny nemá vplyv na vykonané overenia a teda na konštrukciu alebo dokumentáciu, ktorá tvorí základ vydaného povolenia pre typ vozidla (konkrétne sprievodná dokumentácia k žiadosti o povolenie, ktorá zahŕňa sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniam ES o overení subsystémov), preto nemusí byť zahrnutá v riadení konfigurácií typu vozidla. Zmena je však súčasťou údržby vozidla/vozidiel a je potrebné, aby sa na ňu vzťahovalo riadenie konfigurácií vozidla/vozidiel.

(b) Zmeny, ktorými sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení subsystémov, čo si môže vyžadovať nové kontroly, a preto sa vyžaduje overenie podľa platných modulov posudzovania zhody, pričom však nemajú vplyv na základné konštrukčné charakteristiky typu vozidla a nevyžaduje sa pri nich nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797.

Táto kategória zmeny nemá vplyv na konštrukciu (základné konštrukčné charakteristiky) a nevyžaduje si nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, ale má vplyv na dokumentáciu, ktorá tvorí základ pre vydané povolenie pre typ vozidla. Z toho dôvodu sa na ňu má vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla.

Táto kategória zmeny môže ovplyvniť zhodu subsystémov alebo platnosť osvedčení o zhode. Orgány posudzovania zhody vykonávajú potrebné overenia a vydávajú príslušné osvedčenia.

(c) Zmena v základných konštrukčných charakteristikách typu vozidla, pri ktorej sa nevyžaduje nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797.

Táto kategória zmeny má vplyv na základné konštrukčné charakteristiky a má vplyv na dokumentáciu, ktorá tvorí základ vydaného povolenia pre typ vozidla. Zmeny konštrukcie sa netýkajú kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o to, kedy sa vyžaduje nové povolenie. Na to by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla. Mala by sa vytvoriť nová verzia typu vozidla alebo nová verzia variantu typu vozidla.

(d) Zmena typu vozidla, pri ktorej sa vyžaduje nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797.

Zmeny sa týkajú kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o to, kedy sa vyžaduje nové povolenie, pozri kapitolu 3.3.2.1. Na to by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla. Držiteľ povolenia pre typ vozidla môže buď pridať nový variant typu vozidla k povolenému typu vozidla, alebo sa rozhodnúť, že vytvorí nový typ vozidla. Ide o administratívne rozhodnutie držiteľa povolenia pre typ vozidla.

Platí to aj pre vozidlá povolené pred implementáciou smernice (EÚ) 2016/797, pozri odôvodnenie 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Rozšírená (zmenená) oblasť použitia

Rozšírenie (zmena) oblasti použitia má vplyv na základné konštrukčné charakteristiky, t. j. konštrukciu (oblasť použitia je základná konštrukčná charakteristika stanovená vo vydanom povolení pre typ vozidla). V prípade tohto typu zmeny by sa však povolenie malo týkať rozšírenej oblasti použitia podľa článku 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797. Ak je tento typ zmeny spojený s inými zmenami konštrukcie vyžadujúcimi nové povolenie, mali by existovať dve rozhodnutia o povolení, ale môžu byť spojené do jednej žiadosti, pozri kapitolu 3.3.2.1.

Zmena (rozšírenie) oblasti použitia je preto zmenou konštrukcie a má vplyv na dokumentáciu, ktorá tvorí základ vydaného povolenia pre typ vozidla (môže byť potrebné vykonať nové posúdenia zhody podľa vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa rozšírenej oblasti použitia, čo si môže vyžadovať aj aktualizácie sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení, vo vyhláseniach ES o overení, v dôkazoch týkajúcich sa postupu plnenia požiadaviek atď., aj keď neexistujú fyzické zmeny vo vozidle a/alebo v type vozidla). Na to by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla. Zmeny konštrukcie vyžadujú povolenie pre rozšírenú oblasť použitia podľa článku 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797, pozri kapitolu 3.3.2.1. Držiteľ povolenia pre typ vozidla môže buď pridať novú verziu typu vozidla k existujúcemu typu vozidla, alebo sa rozhodnúť, že vytvorí nový typ vozidla. Ide o administratívne rozhodnutie držiteľa povolenia pre typ vozidla.

Ak sa má zmeniť oblasť použitia, bude vytvorená nová verzia typu vozidla alebo nový typ vozidla, pretože oblasť použitia je súčasťou konštrukcie (základné konštrukčné charakteristiky) typu vozidla a vyžaduje povolenie pre rozšírenú oblasť použitia podľa článku 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797.

Nový typ vozidla

Ak sa vytvorí nový typ vozidla, je potrebné, aby bol povolený. Toto sa uplatňuje bez ohľadu na zmenu a to, či by si zmena vyžadovala povolenie. Informácie o uplatniteľnom povolení sa nachádzajú v kapitole 3.3.2.1.

Ak je nový typ vozidla založený na povolenom type vozidla, žiadateľ môže požiadať o nové povolenie, aj keď žiadateľ nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla pre povolený typ vozidla. Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali posudzovať len zmeny a ich rozhrania s nezmenenými časťami. Pozri tiež kapitolu 3.2.2.6 a 3.2.3.3.

V prípade, keď zmena vyžaduje nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 24 ods. 1 a článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, držiteľ povolenia pre typ vozidla môže buď pridať nový variant typu vozidla k existujúcemu typu vozidla, alebo sa rozhodnúť, že vytvorí nový typ vozidla. Ide o administratívne rozhodnutie držiteľa povolenia pre typ vozidla.

Zmeny riadené iným subjektom, než je držiteľ povolenia pre typ vozidla

Ak by subjekt, ktorý nie je držiteľom existujúceho povolenia pre typ vozidla, chcel urobiť zmenu v konštrukcii a/alebo dokumentácii, ktorá tvorí základ pre vydané povolenie pre typ vozidla [zmena kategórie b), c), d) alebo zmena (rozšírenie) oblasti použitia], môže:

- › požiadať existujúceho držiteľa povolenia pre typ vozidla, aby riadil pre neho zmenu, pričom v takom prípade existujúci držiteľ povolenia pre typ vozidla zostáva držiteľom povolenia pre typ vozidla; alebo
- › riadiť zmenu sám. V takom prípade sa subjekt stane žiadateľom a vytvorí nový typ vozidla, ktorý by mal byť povolený. Tento subjekt sa stáva držiteľom povolenia pre typ vozidla pre nový typ vozidla a preberá zodpovednosť za riadenie konfigurácií nového typu vozidla.

Iný subjekt môže vykonať zmeny typu vozidla v mene držiteľa povolenia pre typ vozidla, pokiaľ sú zavedené potrebné zmluvné dojednania. Uvedené zmluvné dojednania nepatria do rozsahu praktických dojednaní postupu vydávania povolení pre vozidlá a povinnosti prináležiace držiteľovi povolenia vozidla by nemali byť prevedené na iný subjekt prostredníctvom zmluvných dojednaní.

Je možné, aby iný žiadateľ založil svoju žiadosť o povolenie pre typ vozidla na už povolenom type vozidla v prípade zavedenia zmeny kategorizovanej ako b), c) alebo d), ako sú stanovené v článku 16 ods. 1

vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 v danom type vozidla, aj keď tento žiadateľ nie je pôvodným držiteľom povolenia pre typ vozidla. Tento žiadateľ môže požiadať o nové povolenie a stať sa držiteľom povolenia pre typ vozidla pre tento nový typ vozidla. V takom prípade bude potrebné, aby žiadateľ zabezpečil, že:

- › povolenie pre typ vozidla pre ten typ vozidla, na ktorom chce založiť svoje nové povolenie, je ešte platné pre zamýšľaný rozsah nového povolenia,
- › má dostatočné informácie o type vozidla na vykonanie zmeny tak, aby nový typ vozidla spĺňal požiadavky, a pre riadenie konfigurácií nového typu vozidla.

Keď je povolený nový typ vozidla, žiadateľ o povolenie nového typu vozidla sa stáva držiteľom tohto povolenia pre typ vozidla. Táto úloha nemôže byť prenesená na iný subjekt.

Či už sa vytvára nový typ vozidla, nový variant typu vozidla alebo nová verzia typu vozidla, overenie by sa malo vzťahovať len na: zmeny vykonané v konštrukcii typu vozidla, ich rozhranie a ich vplyv na zvyšok vozidla a jeho správanie. Zvyšok konštrukcie typu vozidla by sa nemal znovu kontrolovať.

Tabuľka 4: Zhrnutie kategórií zmien a povolení

Zmena	Subjekt riadiaci zmenu	
	Držiteľ povolenia pre typ vozidla	Nie držiteľ povolenia pre typ vozidla
Kategória a)	Žiadna zmena typu vozidla. Žiadne povolenie.	
Kategória b)	Žiadna zmena typu vozidla. Žiadne povolenie. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniam ES o overení subsystémov by sa mala aktualizovať. Na požiadanie by mali byť sprístupnené informácie povoľujúcemu subjektu a/alebo orgánom NSA pre oblasť použitia	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Vytvorí nový typ vozidla. Požiadat' o prvé povolenie alebo nové povolenie.
Kategória c)	Vytvorí novú verziu typu vozidla alebo novú verziu variantu typu vozidla. Poskytnúť relevantné informácie povoľujúcemu subjektu. Povoľujúci subjekt zaregistruje novú verziu typu vozidla alebo variantu typu vozidla v ERATV.	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Vytvorí nový typ vozidla. Požiadat' o prvé povolenie alebo nové povolenie.
Kategória d)	Požiadat' o nové povolenie. (Možnosť rozhodnúť sa pre prvé povolenie)	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Vytvorí nový typ vozidla. Požiadat' o prvé povolenie alebo nové povolenie.
Rozšírená oblasť použitia	Požiadat' o nové povolenie pre rozšírenú oblasť použitia. (Možnosť rozhodnúť sa pre prvé povolenie)	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Vytvorí nový typ vozidla. Požiadat' o prvé povolenie alebo nové povolenie + povolenie pre rozšírenú oblasť použitia.

3.3.2.3. Článok 16: Zmeny v už povolenom vozidle

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 15,
- › článok 20,
- › článok 21.
- › článok 24,
- › článok 25.

Zmeny vo vozidle vykonané podľa článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

Keď subjekt riadiaci zmenu vykonáva svoje posúdenie odchýlok a aktualizáciu sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniu/vyhláseniam ES o overení subsystému(-ov), mal by zohľadniť články 15 a 20 smernice (EÚ) 2016/797 a možný vplyv zmeny na vydané vyhlásenie ES o overení a uvedení príslušného mobilného subsystému(-ov) na trh.

Pokiaľ ide o usmernenia týkajúce sa uplatňovania kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, pozri kapitolu 3.3.2.1.

Treba uviesť, že keď subjekt riadiaci zmenu vykoná zmenu vozidla kategorizovanú v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. c), a založenú na vymedzení typu vozidla v článku 2 ods. 26 smernice (EÚ) 2016/797, vozidlo už nebude patriť k povolenému typu vozidla a nebude s ním v zhode.

Zmeny vykonané subjektom riadiacim zmenu podľa článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie si môžu vyžadovať potrebu aktualizovať registráciu národného registra vozidiel, pokiaľ ide o informácie stanovené v článku 47 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797. Toto sa uplatňuje osobitne vtedy, ak sú zmeny vozidla kategorizované v súlade s článkom 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. V článku 47 ods. 3 písm. c) smernice (EÚ) 2016/797 sa vyžaduje, aby národný register vozidiel obsahoval odkaz na ERATV týkajúci sa vozidla; v prípade, keď došlo k zmenám hodnôt základných konštrukčných charakteristík vozidla [článok 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545], sa odkaz na registráciu v ERATV nebude uplatňovať na zmenené vozidlo, pretože už nepatrí k povolenému typu vozidla a nie je v zhode s povoleným typom vozidla, ktorý je registrovaný v ERATV.

Oznámenie by mal zaslať orgán riadiaci zmenu povoľujúcemu subjektu, ktorý by bol dotknutý, ak by sa vyžadovala žiadosť o povolenie. Informácie o usmerneniach o tom, ktorý subjekt by plnil úlohu povoľujúceho subjektu, sa nachádzajú v kapitole 3.2.2.1. V prípade, keď oznámenie má byť adresované agentúre konajúcej ako povoľujúci subjekt, by malo byť oznámenie predložené prostredníctvom IT nástroja, ktorý vyvinie agentúra. V prípade, že oznámenie má byť adresované dotknutému orgánu NSA konajúcemu ako povoľujúci subjekt, by sa subjekt riadiaci zmenu mal obrátiť na dotknutý orgán NSA s cieľom stanoviť, kam treba oznámenie poslať. Tento IT nástroj môžu používať orgány NSA, ak prijali potrebné opatrenia spolu s agentúrou.

Odporúča sa, aby subjekt riadiaci zmenu používal na svoje oznámenie vzor poskytnutý v prílohe XV, a aby oznámenie obsahovalo informácie stanovené v prílohe XIII.

Pre prípady, keď sa povoľujúci subjekt rozhodne posúdiť oznámenie, príloha XIV poskytuje podporu na posúdenie, pretože obsahuje usmernenia o aspektoch, ktoré treba posúdiť. Vzor, ktorý môže povoľujúci subjekt použiť pre svoje odôvodnené rozhodnutie o oznámení, je dostupný v prílohe XVI.

Ak agentúra ako povoľujúci subjekt dostala oznámenie, povoľujúci subjekt môže mať potrebu konzultácie s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia v prípadoch, keď treba skontrolovať parametre podľa vnútroštátnych predpisov. Príslušné orgány NSA pre oblasť použitia by mali poskytnúť povoľujúcemu subjektu na základe jeho žiadosti:

- › potvrdenie o úplnosti a dostatočne odôvodnených poskytnutých informáciách alebo zoznam chýbajúcich informácií (kontrola úplnosti) a
- › informovať povoľujúci subjekt o správnej alebo nesprávnej kategorizácii, pokiaľ ide o základné konštrukčné charakteristiky, na ktoré sa vzťahujú vnútroštátne predpisy.

Príslušné orgány NSA pre oblasť použitia by mali zareagovať na žiadosť bez zbytočného odkladu a najneskôr do 3 mesiacov od žiadosti o kontrolu parametrov podľa vnútroštátnych predpisov a do 1 mesiaca od žiadosti o kontrolu úplnosti, aby sa povoľujúcemu subjektu poskytol dostatočný časť na prijatie jeho odôvodneného rozhodnutia v maximálnom časovom rámci 4 mesiacov.

Uvedenie vozidla do zhody s inou povolenou verziou typu vozidla a/alebo variantom typu vozidla daného typu vozidla

Zmeny povoleného vozidla, ktoré sú vykonané na účel dosiahnutia zhody vozidla s inou povolenou verziou typu vozidla a/alebo variantom typu vozidla daného typu vozidla, si budú vyžadovať, aby žiadateľ vydal nové vyhlásenie o zhode s typom vozidla. Dôvodom je, že vyhlásenie o zhode s typom je vypracované v súvislosti s konkrétnou verziou a/alebo variantom typu vozidla. Bude preto takisto potrebné, aby bolo vydané povolenie na uvedenie vozidla na trh pre dané vozidlo na základe nového vyhlásenia o zhode s typom vozidla. V tomto prípade by sa k nemu malo pristupovať ako k povoleniu v zhode s typom.

3.3.3. Článok 17: Identifikácia predpisov vrátane neuplatňovania špecifikácií TSI

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2,
- › článok 3,
- › článok 4,
- › článok 6,
- › článok 7,
- › článok 13,
- › článok 14,
- › článok 15,
- › článok 21,
- › článok 24,
- › príloha III.

Žiadateľ je zodpovedný za identifikáciu všetkých uplatniteľných požiadaviek a za zabezpečenie ich splnenia. To nebráni žiadateľovi v tom, aby požiadal o podporu, poradenstvo alebo konzultačné služby tretie strany.

Identifikácia platných predpisov

V predpisoch (konkrétne v prípade TSI a vnútroštátnych predpisov) by malo byť jasné, aký je ich rozsah pôsobnosti a kedy sa uplatňujú. Platné predpisy sú tie predpisy, ktoré sú účinné, keď žiadateľ predkladá svoju požiadavku (žiadosť) prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, v súlade s článkom 4 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797.

S cieľom zohľadniť, že projekty povoľovania vozidiel často majú dlhé trvanie od identifikácie platných predpisov po predloženie žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, v predpisoch (TSI a vnútroštátnych predpisoch) by mali byť stanovené prechodné opatrenia. Je takisto možné neuplatňovanie TSI podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797, prípad, ktorý by sa pravdepodobne uplatňoval medzi konštrukčnou fázou a žiadosťou o povolenie, by bol článok 7 ods. 1 písm. a) („...ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo ktorý je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania dotknutých TSI“).

V každých TSI alebo každom vnútroštátnom predpise by malo byť jasne uvedené, ktoré z predpisov sa vzťahujú na:

- › len nové typy vozidiel a subsystémy pri prvom povolení;
- › existujúce už povolené typy vozidiel (čo znamená, že pre existujúce typy sa bude vyžadovať obnovené povolenie typu vozidla);
- › existujúce vozidlá a ich typ vozidla, ak existuje nové povolenie po obnove alebo modernizácii; a/alebo
- › všetky vozidlá už v prevádzke a prechodné opatrenia pre tieto vozidlá.

Požiadavky, ktoré sa týkajú technickej kompatibility so sieťou, sú vymedzené v TSI (vrátane špecifických prípadov) a vnútroštátnych predpisoch.

Časové limity ustanovení by mali byť odlišné pre rôzne parametre v závislosti od rizika/nákladov/času potrebného na vykonanie zmeny. Malo by byť jasne uvedené, od ktorého dátumu sa ustanovenia uplatňujú.

V zásade by v prechodných ustanoveniach v TSI takisto malo byť jasné to, ktoré verzie sa môžu uplatňovať. Príkladom je nariadenie (EÚ) 2016/919, kde sa v TSI obsahujúci východiskový scenár 3 umožňuje aj uplatňovanie východiskového scenára 2.3.0d.

V TSI by sa malo v kapitole 7 (ktorá sa vzťahuje na ustanovenia o prechode na uplatňovanie TSI) objasniť pre každý parameter, ktoré verzie požiadaviek sa pre daný parameter môžu použiť za ktorých okolností.

Vozidlá, ktorých uvedenie na trh je povolené a ktoré nepodliehajú modernizácii/obnove, by mali zostať povolené a TSI by zvyčajne nemali obsahovať žiadnu požiadavku, ktorou by sa ukladali zmeny v týchto

vozidlách. V prípade modernizácie/obnovy vozidla, ktorého uvedenie na trh je povolené, by sa však v TSI malo uvádzať, kedy sa vyžaduje nové povolenie a ktoré z ustanovení sa uplatňujú. V prípade, keď sú už povolené vozidlá dotknuté novými TSI, sa očakáva výnimka a vyžadovala by sa stratégia, v ktorej sú zohľadnené očakávané náklady, prínosy a vplyvy na dotknuté zainteresované strany a existencia vhodných prechodných opatrení [pozri článok 4 ods. 3 písm. f) smernice (EÚ) 2016/797]. Cieľom je postupne dosiahnuť cieľový systém [pozri článok 4 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797].

Nedostatky v TSI

Nedostatky v TSI sú textové chyby, vynechania, chyby v preklade alebo technickom obsahu, alebo iné nezrovnalosti, ako je uvedené v článku 6 smernice (EÚ) 2016/797.

Článok 6 smernice (EÚ) 2016/797 sa vzťahuje na postup zaobchádzania s nedostatkami v TSI.

Nedostatky v TSI sú zaradené do týchto kategórií:

1. typografické chyby (pravopis, preklepy, chyby počítania, text bez významu, formátovanie, chýbajúce slová, chýbajúce čísla), ako aj zrejme chyby prekladu (t. j. jednoducho zistiteľné v preloženej verzii bez pochybností porovnaním s originálnou anglickou verzou),
2. podstatné lingvistické a prekladateľské nedostatky, ktoré môžu ovplyvniť obsah TSI,
3. technické nedostatky, ktoré treba analyzovať pomocou odborníkov agentúry,
4. kritické chyby,
5. kritické chyby, ktoré musia byť naliehavo opravené.

V závislosti od kategórie nedostatku:

- › Agentúra môže vykonať jednoduchú kontrolu alebo poskytnúť technické stanovisko, ktoré predstavuje prijateľné prostriedky preukázania zhody.
- › Výbor pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc (RISC) je buď jednoducho informovaný, alebo požiadany o schválenie technického stanoviska. V takom prípade sa stanovisko RISC zaznamená v zápisnici z príslušného zasadnutia RISC.
- › V závislosti od dôležitosti a naliehavosti opravy môže byť do prebiehajúcej revízie zahrnutý právny akt, ktorým sa zavádza zmena.
- › Chyby kategórie 1 (typografické chyby) môžu byť opravené korigendom uverejneným v Úradnom vestníku Európskej únie (zvyčajne do niekoľkých týždňov).

Ak sú odhalené nedostatky v TSI, agentúra by mala byť požiadaná o vydanie stanoviska, ktoré môže byť za určitých okolností uverejnené a používané všetkými zainteresovanými stranami (vrátane odvetvia a notifikovaných orgánov) ako prijateľné prostriedky preukázania zhody do revízie príslušných TSI.

Nedostatky v TSI, ktoré už boli prijaté, sú uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie. Nedostatky v TSI, ktoré sú ešte v procese navrhovania agentúrou alebo sú v ktoromkoľvek nasledujúcom kroku schvaľovania, nie je možné nájsť v Úradnom vestníku Európskej únie. Aktualizovaný zoznam nedostatkov v TSI je však pravidelne poskytovaný na zasadnutiach RISC. Odkaz na najnovšiu verziu tohto aktualizovaného zoznamu sa nachádza na webovom sídle agentúry:

- › <http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/DeficienciesTSIs.aspx>

Nedostatky v TSI uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie alebo na webovom sídle agentúry by sa mali zohľadniť počas postupu plnenia požiadaviek.

Riadenie nedostatkov v TSI sa týka opravy obsahu TSI, ako je stanovené v článku 5 ods. 1 smernice 2016/797. Netýka sa to vývoja technických dokumentov uverejnených agentúrou, na ktoré sa odkazuje v TSI. Podobne sa tento dokument nevzťahuje na riadenie kontroly zmien pre špecifikácie ERTMS a dokumenty uvedené v TSI o riadení-zabezpečení a návestení.

Pokiaľ ide o rozdiely medzi preloženými verziami TSI:

Keď je chyba v preklade kritickou chybou, bude sa riešiť vo formálnom postupe so zahrnutím technického stanoviska agentúry, dohodou s Európskou komisiou a schválením Výborom pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc (RISC). Pri zvažovaní svojho technického stanoviska agentúra nebude používať anglickú verziu ako základnú referenciu z toho dôvodu, že všetky rôzne jazykové verzie TSI majú rovnaké postavenie.

Neuplatňovanie TSI

Keď podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 členský štát/členské štáty povolil(-i) žiadateľovi, aby neuplatňoval jedny alebo viac TSI alebo ich časti, toto by sa malo vzťahovať len na konkrétny projekt vzťahujúci sa na osobitnú skupinu vozidiel.

Z toho vyplýva, že povolenie pre typ vozidla bude platné len pre skupinu vozidiel, v prípade ktorej členský štát/členské štáty povolil(-i) žiadateľovi, aby neuplatňoval jedny alebo viac TSI, alebo ich časti. Ak výrobca chce získať povolenie pre novú alebo neskoršiu skupinu vozidiel tohto typu, bude potrebné, aby získal nový súbor povolení na neuplatňovanie na podporu nového typu vozidla a povolenie na uvedenie vozidla na trh pre vozidlo alebo skupinu vozidiel povolených v zhode s typom.

Komisia sa nachádza v procese navrhovania usmernení týkajúcich sa postupu neuplatňovania TSI.

TSI a vnútroštátne predpisy

V TSI a usmerneniach k nim by malo byť jasne uvedené, ktoré vozidlá patria do rozsahu ich pôsobnosti.

Pre vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797 a rozsahu pôsobnosti TSI, sa používa jednotná databáza predpisov na zber platných vnútroštátnych predpisov a agentúra by mala preskúmať tieto vnútroštátne predpisy.

Vnútroštátne predpisy pre vozidlá, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797 a do rozsahu pôsobnosti TSI, by mali byť klasifikované agentúrou v súlade s článkom 14 ods. 10 smernice (EÚ) 2016/797 s cieľom zjednodušiť vzájomné schvaľovanie v rôznych členských štátoch. Žiadateľ by si mal pozrieť jednotnú databázu predpisov, aby získal uvedené klasifikácie pre identifikované platné vnútroštátne predpisy. V prípade vnútroštátnych predpisov, ktoré sú klasifikované ako rovnocenné pre dotknutú oblasť použitia, sa žiadateľ môže rozhodnúť, že bude uplatňovať vnútroštátny predpis len pre jeden z príslušných členských štátov. Posúdenie zhody by sa malo vykonať podľa zvoleného vnútroštátneho predpisu.

Kým bude jednotná databáza predpisov pripravená a zaplnená (migrácia je plánovaná na koniec roka 2019), žiadateľ by si mal pozrieť databázu referenčných dokumentov, ktorá v súčasnosti predstavuje nástroj na uverejňovanie a klasifikovanie vnútroštátnych predpisov súvisiacich s povolením vozidla.

V prípade vozidiel, ktoré sú v rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797, ale nevzťahujú (a nie je to ani v pláne) sa na ne TSI (napr. električko-vlak, metrický rozchod koľají):

- › vnútroštátne predpisy by mali byť oznamované členskými štátmi,
- › agentúra by uvedené vnútroštátne predpisy mala preskúmať [v súlade s článkami 13 a 14 smernice (EÚ) 2016/797 a článkami 25 a 26 nariadenia (EÚ) 2016/796]; a
- › jednotná databáza predpisov (SRD) by mala obsahovať všetky vnútroštátne predpisy.

Členské štáty by mali prijať vnútroštátne predpisy na zabezpečenie toho, aby vozidlá, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti TSI, spĺňali základné požiadavky.

Tieto vnútroštátne predpisy by mali byť vypracované a oznámené v súlade s článkom 14 smernice (EÚ) 2016/797 a najmä by mali byť jednoducho dostupné verejne a napísané terminológiou, ktorej rozumejú všetky zainteresované strany.

Rozsah parametrov, na ktorý sa majú vzťahovať tieto predpisy, musí byť vymedzený na úrovni členského štátu aj so zohľadnením požiadaviek potrebných pre časť oblasti použitia električko-vlakov, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797 (zvyčajne časť týkajúca sa prevádzky v ľahkej mestskej časti prevádzky električko-vlakov).

Čiastočný výber požiadaviek z novej verzie TSI v porovnaní s TSI uplatnenými na posúdenie

Všeobecná zásada je, že používanie požiadaviek z rôznych verzií TSI nie je povolené. Každé TSI predstavujú tzv. balík, s ktorým by sa mal dodržiavať súlad ako s balíkom. Tzv. prístup zlepšovania ku zhode s TSI počas životnosti vozidla na základe rôznych verzií TSI preto nie je povolený, pokiaľ sa to vyslovene nedovoľuje/nevyžaduje v TSI. Ak je však upravená časť vozidla, na upravovanú časť vozidla by sa mala uplatniť platná verzia TS - nie však na zvyšok vozidla.

Čiastočný výber požiadaviek z novej verzie TSI v porovnaní s TSI uplatnenými na posúdenie (vrátane požiadaviek na stiahnutie) môže nastať:

- › od začiatku projektu preto, že prechodné obdobie v TSI umožňuje používanie starých verzií a/alebo
- › v neskorších fázach procesu z dôvodu uverejnenia novej verzie TSI.

Ak je možný čiastočný výber požiadaviek z novej verzie TSI v porovnaní s TSI, ktoré sa uplatňujú na posudzovanie (vrátane požiadaviek na stiahnutie) pre daný subsystém, v TSI by malo byť stanovené, do akej miery je to povolené, a podmienky. Notifikovaný orgán by mal schváliť čiastočný výber požiadaviek z novších TSI, pokiaľ to, čo žiadajú žiadatelia, je v súlade s tým, čo je stanovené v TSI. Notifikovaný orgán je však zodpovedný za vydanie osvedčenia ES, takže by mal skontrolovať celkovú konzistentnosť súboru požiadaviek používaných počas vydávania osvedčenia.

Ak TSI v novej verzii vytvárajú novú alebo zmenenú požiadavku, malo by sa v nich objasniť, či a kedy sa táto požiadavka uplatňuje na vozidlá povolené podľa skorších verzií TSI.

Ak sa z TSI odstráni požiadavka v porovnaní s predchádzajúcimi verziami, mala by sa uplatňovať zásada tzv. balíka a vozidlá povolené podľa starých TSI musia byť naďalej v úplnej zhode so starými TSI tak, aby bola ich konfigurácia stabilná a aby bola zachovaná kompatibilita pri povolení. Ak však bola odstránená požiadavka, pretože nie je potrebná, v nových TSI by malo byť v rámci prechodných opatrení uvedené, že zhoda vozidiel povolených podľa skoršej verzie TSI s odstránenou požiadavkou sa už nevyžaduje.

Prijateľné prostriedky preukázania zhody

Povoľujúci subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia by nemali spochybniť uplatnenie prijateľných prostriedkov preukázania zhody alebo prijateľných vnútroštátnych prostriedkov preukázania zhody.

Prijateľné prostriedky preukázania zhody na základe technického stanoviska vydaného agentúrou by mali byť sprístupnené Komisii. Prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody by mali byť sprístupnené členskými štátmi.

Treba uviesť, že:

- › prijateľné prostriedky preukázania zhody vydané agentúrou sú dostupné na webovom sídle agentúry a/alebo sú dostupné v Komisii (napr. zoznam RISC nedostatkov v TSI atď.).
- › Článok 6 smernice (EÚ) 2016/797 sa týka nedostatkov v TSI, čo znamená, že do revízie TSI môže byť pre akýkoľvek projekt vydané stanovisko agentúry. „Posúdenie projektov“ znamená overenie zhody.
- › Technické stanovisko agentúry je vždy odôvodnené.
- › V postupe riadenia nedostatkov v TSI by sa mali zväziť „prijateľné prostriedky preukázania zhody“.
- › Technické stanovisko vydané agentúrou sa môže vzťahovať na rôzne položky, napríklad nedostatky v TSI alebo spôsoby plnenia TSI. Technické stanovisko sa môže stať „prijateľným prostriedkom preukázania zhody“.
- › Pokiaľ ide o predpoklad zhody, treba zväziť iné dokumenty (napr. usmernenia k TSI).

Inovatívne riešenia

Agentúra môže vydávať stanoviská aj v prípade inovatívnych riešení (ako sú vymedzené v TSI). V takom prípade:

- › výrobca informuje Komisiu o tom, ako inovatívne riešenie dopĺňa/ako sa odchyľuje od požiadaviek TSI;
- › agentúra vydá stanovisko k inovatívnejmu riešeniu na žiadosť Komisie. Stanovisko môže obsahovať nezáväznú odporúčania, ak je to vhodné;
- › Komisia vydá stanovisko (kladné alebo záporné). Ak je záporné, inovatívne riešenie sa nemôže použiť;
- › Agentúra použije kladné stanovisko vydané Komisiou na zmenu TSI a
- › žiadatelia a notifikované orgány môžu používať vydané stanovisko ako „prijateľný prostriedok preukázania zhody“ do prijatia revidovaných TSI.

Povoľujúci subjekt by mal akceptovať opísané uplatnenie prijateľných prostriedkov preukázania zhody.

Treba uviesť, že:

- › malo by sa uplatniť v skorej fáze počas tzv. predbežnej konštrukcie a v zásade by nemalo byť spojené s osobitným projektom, keďže cieľom je revidovať TSI.
- › Jednotné kontaktné miesto v súčasnosti nie je plánované ako nástroj na riadenie aspektov týkajúcich sa inovatívnych riešení.
- › Postup na opravu nedostatkov v TSI a postup pre inovatívne riešenia je nezávislý od postupu vydávania povolení pre vozidlá.

Pokiaľ ide o postup pre inovatívne riešenia:

- › Inovatívne riešenia sú uvedené v TSI, ktoré obsahujú opis postupu revidovania TSI so zohľadnením inovatívneho riešenia.
- › Technické stanovisko na základe žiadosti o inovatívne riešenie je podobné procesu navrhovania TSI; môžu sa viesť konzultácie so zástupcami sektora.
- › Toto by sa mohlo uskutočniť v pracovnej skupine (ak existuje aktívna pracovná skupina) alebo prostredníctvom siete orgánov NSA a siete zastupiteľských orgánov, pozri článok 38 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2016/796 (s odkazom na článok 10 ods. 2), v ktorom sa uvádzajú „stanoviská k zmenám ktoréhokoľvek aktu prijatého na základe smernice (EÚ) 2016/797 alebo smernice (EÚ) 2016/798“ ako „prijateľné prostriedky preukázania zhody“.

Prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody

Vnútroštátne prostriedky preukázania zhody môžu byť vydané členskými štátmi ako spôsoby plnenia vnútroštátnych predpisov. V smernici (EÚ) 2016/797 sa uvádza, že je vnútroštátnou povinnosťou vymedziť postup vydávania vnútroštátnych prostriedkov preukázania zhody:

- › Členský štát vydáva „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“.
- › Žiadateľ a určené orgány môžu používať „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“ vydané členským štátom/členskými štátmi.

„Prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“:

- › sú spojené s vnútroštátnym predpisom a nemali by vytvoriť rozpor ani prekryvanie s TSI,
- › by mali byť zhromaždené prostredníctvom jednotnej databázy predpisov podľa článku 27 nariadenia (EÚ) 2016/796 (pre transparentnosť a technický súlad s TSI a vnútroštátnymi predpismi),
- › nemusia byť notifikované, keďže nie sú povinné. V rámci projektu upratovania vnútroštátnych predpisov bude každá zmena vykonaná v predpisoch alebo s priloženými „prijateľnými vnútroštátnymi prostriedkami preukázania zhody“ predmetom preskúmania agentúrou.
- › V jednotnej databáze predpisov sa zhromažďujú „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“, ktoré sa týkajú vnútroštátneho predpisu.

Nedostatok vo vnútroštátnom predpise by mal vyriešiť členský štát vydaním novej verzie dotknutého vnútroštátneho predpisu.

3.3.4. Článok 18: Identifikácia a vymedzenie potrebných opatrení na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 13,
- › článok 14,
- › článok 21.

Vyžaduje sa, aby vnútroštátne predpisy boli štruktúrované v súlade s prílohou k rozhodnutiu 2015/2299/EÚ. Pokiaľ ide o testy na sieti, parameter 1.4 „Vnútroštátna požiadavka testovania“ uvedeného rozhodnutia zahŕňa vnútroštátne predpisy (ak existujú) testov na sieti. Vnútroštátne predpisy zaznamenané na základe tohto parametra poskytujú informácie o tom, čo musí urobiť/poskytnúť žiadateľ, aby mohol použiť vozidlo na testy na sieti členského štátu.

TSI a vnútroštátne predpisy by mali poskytovať dostatočné informácie o fázach posúdenia každej požiadavky.

Podrobnejšie informácie o používaní vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 žiadateľom a/alebo železničným podnikom na preukázanie/zabezpečenie bezpečnosti počas testov na sieti sú uvedené v kapitole 3.4.4.

3.3.5. Článok 19: Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21.

Keď treba vydať dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, zodpovednosť prináleží len dotknutému orgánu NSA pre oblasť použitia. Ako je stanovené v článku 21 ods. 3 a ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797, právo požiadať žiadateľa, aby vykonal testy na sieti, prináleží len povoľujúcemu subjektu a/alebo dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia. Manažér infraštruktúry by nemal žiadať, aby žiadateľ vykonal testy na sieti, a nemal by ukladať žiadne technické požiadavky na konštrukciu vozidla (pozri kapitolu 3.2.3.4 o povinnostiach manažéra infraštruktúry).

Testy na sieti sú často potrebné na poskytnutie dôkazov o zhode ako súčasti overenia ES subsystémov. Musia sa preto vykonávať pred povolením typu vozidla a/alebo povolením na uvedenie vozidla na trh a pred zostavením celého súboru dôkazov o súlade s príslušnými požiadavkami. V súčasnosti sa v závislosti od členského štátu a jeho právneho rámca zvyčajne poskytuje uistenie o tom, že sa riadia riziká prevádzkovania vozidla, kombináciou:

- (a) dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, ak sa to stanovuje vo vnútroštátnom právnom rámci;
- (b) uplatnením systému riadenia bezpečnosti železničného podniku;
- (c) posúdením bezpečnostných rizík týkajúcich sa používania vozidla, v prípade ktorého sa ešte nepotvrdilo, že úplne spĺňa základné požiadavky; a
- (d) vykonaním testov na sieti v súlade s opatreniami manažéra infraštruktúry pre testy na sieti.

Ďalej je uvedených niekoľko objasnení o každom z rôznych prístupov k riadeniu rizík týkajúcich sa používania vozidla na účely testov na sieti na základe súčasných postupov v rôznych členských štátoch.

(a) Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti

Tento oddiel sa uplatňuje, len ak sa v právnom rámci členského štátu stanovuje, že sa vyžaduje dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti. V takom prípade by sa vo vnútroštátnom právnom rámci mali stanovovať:

- › postup, ktorým sa treba riadiť,
- › požadovaná dokumentácia vrátane formátu, v ktorom má byť poskytnutá,
- › kritériá rozhodovania, ktoré sa uplatnia na vydanie dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, a
- › časové rámce, ktoré má rešpektovať dotknutý orgán NSA na účely posúdenia.

Odporúča sa, aby dotknutý orgán NSA pri rozhodovaní o tom, či vydá dočasné povolenie, posúdil nasledujúce podrobné prvky:

- › Súlad s TSI:
 - akékoľvek prechodné vyhlásenie o overení vypracované pre projekt,
 - platné vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie všetkých komponentov interoperability, a
 - to, či boli vykonané všetky posúdenia týkajúce sa rozsahu žiadosti o dočasné povolenie, napríklad:
 - revízia konštrukčného riešenia,
 - typové testy a
 - dohľad nad systémom manažérstva kvality.
- › Súlad s vnútroštátnymi predpismi:
 - Rovnako ako v prípade TSI, či boli vykonané všetky posúdenia týkajúce sa rozsahu žiadosti o dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti (revízia konštrukčného riešenia, typové testy, dohľad nad systémom manažérstva kvality atď.).
- › Posúdenie rizika vzťahujúce sa na zmenu systému železníc vyplývajúcu z testov na sieti má vplyv na bezpečnosť a/alebo preukázanie, že aspekty konštrukcie vozidla, na ktoré sa nevzťahujú technické predpisy alebo ešte neposúdené na základe technických predpisov (ak existujú), umožňujú bezpečnú prevádzku počas navrhovaných testov na sieti (pozri oddiely „Uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku“ a „Posúdenie rizík“ ďalej v texte).
- › Plánovanie vykonania testov na sieti poskytuje dostatočnú mieru podrobnosti a primerané dôkazy na vykonanie testov na sieti:
 - bezpečne a
 - s primeranou úrovňou technickej kompatibility.
- › Plánovanie vykonania testov na sieti by malo zahŕňať aspoň:
 - aspekty testov na sieti, ktoré sa riešia prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti železničného podniku,
 - špecifikácie testov, ktoré sú relevantné pre zapojené subjekty:
 - Železničný podnik – vymedzenie prevádzkových otázok, napríklad rýchlosti a mimoriadnych podmienok.
 - Manažér infraštruktúry – identifikovanie všetkých osobitných podmienok infraštruktúry, ktoré sú potrebné na účely testov na sieti, napríklad stav hlavy koľajnice, signalizačné opatrenia, opatrenia zásobovania elektrického trakčného vedenia a uzavretie železničných priecestí.

- sled testov na sieti vrátane kritérií úspešnosti na ukončenie jedného testu a začatie ďalšieho testu,
- údržbu vozidla počas testov na sieti a
- prevádzkovú dokumentáciu potrebnú na používanie vozidla na testy na sieti, napríklad príručku rušňovodiča.

Časový rámec rozhodnutia dotknutého orgánu NSA nie je vymedzený v smernici (EÚ) 2016/797 ani vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545. Odporúča sa, aby orgán NSA prijal rozhodnutie najneskôr do dvoch mesiacov po doručení žiadosti. Po prijatí rozhodnutia bude železničný podnik a manažér infraštruktúry potrebovať čas na vykonanie opatrení potrebných na účely testov na sieti. Žiadateľ by mal zohľadniť čas potrebný na tieto procesy pri plánovaní načasovania svojej žiadosti o dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti a vykonania týchto testov na sieti.

Príslušný orgán NSA by mal prijať rozhodnutie na základe informácií dodaných žiadateľom, aj keď by mal overiť, či existujú nejaké relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, a vziať ich do úvahy pri opatreniach na používanie vozidla na účely testov na sieti.

Ak dotknutý orgán NSA dospeje k záveru, že žiadosť je uspokojivá, vydá dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, ktoré bude obmedzené na rozsah testov, ktoré sa majú vykonať na sieti. Toto obmedzenie sa môže týkať osobitného testu na sieti alebo série testov na sieti, časového obdobia, počas ktorého môžu byť testy na sieti vykonávané, alebo iných aspektov.

Po uplynutí lehoty už dočasné povolenie nie je platné a bude potrebné ďalšie dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti od dotknutého orgánu NSA, ak sú potrebné ďalšie testy na sieti. Keď sú testy na sieti hotové, žiadateľ by mal požiadať o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh normálnym spôsobom.

Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti je vydané len na účely vykonania testov: neumožňuje, aby bolo vozidlo uvedené do prevádzky na prepravu cestujúcich, nákladu ani na žiadny iný účel, na ktorý má byť uvedené na trh.

Ak treba mať ďalšie vozidlá povolené na účely vykonania testov na sieti na základe dočasného povolenia a nedošlo k zmene v konštrukcii vozidiel, dokumenty, ktoré už boli predložené dotknutému orgánu NSA pri žiadaní o dočasné povolenie pre prvé vozidlo, mali by sa považovať za platné a nemali by sa znovu kontrolovať.

Ak nastali zmeny medzi prvým vozidlom/prvými vozidlami, ktoré sa majú testovať na sieti, a akýmkoľvek následnými vozidlami, žiadateľ by mal vypracovať jasné vyhlásenie o tom, ktoré časti dokumentácie predloženej k prvému vozidlu/prvým vozidlám sú stále platné pre následné vozidlo(-á), a mal by poskytnúť potrebnú dokumentáciu vzťahujúcu sa na upravené aspekty, najmä:

- › zmeny vykonané na základe výsledkov testov na sieti vykonaných pomocou prvého vozidla/prvých vozidiel a
- › plán testov a sled testov na sieti pre následné vozidlo(-á).

Odporúča sa, aby žiadateľ, dotknutý orgán NSA a manažér infraštruktúry spolupracovali na dohodnutí celkovej stratégie pre dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti tak, aby sa časové harmonogramy nepredlžovali potrebou predložiť súbor žiadostí vzťahujúcich sa na každú fázu testovania samostatne. Namiesto toho môže jedna žiadosť vymedzujúca míľniky testovania s kritériami úspešnosti pre každý z nich tvoriť základ pre jedno dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti a umožniť manažérovi infraštruktúry zaviesť opatrenia pre celý harmonogram testov na sieti. Je možné spojiť tento proces s dohľadom dotknutého orgánu NSA, ak je potrebná dôvera v účinnosť opatrení na používanie vozidla/vozidiel na účely testov na sieti.

(b) Uplatnenie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku

Bez ohľadu na to, či vnútroštátny právny rámec členského štátu obsahuje právnu požiadavku na dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, železničný podnik prevádzkujúci vozidlá na účely testov na sieti by mal používať svoj systém riadenia bezpečnosti na účely riadenia rizík prostredníctvom prevádzkového plánovania, riadenia aktív a opatrení týkajúcich sa rozhraní. V prípade, keď dotknutý orgán NSA udelil dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, nie je nevyhnutné, aby železničný podnik opakovane hodnotenie prvkov, ktoré tvoria súčasť vnútroštátneho právneho rámca pre dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti.

Na účely používania vozidiel na testovanie na sieti pre oblasť použitia by mal systém riadenia bezpečnosti železničného podniku zahŕňať všeobecné opatrenia na používanie vozidiel na účely testov na sieti. Tieto budú vyžadovať prípravu osobitnejších procesov a postupov v rámci plánu testov, ktoré sa bude vzťahovať na konkrétne testy, ktoré sa majú vykonať na sieti. Ak neexistuje požiadavka na dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, očakáva sa, že procesy a postupy železničného podniku zahŕňajú položky, ktoré by inak boli stanovené pre dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti (pozri uvedený oddiel „Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti“). Vo všetkých prípadoch sa bude musieť uplatňovať vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 na hodnotenie vplyvu používania vozidla na testy na sieti a toho, či predstavujú významnú zmenu, ktorá si vyžaduje uplatnenie postupu riadenia rizík vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 (ďalej).

Akékoľvek zvyškové prevádzkové riziká vyplývajúce z používania vozidla na účely vykonávania testov na sieti by mali byť riadené pomocou systému riadenia bezpečnosti, napríklad:

- › rozhrania s manažérom infraštruktúry,
- › výber rušňovodiča/manažera rušňovodiča kontrolujúceho pohyby vlaku počas testov na sieti,
- › úloha iných osôb, ktoré majú povolené byť na palube vlaku,
- › opatrenia na začatie a dokončenie testov na sieti vrátane toho, ako bude vozidlo premávať medzi svojím odstavným miestom a miestom testovania, a
- › núdzové opatrenia vrátane krokov, ktoré treba prijať, ak sa prekročia ktorékoľvek dohodnuté bezpečnostné parametre.

Systém riadenia bezpečnosti bude zahŕňať postupy, ktorými sa treba riadiť, aby sa zabezpečilo, že so všetkými stranami, ktoré môžu byť dotknuté testami na sieti, sa viedli konzultácie a že boli účinne oznámené dohodnuté opatrenia.

(c) Posúdenie rizík

Používanie vozidla na účely vykonania testov na sieti znamená, že existujú aspekty vozidla, ktoré nie sú úplne známe, napríklad brzdný účinok alebo účinnosť komunikácie medzi systémami vo vlaku a pozemnými systémami: preto sa vyžadujú testy na sieti. Proces riadenia bezpečnosti, ktorý zahŕňa posúdenie rizík, poskytuje štruktúrovaný spôsob identifikácie prostriedkov na kontrolu rizík, ktoré by sa zvyčajne riadili pomocou uplatňovania predpisov, a tak môže tvoriť súčasť procesu dotknutého orgánu NSA na vydanie dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti. Podobne môže byť súčasťou opatrení železničného podniku a manažera infraštruktúry na riadenie bezpečnosti, ak neexistuje proces na vydanie dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti.

Z hľadiska vozidla a jeho prevádzky navrhovateľom môže byť žiadateľ o povolenie, pre ktorého testy na sieti poskytnú dôkaz o dodržiavaní súladu s predpismi, alebo železničný podnik, ktorý bude zodpovedný za prevádzku vlaku počas testov na sieti. V oboch prípadoch bude musieť žiadateľ a železničný podnik spolupracovať na zabezpečení toho, aby sa v hodnotení rizík zohľadnili inžinierske prvky vozidla a prevádzkové aspekty používania vozidla na účely vykonania testov na sieti.

Postup plnenia požiadaviek a identifikácia predpisov, ktorá sa uskutočňuje počas skorej fázy projektu, poskytnú základ pre identifikáciu nebezpečenstva. Nebezpečenstvo, ktoré nie je kontrolované prostredníctvom dodržiavania súladu s predpismi, môže byť riadené kombináciou zásad akceptovania rizika.

Posúdenie rizík navrhovateľom by malo zohľadniť zložitosť, aby sa rozhodlo, či je dostatočná jedna správa o posúdení bezpečnosti, alebo či by sa malo uskutočňovať posúdenie orgánom posudzovania (CSM RA) postupne podľa toho, ako napredujú testy na sieti. Bez ohľadu na to, či sa vykoná ako postup s jednou alebo viacerými fázami, priebežné preskúmanie platnosti vstupov do posúdenia rizík je súčasťou opatrení na riadenie bezpečnosti. V prípade testov na sieti dosiahnuté výsledky naznačujú, či sa závery posúdenia rizík môžu naďalej používať, alebo či sa vyžaduje nové posúdenie: napríklad geografické odlišnosti v účinnosti komunikačných systémov môžu naznačovať, že sú potrebné podrobnejšie testy na sieti s potenciálnou potrebou preskúmať posúdenie rizík na podporu tejto skutočnosti.

(d) Opatrenia manažéra infraštruktúry pre testy na sieti

Na to, aby žiadateľ požiadal o prístup k trati na účel používania vozidla na účely testov na sieti, by mal nahliadnuť do vnútroštátnych predpisov, na ktoré sa odkazuje v parametri 1.4 rozhodnutia 2015/2299/EÚ. Tieto predpisy obsahujú vnútroštátne procesné požiadavky týkajúce sa testov na sieti (pozri kapitolu 3.3.4) a mali by opisovať:

- › časový rámec prístupu k infraštruktúre a
- › potrebné informácie, ktoré by žiadateľ mal poskytnúť manažérovi infraštruktúry.

Manažér infraštruktúry by mal vyhodnotiť povahu testov, ktoré sa majú vykonať na sieti, a požadované podmienky, aby identifikoval a poskytol do 3 mesiacov od žiadosti:

- › prevádzkové podmienky, ktoré sa majú uplatniť na vozidlo počas testov na sieti, ako je predchádzanie prevádzke s trakčným systémom v poruchovej prevádzke, t. j. so zníženým počtom meničov v prevádzke na testovacom vlaku;
- › akékoľvek potrebné opatrenia, ktoré treba prijať v súvislosti s infraštruktúrou na zabezpečenie bezpečnej a spoľahlivej prevádzky počas testov na sieti (napr. nezapríčiňujúcich narušenie prepravy) a
- › akékoľvek potrebné opatrenia na zariadeniach infraštruktúry počas testov na sieti (napr. vyššie napätie trolejového vedenia než je zvyčajné).

Manažér infraštruktúry by mal poskytnúť informácie o infraštruktúre žiadateľom a železničným podnikom nediskriminačným spôsobom. Toto sa dosiahne zaznamenávaním relevantných informácií v RINF, vo vyhlásení manažéra infraštruktúry o sieti a pomocou poskytnutia akýchkoľvek iných relevantných informácií.

Ak treba, dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali uplatniť akékoľvek primerané opatrenia na zabezpečenie toho, že manažér(-i) infraštruktúry povolí(-ia), aby sa na sieti vykonali potrebné testy v stanovených časových limitoch.

Prideľovanie vlakových trás je samostatný postup, ktorým sa zaoberá železničný podnik a manažér infraštruktúry, a nevzťahujú sa naň praktické dojednania týkajúce sa povolenia pre vozidlo.

3.3.6. Článok 20: Identifikácia zamýšľaných podmienok používania vozidla a iné obmedzenia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Podmienky používania a iné obmedzenia sú súčasťou konštrukcie vozidla a tvoria ohraničenia toho, ako je zamýšľané používanie vozidla. Existujú tri široké fázy identifikácie podmienok používania a iných obmedzení:

- › identifikované v konštrukčnej fáze,
- › odvodené z posúdenia zhody a
- › uložené povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia.

Počas prvej fázy postupu vydávania povolení pre vozidlá (fáza 1: príprava žiadosti, pozri kapitolu 3.3) by žiadateľ mal identifikovať zamýšľané podmienky používania a iné obmedzenia (napríklad rozchod, maximálnu rýchlosť, obmedzenia rýchlosti vyplývajúce z izolácie dielov brzdiaceho systému, teplotný rozsah atď.), ktoré sa uplatňujú, so zohľadnením konštrukcie vozidla a jeho zamýšľanými prevádzkovými podmienkami.

Podmienky používania a iné obmedzenia by mali byť formulované v technických podmienkach, ako sú základné konštrukčné charakteristiky typu vozidla, nie podľa geografickej oblasti (napr. trať medzi A a B).

Môže byť potrebné doplniť ďalšie podmienky a obmedzenia v dôsledku posúdenia zhody (fáza 3: posúdenie zhody, pozri kapitolu 3.5) s cieľom dodržať súlad s relevantnými požiadavkami (napr. obmedzenie maximálnej prevádzkovej rýchlosti v mimoriadnych prevádzkových podmienkach, napríklad nedostupnosti určitých brzdných modulov alebo obmedzenia počtu povolených konfigurácií zberačov atď.). Tieto podmienky a obmedzenia používania má vymedziť žiadateľ po dohode s príslušnými orgánmi posudzovania.

Určité obmedzenia môžu vyplývať zo zlyhania zariadení, napríklad zníženie rýchlosti, keď je vzduchové odpruženie vypustené, ktoré môžu byť identifikované v rámci posúdenia zhody na základe harmonizovaných noriem, ktoré sú platné. Zámerom nie je, aby bol účinok každého možného zlyhania komponentu zahrnutý do podmienok používania a iných obmedzení. Posúdenie týchto scenárov však tvorí súčasť procesu projektovania.

Niektoré z podmienok a obmedzení používania budú odvodené od postupu plnenia požiadaviek, ako aj procesu posudzovania rizík, najmä používania procesu posudzovania rizík stanoveného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 402/2013 pre požiadavky týkajúce sa bezpečnosti (základná požiadavka na bezpečnosť v rámci subsystémov a bezpečná integrácia subsystémov).

Žiadateľ potom zostaví sprievodnú dokumentáciu k žiadosti o povolenie a predloží žiadosť o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (fáza 4: predloženie žiadosti, pozri kapitolu 3.6). Všetky podmienky a obmedzenia používania identifikované do tejto fázy by mali byť stanovené v žiadosti o povolenie.

Povoľujúci subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia môžu uviesť ďalšie podmienky používania a iné obmedzenia v dôsledku ich posúdenia žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti (fáza 5: spracovanie žiadosti, pozri kapitolu 3.7).

Vydané povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (fáza 6: záverečná dokumentácia a udelenie povolenia, pozri kapitolu 3.8) by malo zohľadňovať všetky podmienky používania vozidla a iné identifikované obmedzenia.

Žiadateľ má možnosť odvolať sa v prípade nesúhlasu s podmienkami používania a inými obmedzeniami, ktoré uložil povoľujúci subjekt, pozri kapitolu 3.8.5.

Podmienky používania a iné obmedzenia:

- › by mali byť založené na potrebných posúdeniach,
- › môžu si vyžadovať rokovanie a dohodu medzi žiadateľom, železničným podnikom, držiteľom a/alebo manažérom infraštruktúry, najmä v prípade vývozných obmedzení prevádzky a/alebo údržby vozidla,
- › by mal zvážiť používateľ vozidla v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti,
- › je potrebné objasniť pred vydaním povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, a preto by mali byť zahrnuté v žiadosti o povolenie, podľa prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545. Povoľujúci subjekt by mal zahrnúť podmienky používania a iné obmedzenia, ktoré žiadateľ stanovil, vo vydanom povolení,
- › ak sa týkajú bezpečnosti, mali by byť krížovo kontrolované príslušným orgánom posudzovania (CSM RA), aby sa zabezpečilo, že sú v súlade s procesom posudzovania rizík vykonaného žiadateľom a nevyvolávajú ďalšie bezpečnostné riziká,
- › úlohou orgánu posudzovania (CSM RA) je skontrolovať, či bol proces posudzovania rizík stanovený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 uplatnený, keď sa to vyžaduje.

Úlohou orgánu posudzovania (CSM RA) nie je kontrolovať, či podmienky používania a iné obmedzenia, ktoré žiadateľ zahrnul v žiadosti o povolenie pre vozidlo:

- môžu brániť prevádzke vozidla z komerčného hľadiska (napr. zníženie maximálnej prevádzkovej rýchlosti, nízky počet kilometrov medzi operáciami údržby atď.) ani
 - vykonávať technické hodnotenie možných podmienok používania a iných obmedzení, ktoré sú potrebné na odstránenie nesplnenia požiadaviek TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov.
- › Notifikované orgány a/alebo určené orgány, vždy za časti, za ktoré sú zodpovedné, by mali takisto krížovo skontrolovať podmienky používania a iné obmedzenia s cieľom potvrdiť, že sú v súlade s vykonanými posúdeniami a
 - › povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by nemali kontrolovať, či sú podmienky používania a iné obmedzenia (vrátane vývozných obmedzení) primerané z obchodného hľadiska (napr. riziko nesplnenia zmluvných záväzkov výrobcu, keď železničný podnik uloží podmienky používania a iné obmedzenia, na základe ktorých môže byť prevádzka vozidla zložitá). Rozsah posúdenia by mal byť obmedzený na konzistentnosť, úplnosť a relevantnosť (vrátane krížovej kontroly príslušnými orgánmi posudzovania) súboru podmienok používania a iných obmedzení.

3.3.7. Článok 21: Identifikácia posúdení zhody

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 15,
- › príloha IV.

Platnosť osvedčení

Cieľom postupu overovania ES je preukázať, že boli splnené platné požiadavky týkajúce sa subsystému. Väčšinou je založený na osvedčeniach o overení vydaných orgánmi posudzovania zhody. Pokiaľ je platné osvedčenie o preskúmaní overenia týkajúce sa subsystému, žiadatelia ho môžu použiť ako jeden z prvkov, ktoré sú potrebné na vypracovanie vyhlásenia ES o overení subsystému.

Povolenie pre typ vozidla je väčšinou založené na osvedčeniach o overení týkajúcich sa subsystémov, ktoré tvoria vozidlo. Platnosť povolenia pre typ vozidla je však nezávislá od platnosti osvedčení. Okolnosti, za ktorých už nemusí byť platné povolenie pre typ vozidla, sú opísané v kapitole 3.3.2 a 3.9.2. Najmä TSI môžu obsahovať prechodné ustanovenia, ktoré ovplyvňujú platnosť povolenia pre typ vozidla bez ohľadu na platnosť súvisiacich osvedčení ES.

Dátum platnosti/uplynutia platnosti osvedčení o overení vydaných notifikovanými orgánmi by mal byť v súlade s vykonávacím aktom rozhodnutia o module.

V prípade zmien v už povolenom type vozidla by žiadateľ mal informovať orgán(-y) posudzovania zhody, ktorý má technickú dokumentáciu týkajúcu sa typového preskúmania ES, o všetkých úpravách, ktoré môžu mať vplyv na zhodu subsystému s požiadavkami príslušných TSI alebo platnosťou osvedčenia, ako je opísané v rozhodnutí 2010/713/EÚ. Žiadateľ si však môže vybrať iný orgán posudzovania zhody na vykonanie overení týkajúcich sa zmeneného typu vozidla.

Ustanovenia týkajúce sa osvedčení vydaných notifikovanými orgánmi sa primerane uplatňujú na osvedčenia vydané určenými orgánmi.

Prechodné vyhlásenie o overení (ISV)

Úlohy a povinnosti, keď sa používa prechodné vyhlásenie o overení (ISV):

Žiadateľ

- › rozhodne, či treba rozdeliť systém na časti a

- › stanoví, pre ktoré časti subsystému alebo časť postupu overovania (ako je vymedzená v moduloch posudzovania) je potrebné mať ISV od notifikovaného orgánu.

Notifikovaný orgán (ISV)

- › vykonáva potrebné posúdenia podľa rozdelenie subsystému alebo časť overenia vykonané žiadateľom a
- › vydáva ISV.

Notifikovaný orgán (subsystém)

- › ak bol vydaný ISV, zohľadní ho pred vydaním svojho osvedčenia o overení,
- › overí, či sa ISV vzťahuje správne na príslušné požiadavky TSI,
- › kontroluje všetky aspekty, na ktoré sa nevzťahuje ISV a
- › kontroluje záverečné testovanie subsystému ako celku.

Určený orgán (subsystém)

- › Predpokladá sa, že ISV vydáva len notifikovaný orgán, ale zásada mutatis mutandis by umožňovala rovnaký prístup pre určený orgán v prípade vnútroštátnych predpisov.
- › Ak postupy posudzovania v prípade vnútroštátnych predpisov nie sú vymedzené vnútroštátnymi právnymi predpismi, odporúča sa uplatniť moduly, ako sú vymedzené v zodpovedajúcich TSI.

Doplňujúce informácie

Žiadateľ môže požiadať, aby sa overenia vykonali v súvislosti s ktoroukoľvek z častí, na ktoré sa rozhodne subsystém rozdeliť. Rozčlenenie subsystému sa môže vykonať podľa rôznych kritérií v závislosti od potrieb žiadateľa.

Notifikovaný orgán môže vydať prechodné vyhlásenie o overení (ISV) na základe príslušných TSI, ktoré sa vzťahuje na časť subsystému alebo časť postupu overovania (konštrukciu, výrobu alebo testovanie). Overenia by sa mali vykonať len so zreteľom na tieto etapy postupu overovania ES:

- › celkový konštrukčný návrh (napr. preskúmanie konštrukčného riešenia SB/typu),
- › výrobný proces: výstavba, montáž komponentov a celkové nastavenie (napr. SD) a/alebo
- › záverečné odskúšanie (napr. SD).

ISV môže byť dodané, len ak sú preukázané všetky požiadavky TSI (vrátane typových testov, ak sú potrebné, napr. v prípade SB). Na niektoré časti subsystému sa vzťahujú požiadavky TSI, ktoré je možné preukázať bez potreby vykonania dynamických testov na sieti, a môžu byť pokryté ISV [napr. rozchod nariadením Komisie (EÚ) č. 1302/2014 4.2.3.1 alebo pevnosť konštrukcie vozidla nariadením Komisie (EÚ) č. 1302/2014 4.2.2.4].

ISV preto môžu byť užitočné na:

- › získanie dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti a
- › vytvorenie osvedčenia ES o overení.

ISV sa nemajú používať ako náhrada osvedčenia ES o overení.

Keď notifikovaný orgán zodpovedný za subsystém používa ISV, je prípustné, aby moduly používané pre ISV a celkové posúdenie overenia boli odlišné.

Dokumentácia týkajúca sa údržby

Postupy vydávania povolenia pre typ vozidla a povolenia na uvedenie vozidiel na trh a následné používanie (vrátane prevádzky a údržby) vozidiel sú dva samostatné postupy s odlišnými ustanoveniami. Niektoré dokumenty týkajúce sa údržby (napr. plán údržby, pokyny na údržbu) sú súčasťou konštrukcie typu vozidla a sú potrebné na udržiavanie vozidla daného typu v ich konštrukčnom prevádzkovom stave počas používania. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení by mala zahŕňať informácie potrebné na zachovanie integrity konštrukčného prevádzkového stavu vozidla počas celého jeho životného cyklu.

Požiadavky na dokumentáciu týkajúcu sa údržby sú opísané v TSI.

Kontroly, ktoré sa majú vykonať pred povolením, týkajúce sa údržby by preto mali byť obmedzené na kontroly, ktoré sú stanovené v TSI, a budú sa na ne vzťahovať osvedčenia ES vydané notifikovaným orgánom a vyhlásením ES o overení vydaným žiadateľom.

Pokiaľ ide o aspekty, na ktoré sa vzťahujú vnútroštátne predpisy, určený orgán vykoná prácu voči notifikovanému orgánu a bude sa na to vzťahovať vyhlásenie ES o overení vydané žiadateľom. Vnútroštátne predpisy môžu zahŕňať len aspekty týkajúce sa údržby vozidiel, ktoré nepatria do rozsahu pôsobnosti TSI.

Dokumentácia týkajúca sa údržby by mala byť zahrnutá v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie, ktorú zostavuje žiadateľ.

V prípade povolenia pre rozšírenú oblasť použitia nie je potrebné doplniť k žiadosti a sprievodnej dokumentácii k žiadosti záznamy o údržbe (informácie týkajúce sa histórie údržby vozidiel). Tento aspekt má riadiť železničný podnik podľa ustanovení svojho systému riadenia bezpečnosti.

3.4. Kapitola 3 – Fáza 2: Predbežné zapojenie

3.4.1. Článok 22: Predbežné zapojenie

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21.

Predbežné zapojenie sa vzťahuje na všetky predchádzajúce formálne výmeny informácií medzi žiadateľom, povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia. Za osvedčený postup sa považuje mať včasné zapojenie iných strán, ktoré nemajú formálnu úlohu v procese vydávania povolenia pre vozidlo, aby sa zjednodušila príprava žiadosti. Na žiadosť žiadateľa by to mohli byť:

- › členský štát neuplatňovania TSI,
- › notifikovaný orgán na preskúmanie zmluvných úprav vrátane identifikácie/potvrdenia TSI uplatňovaných v prípade projektu,
- › určený orgán na preskúmanie zmluvných úprav vrátane identifikácie/potvrdenia vnútroštátnych predpisov uplatňovaných v prípade projektu;
- › orgán posudzovania (CSM RA) na preskúmanie zmluvných úprav uplatňovaných v prípade projektu a
- › manažér infraštruktúry v prípade opatrení týkajúcich sa testov na sieti, ak sa to vyžaduje.

Neformálnejšie časti, ako je zabezpečenie stretnutí, šírenie atď. nie sú opísané. Právne znenie ponecháva povoľujúcemu subjektu/orgánom NSA pre oblasť použitia pružnosť v rozhodovaní o povahe a rozsahu ich príspevkov k činnostiam predbežného zapojenia v súvislosti s úrovnou ich príspevku na individuálnom základe (napr. len jedno informačné stretnutie, len výmena e-mailov, len jeden pridelený expert atď.).

Činnosti predbežného zapojenia by mali podporovať zostavenie základného scenára predbežného zapojenia pre postup vydania povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh a posilniť výmenu informácií o platných požiadavkách a o obsahu a úrovni zrelosti sprievodnej dokumentácie k žiadosti.

Predbežné zapojenie by sa nemalo používať na vykonávanie predbežných posúdení žiadosti povoľujúcim subjektom/dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia. Posúdenie žiadosti povoľujúcim subjektom/dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia by sa malo začať potom, ako žiadateľ zaslal úplnú žiadosť prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, ako je opísané v kapitole 3.6.4. Predbežné rokovania medzi povoľujúcim subjektom/dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia a žiadateľom sa však môžu uskutočňovať po stanovení základného scenára predbežného zapojenia a pred predložením žiadosti zo strany žiadateľa.

Fáza predbežného zapojenia nie je pre žiadateľa povinná (môže požiadať povoľujúci subjekt, aby sa zúčastnil predbežného zapojenia, alebo môže priamo predložiť žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti). Ak sa

žadateľ rozhodne nepredložiť žiadosť o predbežné zapojenie, kroky opísané v kapitole 3.4.1 – 3.4.4 nebudú vykonané a žiadateľ nebude mať výhody predbežného zapojenia, ktoré sú opísané ďalej.

Ak však žiadateľ požiada o predbežné zapojenie:

- › Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia sú povinné poskytnúť túto službu žiadateľovi, a to za poplatok.
- › Žiadateľ je zodpovedný za prípravu návrhu predbežného zapojenia v spolupráci s orgánmi posudzovania zhody a manažérom infraštruktúry podľa potreby.
- › Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali rozhodnúť o povahe a rozsahu svojich príspevkov k činnostiam predbežného zapojenia.
- › Príslušné orgány NSA pre oblasť použitia by mali pripraviť dojednania, na ktoré sa odkazuje v článku 37 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, pozri kapitolu 3.7.7.
- › Povoľujúci subjekt by používať koordináciu so žiadateľom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, ako je to vhodné, s cieľom prerokovať obsah základného scenára predbežného zapojenia a, ak sa to považuje za relevantné pre žiadosť, či sú zaznamenané nejaké relevantné informácie podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a vziať ich do úvahy, pozri kapitolu 3.7.10.
- › Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali preskúmať a odsúhlasiť navrhnutý základný scenár predbežného zapojenia.

Predbežné zapojenie by malo obom umožniť osobné stretnutie(-ia) so všetkými relevantnými stranami, ale aj zvoliť si alternatívy, napríklad telefonickú konferenciu/videokonferenciu, aby sa obmedzil čas a náklady na cestovanie. Žiadateľ by mal viesť záznamy o stretnutí(-iach) tak, že vypracúva a distribuuje všetkým účastníkom zázpisnicu na účel preskúmania a schválenia. Záznamy o stretnutí(-iach) môžu byť archivované v jednotnom kontaktnom mieste.

Ak sú identifikované akékoľvek nesplnenia požiadaviek (pozri kapitolu 3.5.7), mali by:

- › byť ihneď vyriešené a
- › nemali by byť prevedené do žiadosti.

Ak však už počas fázy predbežného zapojenia je známe nesplnenie požiadaviek, v záujme bezproblémového vývoja postupu vydávania povolenia je potrebné upriamiť pozornosť na problémy a začať príslušné rokovania o tom, ako ich vyriešiť.

V záujme transparentnosti a jasnosti výmen medzi agentúrou a povoľujúcim subjektom, dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia a žiadateľom by mal byť prístup k sledovaniu každého prípadu nesplnenia požiadaviek identifikovaný vo fáze predbežného zapojenia zaznamenaný a sledovaný podľa rovnakých zásad, ktoré sú použité pre samotné povolenie (pozri kapitolu 3.7.11). Rovnaký prístup používania záznamu problémov z fázy predbežného zapojenia sa takisto dôrazne odporúča, ak povoľujúcim subjektom je orgán NSA. Ak sa tento prístup použije, zjednoduší prenos znalostí v prípade zmeny v posudzujúcom tíme, t. j. medzi predbežným zapojením a predložením žiadosti o povolenie. Problémy z predbežného zapojenia nebudú prenesené do žiadosti o povolenie, ale povoľujúci tím môže posúdiť zaznamenané problémy vo fáze predbežného zapojenia prostredníctvom jednotného kontaktného miesta s použitím odkazu na základný scenár predbežného zapojenia poskytnutý žiadateľom v tejto žiadosti.

Predbežné zapojenie je prospešné na:

- › zjednodušenie včasného kontaktu medzi stranami,
- › vývoj vzťahu medzi povoľujúcim subjektom, dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia a žiadateľom,
- › overenie toho, že žiadateľovi boli poskytnuté dostatočné informácie, takže vie, čo sa od neho očakáva, vrátane stanovenia rozsahu pôsobnosti žiadosti,

- › dosiahnutie spoločného chápania výkladu platných predpisov (najmä prechodných ustanovení) na stanovenie východiskového scenára platných predpisov (viac informácií o platných predpisoch je uvedených v kapitole 3.3.3) a
- › objasnenie, ako sa bude vykonávať postup vydávania povolenia pre vozidlo a ako sa budú prijímať rozhodnutia.

Okrem povinných prvkov predbežného zapojenia, ktoré musia byť zahrnuté do dokumentácie týkajúcej sa predbežného zapojenia, proces ponúka potenciál nadviazať kontakt s už opísanými stranami a inými – napríklad manažérom infraštruktúry alebo železničnými podnikmi potenciálne dotknutými zavedením nových vozidiel – so zreteľom na iné aspekty, ktoré možno bude treba zohľadniť po vydaní povolenia, ako napríklad posúdenie kompatibility trate.

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 2.

3.4.2. Pripraviť návrh predbežného zapojenia a viesť konzultácie s orgánmi posudzovania zhody.

Žiadateľ je zodpovedný za prípravu návrhu predbežného zapojenia v spolupráci s orgánmi posudzovania zhody a manažérom infraštruktúry podľa potreby.

3.4.3. Článok 23: Dokumentácia týkajúca sa predbežného zapojenia

Pri zaznamenávaní plánovania žiadateľa týkajúceho sa jeho časti procesu vydávania povolenia pre vozidlo [písm. e)], by žiadateľ mal v skorej fáze poskytnúť rozčlenenie činností navrhnutých na podporu žiadosti o povolenie, najmä prvkov, ktoré tvoria súčasť žiadosti. Predpokladá sa, že to bude zahŕňať prvý projektový plán na identifikáciu očakávaných dátumov jednotlivých fáz. Možno bude potrebné, aby žiadateľ aktualizoval a zmenil svoj prvý projektový plán v neskorších fázach. Kapitola 3.4.4 obsahuje ďalšie informácie o účinku zmien na dokumentáciu týkajúcu sa predbežného zapojenia, ktoré sú relevantné pre základný scenár predbežného zapojenia. Bude obsahovať plánovanie žiadateľa týkajúce sa:

- › zabezpečenia komunikácie a prípadných stretnutí s povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia,
- › žiadosti(-í) o neuplatňovanie TSI, ak sa uplatňuje,
- › vykonania posúdení zhody a stanovenia dôkazov vrátane opisu metód práce s orgánmi posudzovania zhody. Identifikované posúdenia zhody majú byť podrobne opísané v zozname identifikovaných posúdení zhody, ako sú stanovené v písmene h),
- › vykonávania testov na sieti, ak sú relevantné, so žiadosťou/žiadosťami o dočasné povolenie a praktickými dojednaniami stanovenými v písmene i) a
- › predloženia formálnej žiadosti.

V prípade niektorých položiek dokumentácie týkajúcej sa predbežného zapojenia sa vyžaduje zoznam, zatiaľ čo v prípade iných bude stačiť opis. Napríklad opis plánovania používania vozidla na účely vykonania testov na sieti bude zvyčajne obsahovať podrobnosti o mieste, manažérovi infraštruktúry, prevádzkovateľovi testovacieho vlaku, záležitostiach, pre ktoré sú navrhnuté testy na sieti, vozidlách, ktoré sa majú použiť, a odkaze na postupy riadenia a potvrdenie rozsahu, v ktorom sú opatrenia zavedené v čase prípravy dokumentácie týkajúcej sa predbežného zapojenia. Je nepravdepodobné, že by bolo potrebné uviesť zoznam jednotlivých testov na sieti, konkrétne dátumy alebo zapojených zamestnancov.

Príklad žiadosti o predbežné zapojenie (vrátane dokumentácie týkajúcej sa predbežného zapojenia) sa nachádza v prílohe VII.

3.4.4. Článok 24: Základný scenár predbežného zapojenia

Vzor základného scenára predbežného zapojenia sa nachádza v prílohe VIII.

Základný scenár predbežného zapojenia – právne postavenie

Základný scenár predbežného zapojenia je stanovený na základe stanoviska, ktoré vydal povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, pokiaľ ide o prístup, ktorý navrhol žiadateľ v žiadosti o predbežné zapojenie.

Právna úprava má prednosť pred základným scenárom predbežného zapojenia podľa článku 4 ods. 2 smernice 2016/797. Znamená to, že akékoľvek zmeny právnej úpravy budú mať prednosť pred základným scenárom predbežného zapojenia. Nové/zmenené TSI, vnútroštátne predpisy a iné predpisy, ktoré treba zvážiť v konštrukcii vozidla, by mali stanovovať svoj rozsah pôsobnosti a prechodné opatrenia, pozri kapitolu 3.3.3.

Základný scenár predbežného zapojenia je právna povinnosť povoľujúceho subjektu a dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia, a ak sú chyby v stanovenom základnom scenári predbežného zapojenia, môžu byť brané na zodpovednosť v prípade nepriaznivých dôsledkov zapríčinených chybou, ktorá má negatívny vplyv na žiadateľa.

Zmena povoľujúceho subjektu počas fázy predbežného zapojenia alebo po nej

Ak si žiadateľ želá zmeniť povoľujúci subjekt počas fázy predbežného zapojenia alebo po nej, výsledkom bude, že proces predbežného zapojenia sa začne znovu od začiatku s novou žiadosťou o predbežné zapojenie.

Dôvodom vyžadovania novej žiadosti o predbežné zapojenie je, že žiadateľ bude musieť nadviazať nové vzťahy so zapojenými stranami a dohodnúť sa na novom základnom scenári predbežného zapojenia. Žiadateľ však môže novu použiť platné časti svojej pôvodnej žiadosti o predbežné zapojenie.

Harmonogramy predbežného zapojenia

S cieľom zabezpečiť, aby sa z predbežného zapojenia nestal otvorený záväzok na strane zapojených strán, existuje právne povolené maximálne obdobie predbežného zapojenia 84 mesiacov (účelom je zabezpečiť súlad s prechodnými obdobiami vymedzenými v TSI a vnútroštátnych predpisoch, platnosťou osvedčení ES, dojednaní s manažérom infraštruktúry, plánovaním atď.). Časový rámec 84 mesiacov umožní, aby boli základné scenáre predbežného zapojenia automaticky nastavené ako „uplynuté“ v jednotnom kontaktnom mieste a archivované. Cieľom časového rámca je zabrániť výskytu neaktívnych a/alebo zastaraných základných scenárov predbežného zapojenia v jednotnom kontaktnom mieste. Ak uplynie časový rámec základného scenára predbežného zapojenia, žiadateľ môže poslať novú žiadosť o predbežné zapojenie alebo sa môže rozhodnúť nepokračovať v predbežnom zapojení. Toto je ponechané na rozhodnutí žiadateľa.

Odporúča sa stanoviť základný scenár predbežného zapojenia najneskôr:

- › prvé povolenie: 18 mesiacov pred žiadosťou o povolenie.
- › rozšírená oblasť použitia a nové povolenie: 6 mesiacov pred žiadosťou o povolenie.
- › obnovené povolenie: 3 mesiace pred žiadosťou o povolenie.

Platnosť scenára predbežného zapojenia

V prípade zmien ovplyvňujúcich dokumentáciu týkajúcu sa predbežného zapojenia, na ktorú sa odkazuje v článku 23 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, platnosť základného scenára predbežného zapojenia ovplyvňujú len tie zmeny, na ktoré sa odkazuje v článku 24 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. V prípade týchto zmien by žiadateľ mal zaslať zmenenú a aktualizovanú žiadosť o predbežné zapojenie, aby sa základný scenár predbežného zapojenia zmenil, aktualizoval a aby sa zachovala jeho platnosť. V zmenenej a aktualizovanej žiadosti o predbežné zapojenie sa musia zohľadniť len zmeny a rozhrania s nezmenenými časťami. Akékoľvek zmeny dokumentácie týkajúcej sa predbežného zapojenia, ktoré neovplyvňujú základný scenár predbežného zapojenia, by mal žiadateľ oznámiť povoľujúcemu subjektu a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia, ale nevyžadujú si zmenenú a aktualizovanú žiadosť o predbežné zapojenie. Ak si žiadateľ nie je istý, či zmena ovplyvní platnosť základného scenára predbežného zapojenia, mal by sa obrátiť na povoľujúci subjekt s cieľom prerokovať účinok zmeny.

Platnosť základného scenára predbežného zapojenia môže byť ovplyvnená aj výsledkom činností podniknutých orgánom NSA v rámci jeho úlohy dohľadu.

3.5. Kapitola 4 – Fáza 3: Posudzovanie zhody

Táto fáza sa vzťahuje na všetky potrebné posúdenia zhody týkajúce sa povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. Nie sú tu však rozvinuté podrobné posúdenia zhody (subsystémy, časti subsystémov, fázy overení, komponenty interoperability). Posúdenia zhody subsystémov sú povinnosťou žiadateľa na účel článku 15 smernice (EÚ) 2016/797. Usmernenia o identifikácii predpisov a prijateľných prostriedkov preukázania zhody sú uvedené v kapitole 3.3.3.

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 3.

3.5.1. Článok 25: Posudzovanie zhody

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2,
- › článok 15,
- › príloha VI.

Orgány posudzovania zhody (CAB)

„Orgán posudzovania zhody“⁽²⁾ je generická terminológia vymedzená v norme ISO/IEC 17000. Veľmi často sa používa skratka CAB. Pojem je vymedzený aj v článku 2 ods. 42 smernice (EÚ) 2016/797. V článku 2 ods. 41 smernice (EÚ) 2016/797 sa vymedzuje aj pojem „posudzovanie zhody“.

V smernici (EÚ) 2016/797 sú stanovené rôzne „orgány posudzovania zhody“. Úlohou každého z týchto orgánov je posúdiť zhodu výrobku, postupu, systému atď. na základe daného súboru požiadaviek a/alebo právnych predpisov. V kontexte povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh môžu byť zapojené tieto orgány posudzovania zhody:

- › notifikovaný orgán (NoBo) notifikovaný členským štátom na posúdenie zhody štrukturálneho subsystému na základe príslušného práva Únie (TSI). Notifikovaný orgán teda poskytuje nezávislé posúdenie technického súladu s príslušným právom Únie (TSI).
- › Určený orgán určený členským štátom podľa článku 15 ods. 8 smernice 2016/797 na účely posúdenia z hľadiska vnútroštátnych predpisov. Určený orgán teda zabezpečuje nezávislé posúdenie zhody podľa platných vnútroštátnych predpisov.

Požiadavky a povinnosti notifikovaných orgánov a určených orgánov sú predmetom kapitoly VI smernice (EÚ) 2016/797.

Notifikujúce orgány sú zodpovedné za posúdenie, notifikáciu a monitorovanie orgánov posudzovania zhody podľa článku 27 smernice 2016/797. V prípade chýbajúceho sústavného plnenia požiadaviek a povinností notifikovaného orgánu môže notifikujúci subjekt obmedziť, pozastaviť alebo zrušiť notifikáciu dotknutého notifikovaného orgánu podľa ustanovení článku 39 smernice (EÚ) 2016/797.

Orgán posudzovania (CSM RA)

Orgány posudzovania (CSM RA) sú akreditované alebo uznané podľa článku 7 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 na posudzovanie zhody na základe vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013. Povinnosti orgánov posudzovania (CSM RA) sú predmetom vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013.

Orgány posudzovania (CSM RA) poskytujú nezávislé posúdenie celkovej konzistentnosti, úplnosti a dostatočnosti posúdenia rizík navrhovateľa a činností riadenia rizík s cieľom zvýšiť dôveru, ako doplnok k postupom už vykonaným navrhovateľom (systém manažérstva kvality, systém riadenia bezpečnosti atď.) tak, aby posudzovaný systém mohol dosahovať požadovanú úroveň bezpečnosti.

(2) „Orgán posudzovania zhody“ je vymedzený v § 2.5. normy ISO/IEC 17000 ako „orgán, ktorý vykonáva služby posudzovania zhody“.

Čo je úlohou orgánu posudzovania (CSM RA)?

Orgán posudzovania (CSM RA) nevykonáva posúdenie rizík vyžadované v prílohe I vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 pre posudzovanie rizík, ani neposkytuje poradenstvo ani riešenia, ktoré by mohli ohroziť jeho nezávislosť. Navrhovateľ je zodpovedný za vykonanie všetkých činností posudzovania rizík a riadenia rizík stanovených vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013.

Úlohou orgánu posudzovania (CSM RA) je:

- › poskytnúť uistenie, že proces posudzovania rizík a riadenia rizík navrhovateľa je systematický a umožňuje:
 - zachytiť (t. j. identifikovať), pochopiť, analyzovať a náležite zmierniť všetky primerane predvídateľné nebezpečenstvá, ktoré sú spojené s posudzovaným vozidlom a
 - identifikovať systematicky a vyčerpávajúco všetky potrebné podmienky žiadosti týkajúce sa bezpečnosti pre bezpečnú integráciu vozidla v rámci infraštruktúry a bezpečnú prevádzku a údržbu vozidla. Uvedené podmienky žiadosti týkajúce sa bezpečnosti majú byť zahrnuté do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie.
- › zostaviť znalecký posudok o správnom uplatnení procesu posudzovania rizík vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 a o vhodnosti výsledkov.

Na tento účel sa vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013 vyžaduje od orgánu posudzovania (CSM RA), aby:

- › skontroloval správne uplatňovanie procesu riadenia rizík navrhovateľa stanoveného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013;
- › skontroloval vhodnosť uplatnenia uvedeného procesu navrhovateľom a primeranosť výsledkov posudzovania rizík s cieľom bezpečne splniť zamýšľané ciele; a
- › poskytol navrhovateľovi správu o posúdení bezpečnosti, ktorá obsahuje výsledky kontroly zhody s požiadavkami vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 a posudok orgánu posudzovania (CSM RA) a závery o bezpečnosti a vhodnosti vozidla, aby splnilo jeho bezpečnostné požiadavky.

Nezávislá správa o posúdení orgánu posudzovania (CSM RA) je transparentný listinný dôkaz, ktorý podporuje vzájomné uznávanie výsledkov procesu posudzovania rizík a riadenia rizík navrhovateľa. Predchádza sa zbytočným ďalším posúdeniam rizík alebo duplicitne práce iných orgánov posudzovania zhody.

Nepredpokladá sa, že orgán posudzovania (CSM RA) vykoná vyčerpávajúcu kontrolu všetkých dôkazov o postupe plnenia požiadaviek a posudzovania rizík vykonaného žiadateľom. Jeho úloha by mala byť systematickejšia, zameraná na proces, ktorým sa riadi žiadateľ pri plnení požiadaviek, a zabezpečovaní toho, aby boli všetky riziká pokryté a kontrolované. Na tento účel môže byť potrebné, aby orgán posudzovania (CSM RA) podrobne skontroloval niektoré podporné dôkazy.

Prípady, kedy sa vyžaduje nezávislé posúdenie orgánu posudzovania (CSM RA)

Nezávislé posúdenie orgánom posudzovania (CSM RA) sa vyžaduje v týchto dvoch prípadoch:

- › **PRÍPAD 1:** keď sa v relevantných TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch vyžaduje uplatňovanie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 (alebo jeho osobitných častí), notifikovaný orgán a/alebo určený orgán je zodpovedný za posúdenie zhody vozidla so všetkými požiadavkami relevantných TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov vrátane súladu s požiadavkami vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013.

Na účel kontroly súladu s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 402/2013 a vykonania nezávislého posúdenia bezpečnosti notifikovaný orgán musí spĺňať rovnaké požiadavky ako orgán posudzovania (CSM RA):

- **Scenár č. 1:** Ak notifikovaný orgán a/alebo určený orgán spĺňa požiadavky a kritériá uvedené v prílohe II a je akreditovaný alebo uznaný podľa článku 7 a článku 9 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, môže vykonať nezávislé posúdenie správneho uplatňovania procesu posudzovania rizík stanoveného vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013 a vhodnosti výsledkov z uvedeného procesu.
- **Scenár č. 2:** Ak notifikovaný orgán a/alebo určený orgán nespĺňa požiadavky a kritériá uvedené v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013, nemôže zabezpečiť nezávislé posúdenie správneho uplatňovania procesu posudzovania rizík stanoveného vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013 a vhodnosti výsledkov z uvedeného procesu. V takom prípade notifikovaný orgán a/alebo určený orgán môže použiť posudzovanie vykonané akreditovaným alebo uznaným orgánom posudzovania (CSM RA), ktorý spĺňa všetky potrebné požiadavky. V takom prípade:
 - Orgán posudzovania (CSM RA), ktorý vykonáva nezávislé posúdenie, musí poskytnúť svoje závery notifikovanému orgánu a/alebo určenému orgánu alebo zmluvnému subjektu v rámci nezávislej správy o posúdení bezpečnosti. O túto správu sa oprie notifikovaný orgán a/alebo určený orgán na účel poskytnutia svojich záverov týkajúcich sa súladu s príslušnými bezpečnostnými požiadavkami zohľadnených TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov.
 - Notifikovaný orgán a/alebo určený orgán môže skontrolovať (bez opakovania už vykonanej práce), či orgán posudzovania (CSM RA) vykonal nezávislé posúdenie podľa požiadaviek uvedených v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch a procesu opísaného vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013, a vypracoval správu o posúdení podľa článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013. Správu(-y) vydanú(-é) orgánom posudzovania (CSM RA) by mal notifikovaný orgán a/alebo určený orgán používať ako platný dôkaz.

Nezávisle od toho, či notifikovaný orgán a/alebo určený orgán vykoná nezávislé posúdenie bezpečnosti sám alebo či použije výsledky práce vykonanej orgánom posudzovania (CSM RA), malo by sa predísť duplicitnej práci. Takže v praxi, keď žiadateľ (navrhovateľ) určí notifikovaný orgán a/alebo určený orgán, ako aj orgán posudzovania (CSM RA), v záujme zabránenia duplicitnej práci medzi týmito orgánmi posudzovania zhody žiadateľ (navrhovateľ) môže zmluvne požiadať o to, aby notifikovaný orgán a/alebo určený orgán a orgán posudzovania (CSM RA) dospeli k dohode o tom, KTO bude robiť ČO a KTO VZÁJOMNE ČO UZNÁ.

Ak sú splnené požiadavky príslušnej právnej úpravy, rovnaká spoločnosť môže so zreteľom na posudzovaný projekt konať ako notifikovaný orgán, určený orgán a orgán posudzovania (CSM RA). Nezávislosť medzi týmito dvomi odlišnými úlohami sa právom Únie nevyžaduje.

- › **PRÍPAD 2:** Keď je zmena vozidla významná alebo sa uplatňuje proces uvedený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013, orgán posudzovania (CSM RA) je zodpovedný za nezávislé posúdenie.
- › **PRÍPAD 3:** V prípade postup plnenia požiadaviek základnej požiadavky na bezpečnosť subsystémov a bezpečnej integrácie medzi subsystémami v prípade aspektov, na ktoré sa nevzťahujú TSI a vnútroštátne predpisy.

Ako orgán posudzovania (CSM RA) vykonáva nezávislé posúdenie bezpečnosti?

Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013 sa nevyžaduje, aby orgán posudzovania (CSM RA) vykonal úplné nezávislé posúdenie bezpečnosti⁽³⁾, ani aby dôkladne preskúmal všetky výstupy činností riadenia rizík, ani aby skontroloval všetky podrobnosti a všetky výsledky posúdenia rizík vykonaného navrhovateľom. Nebolo by to ani nákladovo efektívne, ani potrebné.

V porovnaní s posúdeniami zhody pre TSI vykonávanými notifikovaným orgánom, ktorého cieľom je skontrolovať, aby boli splnené všetky požiadavky zohľadňovaných TSI (toto sú „kontroly založené na norme“), nezávislé posúdenie bezpečnosti orgánom posudzovania (CSM RA) sa „viac týka posudku bezpečnosti“, pričom posúdenie je zamerané na oblasti s najvyššími rizikami. Toto je odlišná činnosť s iným účelom a aj s inými kompetenciami. Na osobitné účely nezávislého posúdenia bezpečnosti podľa článku 6 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 je potrebné, aby orgán posudzovania (CSM RA) skontroloval správne uplatňovanie celého súboru postupov riadenia kvality a bezpečnosti konštrukcie vozidla zo strany žiadateľa (navrhovateľa).

Na účel poskytnutia dôkazného posúdenia vhodnosti posudzovaného vozidla splniť jeho bezpečnostné požiadavky⁽⁴⁾ je potrebné, aby orgán posudzovania (CSM RA):

- › zabezpečil dôkladné oboznámenie sa s významnou zmenou na základe dokumentácie, ktorú predložil žiadateľ (navrhovateľ);
- › vykonal posúdenie organizácie a procesov použitých žiadateľom (navrhovateľom) na riadenie bezpečnosti a kvality (napr. ISO 9001) počas navrhovania a zavádzania významnej zmeny, pokiaľ organizácia a tieto procesy nemajú ešte osvedčenie od príslušného orgánu posudzovania zhody. Ak majú osvedčenie, orgán posudzovania (CSM RA) by ich nemal posudzovať znovu, ale mal by namiesto toho vykonať opatrenia, ktoré sú stanovené ďalej;
- › vykonal posúdenie organizácie zavedenej na riadenie zmeny a posúdenie uplatňovania uvedených procesov bezpečnosti a kvality pre navrhovanie a zavádzanie významnej zmeny;
- › vykonal reprezentatívne posúdenie vertikálneho podielu⁽⁵⁾ kľúčových rizík, aby overil, či žiadateľ (navrhovateľ) správne uplatnil procesy bezpečnosti a kvality a či sú zavedené správne opatrenia na kontrolu rizík na základe posúdenia rizík;
- › mal vhodné metódy posudzovania a techniky výberu vzoriek, ako aj dostatočné znalosti o štatistických technikách na zabezpečenie toho, aby na jednej strane metóda výberu vzoriek bola reprezentatívna pre celý proces a štatisticky správna a na druhej strane, aby posúdenie a interpretácia výsledkov posúdenia rizík bola správna; a
- › keď používa metódy alebo postupy, ktoré nie sú normalizované, aby ich náležite a úplne zaznamenal z dôvodov transparentnosti a aby umožnil vzájomné uznanie svojej správy o posúdení bezpečnosti.

Orgán posudzovania (CSM RA) by mal skontrolovať, aby sa v uplatnení procesu posúdenia rizík zo strany žiadateľa (navrhovateľa) zachytili (t. j. identifikovali), pochopili, analyzovali a zmiernili všetky primerane predvídateľné nebezpečenstvá spojené s posudzovanou významnou zmenou. Kľúčové úlohy pre nezávislé posúdenie bezpečnosti orgánom posudzovania (CSM RA) preto sú:

- › získanie zhodnotenia rozsahu a kontextu významnej zmeny a následne potrebnej intenzity nezávislého posúdenia bezpečnosti alebo veľkosti vertikálneho podielu, ktorý treba posúdiť;

(3) Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013 sú stanovené posúdenia, ktoré má vykonať orgán posudzovania (CSM RA), ale neukladá sa ním žiadna osobitná pracovná metóda. V § 7.1 normy ISO/IEC 17020:2012, na ktorú sa odkazuje v prílohe II k uvedenému nariadeniu, sú stanovené všeobecné požiadavky na metódy a postupy kontroly.

(4) Pozri vymedzenie „orgánu pre posudzovanie“ v článku 3 ods. 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013.

(5) Pojem „posúdenie vertikálneho podielu“ sa týka dôkladného preskúmania uplatnenia procesu riadenia rizík od začiatku po koniec, ktoré je uvedené v dodatku k prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 zo zreteľom na kľúčové riziká posudzovaného systému. Účelom je skontrolovať reprezentatívny podiel naprieč úsekmi výsledkov posúdenia rizík a pokryť všetky kroky procesu riadenia rizík uvedeného v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013.

- › výber a plánovanie nákladovo efektívnej stratégie na základe rizika, prioritizácie rizík a odborného posúdenia;
- › získanie relevantných dôkazov uplatnením vybranej stratégie posudzovania;
- › na základe týchto dôkazov vypracovanie posudku o súlade posúdenia rizík a riadenia rizík s požiadavkami vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 a o vhodnosti významnej zmeny z hľadiska splnenia jeho bezpečnostných požiadaviek; a
- › riadenie akýchkoľvek výsledkov vrátane:
 - proaktívnej a včasnej identifikácie (potenciálnych) problémov (v rámci rozsahu pôsobnosti orgánu posudzovania);
 - pravidelného podávania správ o identifikovaných problémoch žiadateľovi/navrhovateľovi, aby mohol prijať včasné nápravné opatrenia; a
 - sledovanie vyjadrených problémov k vyriešeniu.

V každom prípade môže žiadateľ (navrhovateľ) nesúhlasiť s posúdením vykonaným orgánom posudzovania (CSM RA). V tom prípade by žiadateľ (navrhovateľ) mal odôvodniť a zaznamenať časti, s ktorými nesúhlasí, pozri článok 15 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013.

Vzťah medzi subjektmi vykonávajúcimi nezávislé posúdenie bezpečnosti (normy CENELEC) a orgánmi posudzovania (CSM RA)

Metodiky opísané vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013 a normách CEN/CENELEC EN 50126/50128/50129 si navzájom neodporujú. Jeden z rozdielov spočíva v úrovni monitorovania, ktorej je podrobený subjekt vykonávajúcí nezávislé posúdenie: systém uznávania alebo akreditácie podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 v porovnaní so žiadnym monitorovaním v rámci noriem CENELEC.

Ako je opísané vo vysvetlivkách „CSM pre posúdenie rizík a normy CENELEC“, ref. č. 001SST1117, ktoré plánuje agentúra vydať, vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 a normy CENELEC by nemali byť považované za dva samostatné a následné nástroje; je primerané používať ich integrovaným a vzájomne sa dopĺňajúcim spôsobom. Súlad s podrobnými požiadavkami noriem CENELEC môže slúžiť ako „prijateľné prostriedky preukázania zhody“ s celkovými požiadavkami vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 za predpokladu, že nezávislé posúdenie vykonal buď akreditovaný alebo uznaný orgán posudzovania (CSM RA). Ak to tak nie je, orgán posudzovania (CSM RA) preberá výhradnú zodpovednosť za akceptovanie práce vykonanej subjektom/subjektmi, ktoré vykonávajú nezávislé posúdenie(-a) bezpečnosti.

Výsledky subjektu vykonávajúceho nezávislé posúdenie bezpečnosti však nemôžu byť automaticky uznané orgánom posudzovania (CSM RA). Duplicitnej práci treba v každej miere zabrániť. Je povinnosťou žiadateľa (navrhovateľa) koordinovať prácu zapojených orgánov posudzovania, aby sa predišlo duplicitnej práci a aby sa zabezpečilo vzájomné uznávanie v každej miere. Čím viac subjekt vykonávajúcí nezávislé posúdenie bezpečnosti spĺňa požiadavky podobné požiadavkám stanoveným v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013, tým viac by bol orgán posudzovania (CSM RA) schopný akceptovať prácu vykonanú daným subjektom.

3.5.2. Vykonanie posúdenia zhody

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2,
- › článok 15,
- › príloha IV.

Keď sa v relevantných TSI alebo vnútroštátnych predpisoch vyžaduje používanie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, je v nich opísaná aj podrobná metodika posudzovania (ak je to potrebné, t. j. ako uplatňovať nariadenie) a kritériá posudzovania. V takom prípade úlohou notifikovaného orgánu a/alebo určeného orgánu je skontrolovať, či sa to uplatnilo, t. j. či orgán posudzovania (CSM RA) potvrdil správne

uplatňovanie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, ako sa vyžaduje príslušnými TSI alebo vnútroštátnymi predpismi. Notifikovaný orgán alebo určený orgán nemusí mať právomoc sám vykonávať posúdenia opísané v príslušných TSI alebo vnútroštátnych predpisoch a/alebo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013, ale rovnaká spoločnosť môže byť akreditovaná na viac ako jednu úlohu, a preto by mohla vykonať aj viac ako jednu úlohu posudzovania.

V každom prípade konečnú zodpovednosť za posúdenie zhody s príslušnými TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi má notifikovaný orgán a/alebo určený orgán. So správou o posúdení vydanou orgánom posudzovania (CSM RA), ak si TSI a/alebo vnútroštátne predpisy vyžadujú uplatnenie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013, by notifikovaný orgán a/alebo určený orgán mal zaobchádzať ako s akýmkoľvek iným dôkazom, ktorý žiadateľ poskytne v rámci procesu overovania ES v prípade iných požiadaviek (napr. skúšobného protokolu, ak sa skúšanie vyžaduje TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi).

3.5.3. Získanie dokumentácie od orgánov posudzovania zhody

Žiadateľ získa dokumentáciu od orgánov posudzovania zhody.

3.5.4. Článok 26: Vykonávanie overení a stanovenie dôkazov

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2,
- › článok 15,
- › článok 21,
- › príloha IV.

Na účel článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 by žiadateľ mal:

- › zvoliť si moduly overovania ES, ktoré sa použijú;
- › identifikovať dôkazy, ktoré treba poskytnúť na preukázanie zhody subsystému s požiadavkami;
- › stanoviť technickú dokumentáciu, ktorá sa použije na posúdenie zhody subsystému s požiadavkami príslušných predpisov; a
- › stanoviť relevantné vyhlásenia pre subsystém(y) a vozidlo.

Notifikovaný orgán by mal:

- › vykonať postup overovania ES;
- › vydať osvedčenia ES o overení; a
- › zostaviť sprievodnú technickú dokumentáciu.

Postup overovania ES opísaný v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 vyžaduje, aby subsystém spĺňal požiadavky práva Únie a všetky príslušné vnútroštátne predpisy. Kontrola zhody by preto mala byť vykonaná na základe týchto požiadaviek, notifikovaným orgánom na základe TSI a určeným orgánom na základe vnútroštátnych predpisov. V dôsledku toho by mali byť povinnosti určeného orgánu/určených orgánov rovnaké ako notifikovaného orgánu/notifikovaných orgánov.

Táto problematika sa vyvíja a bude súčasťou vykonávacieho nariadenia o vyhlásení ES o overení.

Povinnosti notifikovaného orgánu/notifikovaných orgánov sa primerane uplatňujú na určený orgán/určené orgány.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by nemali predpisovať požiadavky týkajúce sa dôkazov, ale ak existuje opodstatnená pochybnosť, môžu požiadať o vykonanie dodatočných overení.

Ak sú požiadavky na dôkazy nepovinné, ale poskytujú predpoklad zhody, požiadavky na dôkazy by mali byť vymedzené v príslušných dokumentoch (napríklad usmerneniach).

Požiadavky na dôkazy, ak sú povinné, by mali byť vymedzené v predpisoch.

Požiadavky na dôkazy sú pokryté TSI a vnútroštátnymi predpismi, ktoré poskytujú dostatočné informácie o fázach posúdenia každej požiadavky [pozri kapitolu 6 a dodatok H tabuľku H.1 k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1302/2014]:

- › V TSI a vnútroštátnych predpisoch je vymedzené pre každú požiadavku povinné preukázanie (preskúmanie konštrukčného riešenia, typové testy atď.), ktoré má žiadateľ vykonať.
- › Iné prostriedky môžu vymedziť dokumenty/informácie, ktoré sú nepovinné a poskytujú predpoklad zhody, napríklad:
 - usmernenia k TSI/vnútroštátnym predpisom;
 - odporúčanie na použitie vydané notifikovaným orgánom; a
 - prijateľné prostriedky preukázania zhody.

Vyhlásenie(-a) vykonané žiadateľom (vyhlásenie ES o overení, vyhlásenie o zhode s typom):

- › Vyhlásenie ES o overení subsystému je vypracované žiadateľom a posiela sa s technickou dokumentáciou. Informácie, ktoré majú byť uvedené na vyhlásení ES o overení, sú v súčasnosti stanovené v prílohe V k smernici 2008/57/ES. Plánovaným vykonávacím nariadením o vyhlásení ES o overení sa však táto príloha nahradí a spolu so svojím usmernením bude poskytovať podrobnejšie ustanovenia.
- › Vyhlásenia ES o overení subsystémov sa uchovávajú v systéme ERADIS, pozri kapitolu 3.8.4.
- › Vyhlásenie o zhode s typom je dodané žiadateľom na základe postupu overovania ES.
- › Informácie, ktoré má žiadateľ poskytnúť, sú v súčasnosti stanovené v nariadení č. 201/2011. Budúce vykonávacie nariadenie o vyhlásení ES o overení ho však nahradí a poskytne aktualizované ustanovenia.

Osvedčenia dodané notifikovaným orgánom/notifikovanými orgánmi:

- › Obsah osvedčení ES je vymedzený pre každý typ použitého modulu.

Osvedčenia dodané určeným orgánom/určenými orgánmi:

- › Ustanovenia týkajúce sa osvedčení notifikovaného orgánu by sa mali primerane uplatňovať na osvedčenia určeného orgánu.

Postup plnenia požiadaviek a súvisiace dôkazy sú zodpovednosťou žiadateľa. Notifikovaný orgán a určený orgán nemajú formálnu úlohu v tomto procese, aj keď spoločnosti plniace uvedené úlohy môžu poskytnúť vstup pre žiadateľa; v takom prípade by uvedené spoločnosti nekonali ako notifikovaný orgán a/alebo určený orgán. Orgán posudzovania (CSM RA) má za úlohu posúdiť proces, ktorým sa riadi žiadateľ, a súvisiace dôkazy, ak sa to vyžaduje vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/545, pozri kapitolu 3.3.1.

So zreteľom na podmienky používania a iné obmedzenia:

- › V prípade nedodržania súladu môžu osvedčenia notifikovaného orgánu/určeného orgánu obsahovať len podmienky používania a iné obmedzenia vymedzené žiadateľom. Technická dokumentácia by mala obsahovať podrobné informácie o „obmedzeniach alebo limitoch a podmienkach používania“.
- › Povoľujúci subjekt by mal schváliť podmienky používania a iné obmedzenia.
- › Nesplnenie požiadaviek, na ktoré sa nemôžu vzťahovať podmienky používania, by nemalo byť povolené.
- › Povolenie dodané povoľujúcim subjektom môže obsahovať ďalšie podmienky používania a iné obmedzenia.
- › Monitorovanie určeného orgánu riadi členský štát.

3.5.5. Alternatívne metódy pre vnútroštátne predpisy

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 2,
- › článok 13,
- › článok 14.

Alternatívne metódy pre vnútroštátne predpisy:

- › môžu byť navrhnuté žiadateľom,
- › mali by poskytovať alternatívu k metodike overovania, nie k požiadavke, v prípade vnútroštátnych predpisov, a
- › nie sú záväzné.

Alternatívnou metódou v prípade vnútroštátnych predpisov by mohlo byť: preukázanie konštrukčného riešenia (výpočet), porovnanie s podobným povoleným vozidlom („preukázanie počas používania“), testy alebo posúdenie rizík.

Existujú dva druhy alternatívnych metód pre vnútroštátne predpisy:

1. alternatívne metódy pre povinné vnútroštátne predpisy,
2. alternatívne metódy pre nezáväznú požiadavku (napr. norma EN, príručka uplatňovania), ktoré poskytujú predpoklad zhody.

Alternatívna metóda typu 1 (pre povinné vnútroštátne predpisy) by sa mala riadiť ako „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“, pozri kapitolu 3.3.3.

Alternatívnu metódu typu 2 (pre nezáväznú požiadavku, ktorá poskytuje predpoklad zhody) by mal vyhodnotiť určený orgán a môže byť zapojený dotknutý orgán NSA. Žiadateľ sa rozhodne, či je potrebné zapojiť orgán posudzovania (CSM RA). Dotknutý členský štát posúdi, či je navrhnutá alternatívna metóda prijateľná. Dotknutý členský štát informuje žiadateľa o akceptovanej alternatívnej metóde.

Ak bola akceptovaná alternatívna metóda, ako je opísané pre alternatívne metódy typu 1 a typu 2:

- › žiadateľ poskytne akceptovanú alternatívnu metódu určenému orgánu;
- › určený orgán použije akceptovanú alternatívnu metódu na posúdenie zhody; a
- › dotknutý členský štát uvedie, či sa akceptovaná alternatívna metóda typu 2 môže stať „prijateľnými vnútroštátnymi prostriedkami preukázania zhody“.

Alternatívna metóda pre vnútroštátne predpisy môže byť zahrnutá v predbežnom zapojení, ale je možné, aby žiadateľ zahrnul alternatívnu metódu len do svojej žiadosti, ale to predstavuje značné riziko, že bude zamietnutá. Ak by sa neuskutočnilo predbežné zapojenie, alternatívna metóda by nebola prerokovaná s dotknutým orgánom NSA. Predbežné zapojenie je dobrovoľné pre žiadateľa aj v prípade, že sa používa alternatívna metóda. V každom prípade, časový rámec je v súlade s platnými postupmi (t. j. ako sú vymedzené vo vykonávacích aktoch).

Ďalšie informácie týkajúce sa opisu procesu:

- › Kritériá rozhodovania o zapojení orgánu posudzovania (CSM RA) môžu byť vypracované na základe predchádzajúcich skúseností.
- › CSM o metodike posudzovania rizík stanovenej v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 môže žiadateľ použiť na vyhodnotenie/preukázanie toho, že alternatívna metóda je rovnocenná s tzv. pôvodnou metódou.

3.5.6. Kontrola, či výsledky overenia a hodnotenia môžu byť akceptované

Žiadateľ skontroluje, či je možné akceptovať výsledky overenia a posúdenia zhody na základe dôkazov.

3.5.7. Článok 27: Náprava nesplnenia požiadaviek

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 7.

Predpokladá sa úplná zhoda s predpismi, pokiaľ nebolo udelené neuplatňovanie TSI, a žiadateľ má preto obmedzené možnosti meniť konštrukčný návrh alebo meniť podmienky používania a iné obmedzenia. Nápravné opatrenia je možné opakovať, kým sa nedosiahne zhoda. Podmienkam používania a iným obmedzeniam by sa malo čo najviac predísť. Možné podmienky používania a iné obmedzenia sú opísané v kapitole 3.3.6 Identifikácia podmienok používania a iných obmedzení.

3.6. Kapitola 5 – Fáza 4: Predloženie žiadosti

Na to, aby povoľujúci orgán a prípade dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia považovali žiadosť za úplnú, mala by obsahovať informácie uvedené v prílohe I. Zostavovanie žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti sa vzťahuje na všetky činnosti týkajúce sa získavania podpornej dokumentácie, ktorá je potrebná k žiadosti.

Osvedčenia by mali obsahovať podmienky používania a iné obmedzenia, ako je opísané v smernici (EÚ) 2016/797.

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 4.

3.6.1. Článok 28: Stanovenie dôkazov na predloženie žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 3.
- › článok 4,
- › článok 15,
- › článok 21.
- › článok 24,
- › príloha III,
- › príloha IV.

Žiadateľ, ktorý vypracuje vyhlásenie ES o zhode pre subsystém(-y), ako je stanovené v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 (žiadateľ o uvedenie mobilného subsystému na trh), by mal:

- › vypracovať vyhlásenie ES o overení subsystému(-ov) vrátane podmienok rozhraní s inými subsystémami a
- › prevziať úplnú zodpovednosť za subsystém.

Vyhlásenie ES o overení je vypracované na úrovni subsystému, preto je to bezprostredný dokument v procese, ktorý vedie k typovému schváleniu vozidla a/alebo povoleniu na uvedenie vozidla na trh.

Tento prístup umožní, aby bol mobilný subsystém uvedený na trh bez potreby akéhokoľvek povolenia.

Mobilný subsystém sa však nesmie používať, pokiaľ nie je súčasťou vozidla/typu vozidla, ktorý je povolený. Overenie rozhraní subsystému s inými subsystémami, vyžadované podľa článku 15 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797, si vyžaduje len kontrolu prvkov stanovených v TSI. Z toho vyplýva, že aj keď je v TSI plne stanovené rozhranie riadenie-zabezpečenie a návštenie (CCS) – železničné koľajové vozidlo (RST), nie je to vyčerpávajúca kontrola technickej kompatibility a bezpečnej integrácie medzi subsystémami, ale jednoducho kontrola toho, čo sa vyžaduje v TSI (ak niečo).

Úplná kontrola technickej kompatibility a bezpečnej integrácie dvoch subsystémov prebieha neskôr, keď sú subsystémy spolu a integrované tak, že tvoria vozidlo.

Aj keď povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh je fáza, ktorá nasleduje po vyhlásení ES o overení mobilného subsystému (mobilných subsystémov), dokumentácia pre schválenie sa väčšinou nachádza v sprievodnej technickej dokumentácii ku každému vyhláseniu ES o overení.

Tzv. Modrá príručka⁽⁶⁾ (https://ec.europa.eu/growth/content/%E2%80%98blue-guide%E2%80%99-implementation-eu-product-rules-0_en) identifikuje vo svojom oddiele 4.1.1, ako môže výrobca preukázať zhodu so základnými požiadavkami, čo sa analogicky uplatňuje na subsystémy a vozidlá. Dopĺňa zoznam obsahu, ktorý má byť pokrytý „sprievodnou technickou dokumentáciou k vyhláseniu ES o overení subsystému“, ktorá sa nachádza v článku 15 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797.

3.6.2. Článok 29: Vypracovanie sprievodnej dokumentácie k žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 15,
- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 54.
- › príloha IV.

S cieľom vypracovať obsah sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie by žiadateľ o povolenie na uvedenie vozidla na trh, ako je stanovené v článku 21 smernice (EÚ) 2016/797 a/alebo povolenie pre typ vozidla, ako je stanovené v článku 24 smernice (EÚ) 2016/797, mal:

- › predložiť doklady o postupe plnenia požiadaviek vo vzťahu k základným požiadavkám,
- › v prípade obnoveného povolenia skontrolovať, či je povolenie pre typ vozidla platné; a
- › pripraviť a vypracovať obsah, ktorý sa vyžaduje pre dokumentáciu týkajúcu sa povolenia podľa prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545 vrátane vyhlásení ES o overení všetkých subsystémov a sprievodnej technickej dokumentácie stanovenej žiadateľom, ako je stanovené v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797.

Nové povolenie alebo rozšírenie oblasti použitia

Dodatočná dokumentácia očakávaná v prípade nového povolenia alebo rozšírenia oblasti použitia má rovnakú povahu ako obsah existujúceho povolenia, ale je zameraná na tú časť, v ktorej je potrebná aktualizácia, pokiaľ ide o zmeny týkajúce sa nového povolenia alebo rozšírenej oblasti použitia. S cieľom zjednodušiť zostavenie a posúdenie dokumentácie týkajúcej sa povolenia by žiadateľ mal dodržiavať rovnakú štruktúru ako v existujúcej dokumentácii povolenia, aby sa zabezpečila jednotnosť poskytnutých dôkazov.

V prípadoch nového povolenia alebo rozšírenia oblasti použitia by žiadateľ mal poskytnúť ďalšiu relevantnú dokumentáciu k existujúcej úplnej sprievodnej dokumentácii (rozhodnutie vydané v súlade s článkom 46 a úplná sprievodná dokumentácia k uvedenému rozhodnutiu, pozri kapitolu 3.8.1). Toto treba vnímať ako doplnujúcu dokumentáciu k existujúcej dokumentácii a nie tak, že by žiadateľ mal poskytnúť celú dokumentáciu, ktorá bola použitá v predchádzajúcom procese vydávania povolenia.

Vozeň určený na prevoz nebezpečného tovaru

V súlade s oddielom 2.4.d prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797 by sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení zostavená žiadateľom mala obsahovať osvedčenia o overení vydané v súlade s inými právnymi aktmi Únie.

V článku 21 smernice (EÚ) 2016/797 sa uvádza, že vyhlásenie ES o overení je súčasťou dokumentácie potrebnej na získanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. Znamená to,

⁶ Oznámenie Komisie 2016/C 272/01 *Modrá príručka na vykonávanie právnych predpisov EÚ týkajúcich sa výrobkov 2016*.

že v prípade nákladného cisternového vozňa žiadateľ musí získať typové schválenie podľa RID pred svojou žiadosťou o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh.

Povoľujúci subjekt by mal uplatniť postup vydávania povolenia pre vozidlo, ktorý je opísaný v článku 21 smernice (EÚ) 2016/797, a skontrolovať prítomnosť dôkazov o tom, že sa uskutočnilo typové schválenie pre cisternu podľa RID a že je stále platné pre typ cisterny, ktorou je vybavený dotknutý vozeň.

3.6.3. Článok 30: Obsah a úplnosť žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 7,
- › článok 13,
- › článok 14,
- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 54.

Formulár žiadosti by mal obsahovať doklady vzťahujúce sa aspoň na položky stanovené v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545.

Informácie, ktoré treba doplniť k pôvodnej dokumentácii (to znamená existujúcej dokumentácii alebo dokumentácii z predchádzajúceho povolenia) podľa uplatnenia pre rozšírenú oblasť použitia, aby mali spočívať v poskytnutí dôkazov o:

- a) uvedení mobilného(-ých) subsystému(-ov) na trh, z ktorých je zostavené vozidlo (subsystém železničného koľajového vozidla a subsystém riadenie-zabezpečenie a návvestenie) v súlade s článkom 20 smernice (EÚ) 2016/797, na základe vyhlásenia ES o overení;
- b) technickej kompatibilite subsystémov, uvedenej v písm. a) v rámci vozidla, stanovenej na základe príslušných TSI (špecifické prípady) a v uplatniteľných prípadoch príslušných vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa neuplatňovania TSI a otvorených bodov;
- c) bezpečnej integrácii subsystémov, uvedenej v písm. a) v rámci vozidla, stanovenej na základe príslušných TSI a v uplatniteľných prípadoch príslušných vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa neuplatňovania TSI a otvorených bodov a CSM; a
- d) technickej kompatibilite vozidla so sieťou/sieťami zahrnutej v oblasti použitia uvedeného v odseku 2, stanovenej na základe príslušných TSI a v uplatniteľných prípadoch príslušných vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa neuplatňovania TSI a otvorených bodov, registroch infraštruktúry a CSM o posúdení rizík.

V prípade typov vozidiel povolených podľa smernice 2008/57/ES alebo predtým (nerozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI) by informácie, ktoré treba doplniť do pôvodnej dokumentácie, pokiaľ ide o aspekty obsiahnuté v písmenách b), c) a d), by mali zahŕňať aj platné vnútroštátne predpisy a parametre.

Rozsah pôsobnosti prvého súboru TSI platných pre vozidlá bol obmedzený na prevádzku na transeurópskej sieti (od TSI „2002“ po TSI „2011“). V tomto prípade sú stále platné vnútroštátne predpisy, ktoré sa vzťahujú na sieť mimo TEN. Odporúča sa však v najväčšej možnej miere používať vzájomné uznávanie vnútroštátnych predpisov, aby sa obmedzili dvojité kontroly, ktoré nie sú nevyhnutné.

Od roku 2014 a nadobudnutia účinnosti nového revidovaného súboru TSI (podľa smernice 2008/57/ES) sa TSI vzťahujúce sa na vozidlá vzťahujú nielen na transeurópsku sieť, ale aj na zvyšok siete železníc Únie [ako je uvedené v smernici (EÚ) 2016/797 v prílohe I]. Z toho vyplýva, že zvyšné vnútroštátne predpisy by mali pokrývať:

- › technickú kompatibilitu so sieťou z hľadiska špecifik spojených s existujúcou sieťou a nezohľadnených v TSI a/alebo

- › otvorené body alebo špecifické prípady uvedené, ale neopísané v TSI.

Špecifické prípady v TSI sa väčšinou týkajú technickej kompatibility so sieťou. V prípade rozšírenej oblasti použitia sú relevantnými otvorenými bodmi v TSI tie, ktoré sa týkajú technickej kompatibility so sieťou. Vnútroštátne predpisy vzťahujúce sa na otvorené body, ktoré sa netýkajú technickej kompatibility so sieťou, by mali byť vzájomne uznané.

3.6.4. Článok 31: Predloženie žiadosti o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

Všetky žiadosti o povolenie vozidla by mali byť predkladané prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v nariadení (EÚ) 2016/796 bez ohľadu na to, kto bude povoľujúci subjekt. Toto platí aj pre vozidlá, ktoré sú v rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797, ale na ktoré sa nevzťahujú (ani sa to nezamýšľa) TSI (napr. električko-vlaky, metrický rozchod koľají) s výnimkou len v prípade tých električko-vlakov, v prípade ktorých sa smernicou (EÚ) 2016/797 povoľuje členským štátom vymedziť osobitný postup.

Žiadateľ by mal predložiť svoju žiadosť o povolenie pre typ vozidla/povolenie na uvedenie vozidla na trh prostredníctvom jednotného vstupného bodu jednotného kontaktného miesta s použitím elektronického formulára žiadosti a vybrať povoľujúci subjekt, ak je oblasť použitia obmedzená na jeden členský štát.

Ak členský štát prijal vnútroštátne predpisy vyžadujúce dodržiavanie osobitného postupu vydávania povolenia pre povolenie električko-vlakov [ak sa to umožňuje smernicou (EÚ) 2016/797], agentúra by nemala byť zapojená do postupu vydávania povolenia.

Ak oblasť použitia zahŕňa viac ako jeden členský štát, jednotné kontaktné miesto východiskovo vyberie agentúru ako povoľujúci subjekt. Ak je oblasť použitia obmedzená na jeden členský štát, žiadateľ si môže vybrať povoľujúci subjekt na vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. V takom prípade jednotné kontaktné miesto navrhne na výber žiadateľovi len agentúru a dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia. Informácie, ktoré už žiadateľ predložil počas predbežného zapojenia, sa použijú znovu, aby sa predišlo akejkoľvek ďalšej záťaži žiadateľa.

Ak členský štát nevyvlúčil z rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/797 a teda neprijal žiadny osobitný postup vydávania povolenia pre električko-vlaky, mal by sa uplatňovať článok 21 smernice (EÚ) 2016/797. Žiadateľ si preto môže vybrať buď agentúru, alebo orgán NSA v prípade povolenia pre oblasť použitia obmedzenú na jeden členský štát. V tomto prípade sa však neuplatňujú TSI, platné sú len vnútroštátne predpisy, takže časť posúdenia povoľujúcim subjektom vzťahujúca sa na predpisy bude plne pokrytá posúdením dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia.

Keď postup vydávania povolenia (počnúc fázou predbežného zapojenia, ak sa použije) je iniciovaný prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, žiadateľ by si mal vybrať povoľujúci subjekt v súlade s článkom 21 ods. 5 a článkom 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797 (keď je oblasť použitia obmedzená na sieť alebo siete v rámci jedného členského štátu, či už predkladá svoju žiadosť o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu daného členského štátu alebo agentúre). Od okamihu uskutočnenia výberu žiadateľ nebude môcť zmeniť svoj výber povoľujúceho subjektu, pokiaľ žiadateľ neukončí svoju pôvodnú žiadosť a neiniciuje novú žiadosť adresovanú inému povoľujúcemu subjektu. V takom prípade by žiadateľ mal znovu začať celý postup vydávania povolenia od začiatku.

Len žiadateľ môže ukončiť žiadosť. Povoľujúci subjekt musí prijať rozhodnutie (kladné alebo záporné), ak bola žiadosť predložená prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

V prípade povolenia o zhode s typom je prospešné, ak je povoľujúci subjekt rovnaký subjekt ako ten, ktorý vydal povolenie pre typ vozidla, pretože môže byť v lepšej pozícii, aby vykonal niektoré z kontrol opísaných v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/545 (napr. neuplatňovanie TSI spojených s typom, platnosť existujúceho povolenia pre typ atď.).

Žiadosť by mala byť podaná v dostatočnom predstihu predtým, ako žiadateľ požaduje povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh. Žiadateľ by mal vziať do úvahy, že maximálne časové rámce uvedené v článku 34 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 môžu byť predĺžené, ak sa počas kontroly úplnosti žiadosti zistí, že chýbajú informácie, alebo ak vznikne opodstatnená pochybnosť (a v riadne zaznamenanaj dohode so žiadateľom je predĺženie časového rámca).

Je potrebné, aby žiadateľ o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh pri svojom plánovaní projektu zohľadnil, že vydané povolenie je len míľnik a že pred používaním vozidla tak, ako sa zamýšľalo, je potrebné zvážiť ďalšie aspekty. Medzi faktory, ktoré by mal žiadateľ zvážiť pri plánovaní času predloženia žiadosti, patrí:

- › rozsah predbežného zapojenia, ak existuje, ktoré bolo vykonané;
- › harmonogram predloženia žiadosti a následného posúdenia povoľujúcim subjektom;
- › zložitosť a/alebo neistoty spojené so žiadosťou; a
- › akýkoľvek čas potrebný na kontroly pred používaním povolených vozidiel [kontroly povolenia, registrácia, kompatibilita s traťou a integrácia do zostavy vlaku tam, kde je zamýšľaná prevádzka, pozri článok 23 smernice (EÚ) 2016/797].

Jednotné kontaktné miesto prideliť každej žiadosti jedinečné identifikačné číslo, ktoré môže byť doplnené do všetkých tlačенých dokumentov týkajúcich sa jednotlivých prípadov.

3.7. Kapitola 6 – Fáza 5: Spracovanie žiadosti

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 5.

3.7.1. Postúpenie žiadosti jednotným kontaktným miestom povoľujúcemu subjektu (agentúre/orgánu NSA)

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

3.7.2. Článok 32: Kontrola úplnosti žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Povoľujúci subjekt a dotknuté NSA pre oblasť použitia by mali vyhodnotiť úplnosť žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti podľa kapitoly 3.6.3 v lehote jedného mesiaca od dátumu prijatia žiadosti a zodpovedajúcim spôsobom informovať žiadateľa.

3.7.3. Článok 33: Potvrdenie žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

V automatickom potvrdení o prijatí žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti sa uvedie, že dátumom prijatia žiadosti je prvý pracovný deň spoločný pre všetky dotknuté orgány. V tej fáze sa nevykonávajú žiadne kontroly.

Automatické potvrdenie o prijatí žiadosti zašle jednotné kontaktné miesto:

- › programovému manažérovi agentúry a kontaktnému miestu/miestam orgánu NSA pre oblasť použitia, ak sa oblasť použitia (vybraná žiadateľom) vzťahuje na viac ako jeden členský štát, alebo ak sa oblasť použitia vzťahuje na jeden členský štát a žiadateľ si vybral agentúru ako povoľujúci subjekt; alebo
- › kontaktnému miestu orgánu NSA, ak sa oblasť použitia vzťahuje na jeden členský štát a žiadateľ si vybral orgán NSA ako povoľujúci subjekt.

Jednotné kontaktné miesto automaticky:

- › aktualizuje adresár kontaktných miest žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti o údaje kontaktného miesta žiadateľa, kontaktné miesta dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia a programového manažéra agentúry (ak je to vhodné);
- › poskytne prístup k žiadosti a k sprievodnej dokumentácii k žiadosti príslušným používateľom a
- › uloží údaje o predložení žiadosti a sprievodnej dokumentácii k žiadosti (dátum predloženia projektový manažér zohľadní pri výpočte dátumu prijatia žiadosti v neskoršej fáze).

Časový rámec, pozri kapitolu 3.7.4, začína plynúť dátumom prijatia žiadosti. Projektový manažér by mal vypočítať dátum prijatia žiadosti na základe dátumu predloženia žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti (uložených v jednotnom kontaktnom mieste) a prvého pracovného dňa spoločného pre dotknuté orgány.

Vzor potvrdenia/odmietnutia úplnej žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti, pozri prílohu VI, by mal byť použitý na účel informovania žiadateľa (do jedného mesiaca od dátumu prijatia žiadosti) o výsledku hodnotenia úplnosti žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti (podľa kapitoly 3.6.2) zo strany povoľujúceho subjektu a dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia.

3.7.4. Článok 34: Časový rámec na posúdenie žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 58.

Časové rámce stanovené v článku 34 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 by mali byť uznané ako maximálne časové rámce na úlohy, nie ako cieľové časy. Zapojené strany by sa mali snažiť vykonať svoje úlohy bez zbytočného oneskorenia.

O automatickom potvrdení o prijatí žiadosti informuje jednotné kontaktné miesto žiadateľa, povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia.

Oznámenie bude zaslané kontaktnej osobe žiadateľa určenej vo formulári žiadosti a v kópii povoľujúcemu subjektu a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia. Jednotné kontaktné miesto poskytne odkaz na miesto, kde je možné nazrieť do sprievodnej dokumentácie k spisu žiadosti.

Kontrola úplnosti by sa mala vykonať do 1 mesiaca od dátumu prijatia žiadosti, podľa tohto časového rámca:

- › maximálne jeden týždeň pre povoľujúci subjekt na identifikáciu dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia (ak existujú) a postúpenie im spisu;
- › maximálne dva týždne pre dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia (ak existujú) na poukázanie na všetky problémy týkajúce sa úplnosti dokumentácie a pre agentúru na kontrolu úplnosti; a
- › maximálne jeden týždeň pre povoľujúci subjekt na potvrdenie úplnosti alebo požiadanie o doplňujúce informácie.

Povoľujúci subjekt, v spojení s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, môže pozastaviť žiadosť, ak sú poskytnuté informácie neúplné podľa článku 34 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Posúdenie žiadosti (a štvormesačný časový rámec na posúdenie) začne plynúť, keď žiadateľ predloží všetky chýbajúce informácie.

Posúdenie žiadosti by mal vykonať povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia a jeho cieľom je získať primerané uistenie o tom, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa splnili svoje povinnosti vo fázach konštrukcie, výroby, overovania a schvaľovania vozidla a/alebo typu vozidla s cieľom zabezpečiť zhodu so základnými požiadavkami platných právnych predpisov, aby tak bolo možné uviesť typ vozidla na trh a používať ho v oblasti použitia typu vozidla na základe podmienok používania a iných obmedzení uvedených v žiadosti.

Vykonanie postupu bude monitorovať jednotné kontaktné miesto od dátumu automatického potvrdenia o prijatí žiadosti. Nasledujúce časové harmonogramy by mal dodržať povoľujúci subjekt vo všetkých prípadoch povolenia s výnimkou povolenia v zhode s typom:

- › posúdenie toho, či sprievodná dokumentácia k žiadosti a všetky požadované doklady sú úplné, do jedného mesiaca po dátume prijatia žiadosti. Žiadateľ by mal byť informovaný zodpovedajúcim spôsobom.
- › Ak je sprievodná dokumentácia k žiadosti úplná, prijať konečné rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh do štyroch mesiacov po potvrdení o úplnosti žiadosti.
- › Ak sprievodná dokumentácia k žiadosti nie je úplná, prijať konečné rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh do štyroch mesiacov po predložení potrebných informácií zo strany žiadateľa.

V prípade povolenia v zhode s typom by rozhodnutie malo byť vydané do jedného mesiaca od dátumu prijatia žiadosti.

Po vykonaní potvrdenia/odmietnutia úplnej žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti, ako je opísané v kapitole 3.7.3, by povoľujúci subjekt, v koordinácii s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia mal v lehote 4 mesiacov od potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti:

- › vymedziť rozsah pôsobnosti posúdenia,
- › vykonať posúdenie a
- › vydať odporúčanie na konečné rozhodnutie.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia môžu požiadať, každý za svoju časť v priebehu posudzovania, o doplňujúce informácie a objasnenia vrátane akýchkoľvek prípadov nedodržania požiadaviek. Tieto žiadosti by:

- › mali mať vždy stanovený časový rámec pre odpoveď (primeraný zložitosti témy) a

- › nemali pozastavovať časový rámec posúdenia, pokiaľ nie je identifikovaná opodstatnená pochybnosť, ktorá bráni pokračovaniu posúdenia alebo jeho častí.

Toto je mechanizmus, ktorý umožňuje žiadateľovi poskytnúť dodatočné dôkazy (na vyriešenie problémov identifikovaných počas posudzovania) bez akéhokoľvek pozastavenia časového rámca posúdenia. Tým sa odlišuje od opodstatnenej pochybnosti, v prípade ktorej môže byť časový rámec posudzovania pozastavený, ak existuje náležite zaznamenaná dohoda so žiadateľom.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali byť čo najkonkrétnejšie, aby pomohli žiadateľovi pochopiť mieru podrobností očakávanú v odpovedi bez ukladania opatrenia/opatrení na jej vyriešenie.

Aby bola písomná odpoveď žiadateľa uspokojivá, mala by byť dostatočná na rozptýlenie vyjadrených obáv a na preukázanie toho, že navrhované opatrenia budú spĺňať požiadavky. Mala by obsahovať nové znenie a/alebo preformulovanie, ktorým sa nahradí to, čo je neuspokojivé v žiadosti, s vysvetlením, ako sa tým riešia identifikované nedostatky. Žiadateľ môže okrem toho poskytnúť relevantné podporné informácie, ako aj zmeniť/doplniť relevantný text k zneniu obsiahnutému v žiadosti. Ak povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia nesúhlasia s navrhovanými opatreniami a/alebo časovými harmonogramami, môžu sa bezodkladne obrátiť na žiadateľa, aby problém vyriešil.

Keďže nie je možné predvídať pri posudzovaní, kedy sa môže poukázať na opodstatnenú pochybnosť alebo aký bude čas potrebný na spracovanie opodstatnenej pochybnosti, nie sú stanovené časové rámce. Ak však povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia majú opodstatnenú pochybnosť, mali by na ňu poukázať bezodkladne a spracovať ju.

3.7.5. Článok 35: Komunikácia počas posudzovania žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali stanoviť, aby boli sprístupnení požadovaní kompetentní zamestnanci, aby mohol byť postup vydávania povolenia dokončený vo vymedzenom časovom harmonograme. Odporúča sa, aby boli potrební zodpovední zamestnanci na mieste najneskôr 1 týždeň po dátume prijatia žiadosti. Informácie o kompetentných zamestnancoch pridelených na postup by mali byť zaevidované v jednotnom kontaktnom mieste.

Informácie zaevidované v jednotnom kontaktnom mieste by mali zahŕňať kontaktné údaje expertov povoľujúceho subjektu a dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia s cieľom uľahčiť koordinačnú prácu medzi rôznymi stranami alebo dokonca v rámci organizácie. Pre každý orgán by mala byť určená kontaktná osoba, ak je to vhodné. Tieto informácie by mali byť sprístupnené tak, aby boli pre žiadateľa viditeľné.

Žiadateľ sa bude môcť obrátiť na povoľujúci tím prostredníctvom kontaktného formulára. Kontaktný formulár bude smerovať žiadosť relevantnej kontaktnej osobe. Na tento účel bude kontaktný formulár rozlišovať medzi otázkami k častiam týkajúcimi sa TSI a otázkami týkajúcimi sa príslušných vnútroštátnych predpisov žiadosti (na základe vybranej oblasti použitia).

Usmernenia o používaní záznamu problémov sú uvedené v kapitole 3.7.11.

3.7.6. Článok 36: Riadenie informácií týkajúcich sa posudzovania žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

Riadenie informácií

Všetky prechodné pracovné dokumenty vrátane neformálnej korešpondencie so žiadateľom je možné archivovať v jednotnom kontaktnom mieste.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia môžu aj tak bez obmedzení stanoviť svoje vlastné systémy riadenia informácií v súlade s navrhnutým postupom (napr. vymedzením politiky uchováva vrátane času uchovávanía a miesta uchovávanía), najmä na riadenie dočasných prechodných pracovných dokumentov a neformálnej korešpondencie.

3.7.7. Článok 37: Koordinácia medzi povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia v rámci posudzovania žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 14 ods. 10,
- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

Koordinácia medzi povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia

Dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali zohľadniť klasifikáciu vnútroštátnych predpisov a vzájomné schvaľovanie, na ktoré sa odkazuje v článku 14 ods. 10 smernice (EÚ) 2016/797 (a vykonávacom akte uvedenom v tom článku) a zaviesť potrebné dojednania v súlade s článkom 37 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Toto by sa malo vykonať s cieľom predísť duplicité posúdení tých vnútroštátnych predpisov, ktoré sú klasifikované ako rovnocenné pre dotknuté členské štáty a oblasť použitia. V prípade rovnocenných vnútroštátnych predpisov by orgány NSA pre oblasť použitia mali uplatniť zásadu vzájomného uznávania pre nasledujúce aspekty posudzovania uvedené v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545: bod 5, bod 6, bod 7, bod 9, bod 10, bod 12 a bod 13. V dojednaniach by sa malo zohľadniť:

- › logické zoskupenie aspektov a vnútroštátnych predpisov, ktoré majú byť posúdené, t. j. môže byť užitočné posúdiť osobitnú tému predmetu;
- › jazyk dokumentácie poskytnutej žiadateľom, aby sa znížila potreba prekladu; a
- › rozdelenie pracovnej záťaže a iných aspektov plánovania.

V dojednaniach by malo byť opísané aspoň:

- › v prípade, že posúdenie parametra s rovnocennými vnútroštátnymi predpismi majú spoločné viaceré orgány NSA pre oblasť použitia, ktorý orgán NSA pre oblasť použitia je zodpovedný za jednotlivé aspekty posúdenia; a
- › plánovanie a koordinácia posúdení.

Dojednania by mali byť zaznamenané a odsúhlasené dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, a potom oznámené žiadateľovi a povoľujúcemu subjektu prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

Povoľujúci subjekt sa môže rozhodnúť vykonávať koordináciu s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia vrátane organizovania osobných stretnutí v závislosti od pokročilosti sprievodnej dokumentácie k žiadosti.

Ak treba poukázať na významné záležitosti, povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia môžu požiadať o stretnutie so žiadateľom, aby sa predišlo viacerým výmenám korešpondencie s cieľom vyriešiť otvorené záležitosti.

Povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali potvrdiť každý vopred dohodnutý dátum na tento účel žiadateľovi alebo inak zabezpečiť dátum. V každom prípade by malo byť potvrdenie zaslané prostredníctvom jednotného kontaktného miesta a malo by byť požadované potvrdenie o prijatí. Toto potvrdenie by malo byť zaslané s podrobnosťami o záležitostiach, ktoré sú predmetom obáv.

Ak sa považuje takéto stretnutie za potrebné, mali by byť stanovené ciele takto:

- › zabezpečiť, aby žiadateľ jasne chápal zistené oblasti porušenia predpisov,
- › prerokovať, čo sa vyžaduje na ich nápravu, a
- › dohodnúť si charakter ďalších informácií a všetkých podporných dôkazov, ktoré treba poskytnúť (akčný plán).

Všetky rozdiely v stanovisku medzi odborníkmi (vrátane odborníkov, ktorí patria do rovnakého orgánu) by mali byť zaznamenané v dokumentácii o posúdení.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali najneskôr 1 týždeň pred koncom štvormesačného obdobia posúdenia, každý za svoju časť, dospieť k záveru, či žiadosť spĺňa všetky požiadavky alebo či nie je pravdepodobný ďalší pokrok so zabezpečením uspokojivých odpovedí na otvorené záležitosti, a potom by mali zaznamenať výsledky svojho príslušného posúdenia vrátane všetkých rozdielov v stanovisku medzi sebou a ich odporúčania na vydanie povolenia pre typ vozidla/povolenia na uvedenie vozidla na trh prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (pozri prílohu IX – XI, v ktorej sú vzory dokumentácie o posúdení).

3.7.8. Článok 38: Posúdenie žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

S cieľom získať primeranú istotu, pozri kapitolu 3.2.2.12, o tom, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa splnili svoje povinnosti, by sa povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia mali presvedčiť o:

- › účinnosti postupu, ktorým sa riadil žiadateľ a podporujúce subjekty; a
- › konzistentnosti, úplnosti a relevantnosti dokumentácie poskytnutej žiadateľom.

Požiadavky na posúdenie žiadosti, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, sú stanovené v prílohách II a III [v súlade s článkami 39 a 40 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]. Jednotlivé časti žiadosti si vyžadujú odlišné prístupy ku kontrole, ktoré môžu zahŕňať:

- › Je podanie úplné? Zahrnul žiadateľ všetko, o čom uviedol, že žiadosť obsahuje?
- › Boli vyslovene dodržaný súlad s vymedzenými požiadavkami? Sem patria požiadavky na signatárov a štruktúry dokumentov v súlade s právnymi požiadavkami Únie v prípade položiek, ako sú vyhlásenia ES o overení.
- › Sú prvky žiadosti v rámci ich obdobia platnosti? Mnohé aspekty žiadosti majú obmedzené obdobia platnosti, napríklad akreditácia orgánov posudzovania zhody, platnosť osvedčení ES atď.

- › Je krížové odkazovanie jednotné? Žiadosti sú zložité dokumenty a nie je nezvyčajné, aby boli položky, napríklad osvedčenia aktualizované v jednej časti žiadosti, ale nie v ďalšej. Ak existuje základný scenár predbežného zapojenia, je s ním žiadosť v súlade?
- › Sú vybrané predpisy a výber prípadu povolenia platné? Zvážte, či je rozsah pôsobnosti predpisu v súlade so spôsobom, ktorým sa používa v žiadosti. Bol nahradený? Riešia sa nesplnenia požiadaviek platných povinných predpisov vhodným spôsobom a dokážu alternatívne riešenia komplexne kontrolovať všetky súvisiace riziká? Upozorňujeme, že v prípade nedodržania predpisu je povinnosťou povoľujúceho subjektu/dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia vyhodnotiť alternatívne riešenia (ak existujú). Výsledky orgánu posudzovania (CSM RA) by mali byť zohľadnené, ale orgán posudzovania (CSM RA) nemôže rozhodnúť o alternatívnych riešeniach, ktoré sa majú uplatniť. Pozri tiež kapitolu 3.5.7 tohto usmernenia, súvisiacu s článkom 27 „Náprava nesplnenia požiadaviek“ vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.
- › Je existujúci typ vozidla, ak sa používa, stále relevantný a má platné povolenie pre typ vozidla? Toto môže byť ovplyvnené zmenami v predpisoch a normách vzťahujúcich sa na existujúci typ vozidla, a rozdielmi v charakteristikách typu vozidla, pre ktoré sa podáva žiadosť, v porovnaní s typom vozidla, ktorý sa používa ako základ.
- › Boli správne uplatnené postupy? Toto si vyžaduje zváženie vymedzených prvkov postupov a účasti správnych subjektov. Posudzovateľ by mal uznať, že výsledkom uplatnenia napríklad postupu posudzovania rizík môže byť celá škála opodstatnených výsledkov a že podanie by nemalo byť zamietnuté za predpokladu, že navrhované závery sú odôvodniteľne v danej škále.
- › Existujú dôkazy podporujúce uistenia? Napríklad ak bol vyhlásený súlad s predpisom/normou, posudzovateľ sa môže rozhodnúť preskúmať úplnosť podporných dôkazov ako ukazovateľa toho, či boli správne uplatnené postupy posudzovania.

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by nemali:

- › opakovať alebo duplikovať prácu vykonanú inými orgánmi [napr. notifikovaným orgánom, určeným orgánom, orgánom posudzovania (CSM RA)]; a
- › používať postup vydávania povolenia na kontrolu alebo hodnotenie kompetencie orgánov posudzovania zhody.

Ak sa dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia dozvie o niečom, čo považuje za subštandardnú prácu orgánov posudzovania zhody, mal by:

- › upozorniť na to povoľujúci subjekt.

Ak sa povoľujúci subjekt dozvie o niečom, čo považuje za subštandardnú prácu orgánov posudzovania zhody, mal by:

- › upozorniť na to dotknutý orgán posudzovania zhody;
- › upozorniť na to orgán vykonávajúci dohľad/akreditáciu/dozor nad kompetentnosťou orgánu posudzovania zhody;
- › upozorniť na to dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia; a
- › rozhodnúť, či treba uplatniť vyššiu mieru kontroly na časti postupu overovania a posudzovania vykonané daným orgánom posudzovania zhody.

3.7.9. Článok 39: Posúdenie žiadosti zo strany povoľujúceho subjektu

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Kontrola použitej metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek (uplatňuje sa len v prípade, že nejde o normalizovanú metodiku)

So zreteľom na metodiku na vykonanie postupu plnenia požiadaviek by povoľujúci subjekt mal posúdiť metodiku postupu plnenia požiadaviek použitú žiadateľom v prípade, že nejde o normalizovanú metodiku (príklady štandardizovaných metód postupu plnenia požiadaviek sú: vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 402/2013, EN 50126. Kontrola použitej metodiky postupu plnenia požiadaviek, ktorú má vykonať povoľujúci subjekt, by sa mala riadiť kritériami stanovenými v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545.

Kontrola úplnosti, relevantnosti a konzistentnosti dôkazov z použitej metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali vykonať kontrolu na vysokej úrovni⁷ (čo znamená overenie úplnosti, relevantnosti a konzistentnosti), pokiaľ ide o dôkazy z metodiky použitej na postup plnenia požiadaviek, ktorá by mala byť súčasťou sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie pre prípady povolenia: prvé, nové a rozšírená oblasť použitia.

Nepredpokladá sa, že by povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia mali vykonať vyčerpávajúcu kontrolu všetkých dôkazov podporujúcich postup plnenia požiadaviek/posúdenie rizík vykonaných žiadateľom so zreteľom na aspekty týkajúce sa bezpečnosti, v prípade ktorých neexistuje nezávislé posúdenie vykonané orgánom posudzovania (CSM RA).

Jeho úloha by mala byť systematickejšia, zameraná na proces, ktorým sa riadi žiadateľ pri zachytávaní a plnení požiadaviek, pričom na tento účel môže byť potrebné, aby povoľujúci subjekt podrobne skontroloval niektoré podporné dôkazy. Hĺbka a rozsah kontrol sú opísané v prílohe II a prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545.

Ak bol proces riadenia rizík stanovený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 402/2013 použitý ako metodika na vykonanie postupu plnenia požiadaviek

Ak je proces riadenia rizík opísaný v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 402/2013 metodikou použitou na postup plnenia požiadaviek, povoľujúci subjekt by mal zamerať kontrolu na overenie toho, či:

- › vyhlásenie navrhovateľa [článok 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013] je podpísané a podporuje to, že všetky identifikované nebezpečenstvá a súvisiace riziká sú kontrolované; a
- › správa o posúdení [článok 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 402/2013] podporuje vyhlásenie.

Ak bola ako metodika na vykonanie postupu plnenia požiadaviek použitá iná metodika než proces riadenia rizík stanovený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 402/2013 (ak je to dovolené)

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali kontrolovať dôkazy o uplatnení metodiky na základe kritérií stanovených v prílohe II a prílohe III vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, každý za svoju časť posúdenia (obmedzené na vnútroštátne predpisy v prípade dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia):

- › Je vymedzenie systému dokončené a v súlade s konštrukciou vozidla?
- › Sú identifikácia a klasifikácia nebezpečenstiev konzistentné a hodnoverné?
- › Sú všetky riziká náležite riadené a zmiernené?
- › Boli nebezpečenstvá počas procesu štruktúrované a konzistentne riadené?
- › atď.

Relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2

⁷ Vysoká úroveň a nízka úroveň sú zvyčajne pojmy používané na klasifikáciu, opis a nasmerovanie na osobitné ciele systematickej operácie. Kontroly na vysokej úrovni sa týkajú posúdení, ktorých povaha je abstraktnejšia a týkajú sa celkových cieľov a systémových vlastností. Kontroly na nízkej úrovni zahŕňajú osobitnejšie individuálne hodnotenia zamerané na podrobnosti.

Ak je povoľujúcim subjektom agentúra, dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia budú kontrolovať, či existujú relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a zohľadní ich posúdenia.

Ak je povoľujúcim subjektom orgán NSA, v posúdení nie sú zapojené žiadne orgány NSA pre oblasť použitia. V tomto prípade by povoľujúci subjekt (orgán NSA) mal skontrolovať, či existujú relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a zohľadniť svoje posúdenia.

Právne predpisy netýkajúce sa železníc

Smernicou (EÚ) 2016/797 sa ukladá žiadateľovi povinnosť zabezpečiť, aby bol dodržaný súlad so všetkým relevantným právom Únie (pozri kapitolu 3.3.1 týchto usmernení, nachádza sa tam odkaz na informatívny zoznam príslušného práva Únie). Toto tvorí súčasť postupu plnenia požiadaviek na zabezpečenie toho, aby boli všetky riziká správne pokryté a sledované po príslušné opatrenie na zmiernenie. Položka 8.6 prílohy II „Aspekty na posúdenie povoľujúcim subjektom“ zahŕňa kontrolu tejto problematiky zo strany povoľujúceho subjektu. S cieľom získať primeranú istotu o tom, že žiadateľ splnil svoje povinnosti, by povoľujúci subjekt mal skontrolovať, či boli zohľadnené iné právne predpisy EÚ, preskúmaním súladu medzi výsledkami postupu plnenia požiadaviek a vyhlásením/vyhláseniami ES o overení. Povoľujúci subjekt nemá povinnosť zabezpečiť alebo posúdiť, či boli identifikované a dodržané všetky právne predpisy Únie, toto je povinnosť žiadateľa.

V rámci relevantného práva Únie sú niektoré zákony, ktoré sa neuplatňujú na železnice. Niektoré iné zákony EÚ, ktoré nie sú osobitne zamerané na železnice, však musia byť dodržiavané v každom prípade [napr. nariadenie REACH (ES) č. 1907/2006, smernica o elektromagnetickej kompatibilite 2014/30/ES, nariadenie o necestných pojazdných strojoch (EÚ) 2016/1628 atď.].

3.7.10. Článok 40: Posúdenie žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 6,
- › článok 14,
- › článok 21,
- › článok 24.

Úloha orgánov NSA pre oblasť použitia

Orgány NSA pre oblasť použitia by mali:

- › v prípade príslušných vnútroštátnych predpisov overiť úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť žiadosti z hľadiska technickej kompatibility vozidla so sieťou v oblasti použitia stanovenej žiadateľom,
- › odpovedať na konzultácie iniciované orgánom NSA susedného štátu so zreteľom na vozidlá zo susedného štátu premávajúce do staníc blízko hraníc,
- › vydať dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, ak sú potrebné, prijať opatrenia na zabezpečenie toho, aby sa vykonali testy na sieti.

Dojednania s cieľom zohľadniť klasifikáciu vnútroštátnych predpisov a vzájomné schvaľovanie

So zreteľom na neposúdené aspekty z dôvodu dojednaní uvedených v článku 37 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, pozri tiež usmernenie v kapitole 3.7.7, je dostatočné, aby bol v správe o posúdení vydané dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia uvedený odkaz na dané dojednania.

Kontrola úplnosti, relevantnosti a konzistentnosti dôkazov z použitej metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek

Dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali vykonať kontrolu na vysokej úrovni, pokiaľ ide o dôkazy z metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek, len ak bola použitá iná metodika než postup riadenia rizík stanovený v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013 ako metodika na

vykonanie postupu plnenia požiadaviek a len v prípade vnútroštátnych predpisov pre dotknutú oblasť použitia, ako je stanovené v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545.

Predchádzajúce skúsenosti

Dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by vo svojom posúdení mali okrem aspektov stanovených v prílohe III kontrolovať, či existujú relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 a zohľadniť to vo svojich posúdeniach. Ak bolo poukázané na problémy týkajúce sa predchádzajúcich skúseností, ktoré boli zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, tieto problémy by mali byť zaznamenané v zázname problémov, pozri kapitolu 3.7.11. Tak sa zabezpečí, aby aj iní členovia posudzujúceho tímu mali prístup k týmto informáciám.

Predchádzajúce skúsenosti, ktoré boli zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, môžu poskytnúť informácie a znalosti týkajúce sa výkonu už povolených typov vozidiel a ich systémov komponentov s cieľom usmerniť posúdenie žiadostí. Predchádzajúce skúsenosti, ktoré boli zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, môžu mať niekoľko rôznych zdrojov.

Činnosti dohľadu vykonávané orgánmi NSA môžu byť jedným zdrojom relevantných predchádzajúcich skúseností zaznamenaných podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 so zreteľom na povolenie pre typ vozidla/povolenie na uvedenie vozidla na trh. Používanie informácií a znalostí získaných z činností dohľadu orgánmi NSA poskytuje prostriedky na vyhodnotenie účinnosti postupov žiadateľa týkajúcich sa konštrukcie, výroby, overenia a schvaľovania typu vozidla/vozidla.

Výrobcovia vozidiel, hlavní žiadatelia o povolenie pre typ vozidla/povolenie na uvedenie vozidla na trh nepredstavujú primárne zameranie činností dohľadu orgánov NSA. Je však pravdepodobné, že činnosti dohľadu týkajúce sa železničných podnikov poskytnú orgánom NSA znalosti o vozidlách prevádzkovaných železničnými podnikmi, ktoré sú relevantné pre posúdenie žiadostí o povolenie pre typ vozidla/povolenie na uvedenie vozidla na trh. Osobitný záujem budú predstavovať reakčné činnosti vyplývajúce z problémov s vozidlami, napríklad nehôd, incidentov alebo významného narušenia prevádzky.

Predchádzajúce skúsenosti sa môžu týkať existujúcich vozidiel využívajúcich rovnakú konštrukčnú platformu ako tá, ktorá sa používa v prípade posudzovanej žiadosti, alebo sa môžu týkať systémov, ktoré sa používajú na existujúcich vozidlách. Aj keď vozidlá môžu byť montované rôznymi výrobcami, mnohé zo systémov v nich budú od rovnakého dodávateľa. Pochopenie spoločných tém poskytne základ pre určenie priority v prípade prvkov považovaných za súčasť posúdenia žiadosti. Tieto spoločné témy sa môžu týkať aj interakcie vozidla s infraštruktúrou.

3.7.11. Článok 41: Kategorizácia problémov

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Zaznamenávanie problémov v zázname problémov

Počas posudzovania žiadosti povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia pravdepodobne identifikujú problémy, keď je obsah žiadosti nejasný, vyplývajú otázky z relevantných informácií zaznamenaných podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 alebo chýbajú dôkazy. Tieto problémy si budú vyžadovať odpoveď od žiadateľa.

Všetky aspekty vyplývajúce z posúdenia, ktoré je vhodné zohľadniť na účel rozhodnutia, by mali byť zaznamenané v zázname problémov, nielen tie aspekty, ktoré by bránili povoľujúcemu subjektu prijať rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.

Redakčné alebo prezentačné záležitosti či typografické chyby by nemali byť vnímané ako dôvody potvrdzujúce, že žiadateľ nepreukázal dodržiavanie súladu, pokiaľ neovplyvňujú zrejmosť dôkazov, ktoré žiadateľ poskytol.

Žiadateľ môže zareagovať na problém prostredníctvom jednotného kontaktného miesta napríklad nahratím dokumentu, poskytnutím informácií atď.

Ak tím pozostáva z viacerých posudzovateľov, je pravdepodobné, že by žiadateľ dostal rovnaké alebo podobné žiadosti týkajúce sa problémov identifikovaných jednotlivými posudzovateľmi. Záznam problémov v jednotnom kontaktnom mieste môže pomôcť zabrániť tomu, aby jednotliví posudzovatelia niekoľkokrát poukázali na rovnaký problém. Pred poukázaním na problém by si mal posudzovateľ pozrieť záznam problémov a overiť, či problém už je zaznamenaný iným posudzovateľom.

Zaznamenávanie a kategorizovanie problémov je dôležitou súčasťou posúdení vykonávaných povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia. S cieľom podporiť posudzovateľov v ich práci jednotné kontaktné miesto poskytuje funkcionality na predbežné vyplnenie ich príslušnej dokumentácie o posúdení s použitím relevantných informácií zo záznamu problémov. Posudzovatelia môžu upravovať vopred vyplnené informácie v dokumentácii o posúdení.

Kategorizácia problémov

Významnosť problémov bude rôzna a kategorizácia je užitočný nástroj, ktorý prispeje k ich náležitému riešeniu. Každá kategória problému si bude vyžadovať iný prístup. Opis problémov odzrkadľuje, čo by sa stalo, ak by žiadateľ neposkytol dodatočné informácie (napr. problém typu 3 môže byť vyriešený v konečnom dôsledku bez podmienok a obmedzení používania).

Keď sa problém vytvorí a zaradí do kategórie, povoľujúci subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia vykonajú predbežné posúdenie.

problém typu 1:

- › Nejaký aspekt žiadosti nie je jasný. Žiadateľ je vyzvaný, aby ho objasnil.
- › Žiadateľ poskytne odpoveď.
- › Ak sa odpoveďou úspešne vyrieši neistota, problém je „vyriešený“.
- › Ak sa odpoveďou nevyrieši situácia alebo k odpovedi nedôjde, problém je klasifikovaný ako „problém pretrváva“. Žiadateľ môže byť požiadaný o podrobnejšie objasnenie.
- › Nevyriešenie problému „typu 1“ nepredstavuje dôvody na zamietnutie žiadosti. Ak problém nie je uspokojivo vyriešený, povoľujúci subjekt použije svoj posudok, aby pokračoval v posudzovaní s použitím dostupných informácií.

problém typu 2:

- › Vyžaduje sa zmena dokumentácie žiadosti alebo prijatie menej rozsiahleho opatrenia zo strany žiadateľa. Žiadateľ je na to upozornený.
- › Opatrenie je ponechané na žiadateľa.
- › Žiadateľ poskytne odpoveď, ktorá obsahuje zmenu dokumentácie alebo výsledok opatrenia, ktoré žiadateľ prijal.
- › Ak odpoveď obsahuje úspešné vyriešenie, problém je „vyriešený“.
- › Ak sa odpoveďou nevyrieši problém alebo k odpovedi nedôjde, problém je klasifikovaný ako „problém pretrváva“.
- › Nevyriešenie problému „typu 2“ nepredstavuje dôvody na zamietnutie žiadosti. Ak problém nie je uspokojivo vyriešený, povoľujúci subjekt použije svoj posudok, aby pokračoval v posudzovaní s použitím dostupných informácií.

problém „typu 3“:

- › Vyžaduje sa zmena dokumentácie žiadosti žiadateľom (nesplnenie požiadaviek). Vyžadujú sa obmedzujúcejšie podmienky používania a iné obmedzenia na účel prijatia rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.
- › Žiadateľ je vyzvaný, aby navrhol opatrenia, ktoré sa prijímú (obmedzujúcejšie podmienky používania a iné obmedzenia).
- › Žiadateľ predloží písomný návrh obmedzujúcejších podmienok používania a iných obmedzení, ktoré sa budú uplatňovať.
- › Subjekt, ktorý poukázal na problém, buď povoľujúci subjekt, alebo orgán NSA pre oblasť použitia posúdi návrh.
- › Ak je návrh obmedzujúcejších podmienok alebo obmedzení uspokojivý, tvorí súčasť žiadosti. Problém je „vyriešený“; posúdenie pokračuje a problém už nebráni v prijatí rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.
- › Ak je návrh neuspokojivý, zamietne sa. Problém zostane v stave „problém pretrváva“ a žiadateľ je vyzvaný, aby predložil ďalšie návrhy.
- › Ak nie je možné nájsť uspokojivý návrh obmedzujúcejších podmienok používania a iných obmedzení, usúdi sa, že žiadosť obsahuje základné nedostatky a bude zamietnutá.

problém „typu 4“:

- › Vyžaduje sa zmena dokumentácie žiadosti žiadateľom (nesplnenie požiadaviek). Problém musí byť vyriešený predtým, ako sa môže prijať rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. Môže tvoriť základ pre opodstatnenú pochybnosť, ako je stanovené v článku 42 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545. Usmernenia o opodstatnenej pochybnosti sú uvedené v kapitolách 3.2.2.7 a 3.7.12.
- › Žiadateľ je vyzvaný, aby navrhol opatrenia, ktoré sa prijímú na vyriešenie problému.
- › Žiadateľ predloží písomný návrh opatrení, ktoré sa prijímú na vyriešenie problému a časový rámec potrebný na zabezpečenie zmeny dokumentácie žiadosti.
- › Subjekt, ktorý poukázal na problém, buď povoľujúci subjekt, alebo orgán NSA pre oblasť použitia posúdi návrh.
- › Ak je návrh uspokojivý, subjekt, ktorý poukázal na problém, informuje žiadateľa a stanoví časový rámec na to, aby žiadateľ zabezpečil zmenu v dokumentácii žiadosti.
- › Ak je návrh neuspokojivý, subjekt, ktorý poukázal na problém, informuje žiadateľa o dôvodoch, prečo je neuspokojivý a problém je klasifikovaný v stave „problém pretrváva“. Žiadateľ by mal poskytnúť zmenený návrh so zohľadnením poskytnutých dôvodov.
- › Žiadateľ zabezpečí zmenu dokumentácie žiadosti podľa akceptovaného návrhu.
- › Ak je zmena uspokojivá, je zaradená do dokumentácie žiadosti. Problém je „vyriešený“; posúdenie pokračuje a problém už nebráni v prijatí rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.
- › Ak je zmena neuspokojivá, nie je zaradená do dokumentácie žiadosti. Problém zostane v stave „problém pretrváva“ a žiadateľ je vyzvaný, aby vykonal ďalšie zmeny v dokumentácii žiadosti.
- › Ak žiadateľ nezabezpečil zmenu v časovom rámci stanovenom subjektom, ktorý poukázal na problém, zmena nebude spracovaná a problém zostane v stave „problém pretrváva“.

Problémy „typu 3“ môžu mať za následok povolenie s podmienkami a obmedzeniami používania na konci času posudzovania, ak žiadateľ poskytne relevantné informácie; je možné, že dodatočné informácie poskytnuté žiadateľom vyriešia problém bez dodatočných podmienok používania a iného obmedzenia.

Ak problémy „typu 4“ nie je možné vyriešiť pred koncom vymedzeného časového rámca na posúdenie – alebo predĺženého časového rámca, ak bolo poukázané na opodstatnenú pochybnosť a v riadne zaznamenananej

dohode so žiadateľom bol časový rámec predĺžený – usúdi sa, že žiadosť obsahuje základné nedostatky a bude zamietnutá. V tejto kategórii problémov v zásade nie je možné vymedziť dodatočné podmienky používania a iné obmedzenia, ktoré by umožnili vydanie povolenia (inak by boli spočiatku kategorizované ako problém „typu 4“). Ale po hlbšej analýze problému a diskusii so žiadateľom môže byť problém „typu 4“ vyriešený uplatnením podmienok používania a iných obmedzení.

3.7.12. Článok 42: Opodstatnená pochybnosť

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Opodstatnená pochybnosť

Vymedzenie opodstatnenej pochybnosti je opísané v kapitole 3.2.2.7 (vrátane objasnenia toho, ako problémy „typu 4“ súvisia s opodstatnenými pochybnosťami).

Opodstatnená pochybnosť môže byť identifikovaná počas posúdení vykonaných povoľujúcim subjektom/dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia, a môže sa týkať týchto aspektov:

- › splnenie základných požiadaviek počas jednotlivých fáz postupu (konštrukcia, výroba, overenie a schvaľovanie) žiadateľom a podporujúcimi subjektmi s cieľom zabezpečiť dodržanie súladu so všetkými relevantnými právnymi predpismi;
- › aspekty týkajúce sa konštrukcie, ktoré by mohli brániť bezpečnému používaniu vozidla v oblasti použitia pri použití s vymedzenými a zamýšľanými podmienkami používania a inými obmedzeniami;
- › postup, ktorým sa riadil žiadateľ a podporujúce subjekty. Pokiaľ ide o podporujúce subjekty, ide najmä o problémy týkajúce sa kompetencií a práce vykonanej notifikovaným orgánom, určeným orgánom a/alebo orgánom posudzovania (CSM RA), a to môžu byť dôvody na obmedzenie, pozastavenie alebo stiahnutie ich notifikácie, ako je stanovené v článku 39 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797, alebo ktoré opodstatňujú opatrenia podľa článku 11 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie 402/2013/EÚ;
- › konzistentnosť, úplnosť a relevantnosť dokumentácie poskytnutej žiadateľom;
- › nesplnenie požiadaviek podľa článku 26 ods. 2 smernice 2016/797; a/alebo
- › relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Opodstatnená pochybnosť, na ktorú sa poukázalo, by mala byť náležite odôvodnená s podrobnosťami o záležitosti, ktoré podľa názoru povoľujúceho subjektu/dotknutého orgánu NSA pre oblasť použitia neboli náležite zohľadnené v žiadosti. Tieto podrobnosti by mali byť konkrétne a jasne identifikovať časti dokumentácie žiadosti, ktoré sú neprimerané.

Prostriedky použité na riešenie opodstatnenej pochybnosti sú zodpovednosťou žiadateľa. Vyžaduje sa, aby povoľujúci subjekt a/alebo dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia opísali základ opodstatnenej pochybnosti tak, aby bolo žiadateľovi jasné, čo je potrebné na odstránenie pochybnosti, nie aby nariaďovali riešenie.

V prípade, že povoľujúci subjekt/orgán NSA pre oblasť použitia vyjadrí opodstatnenú pochybnosť, a ak žiadateľ v riadne zaznamenatej dohode s povoľujúcim subjektom súhlasí, že treba poskytnúť ďalšie informácie, žiadateľ by mal navrhnúť nápravné opatrenia a časový rámec (vrátane predĺženia časového rámca posúdenia v prípade potreby). Povoľujúci subjekt a dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia preskúma návrh a informuje žiadateľa o výsledkoch svojho posúdenia.

V závislosti od povahy opodstatnenej pochybnosti môže žiadateľ potrebovať dodatočný čas na poskytnutie doplňujúcich informácií (najmä ak sú potrebné testy na sieti). V takom prípade môže povoľujúci subjekt s

náležite zaznamenanou dohodou so žiadateľom odsúhlasiť predĺženie časového rámca na posúdenie nad rámec 4 mesiacov stanovených v článku 21 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797.

V prípade nesúhlasu s akýmkoľvek rozhodnutím povoľujúceho subjektu/dotknutého orgánu NSA pre oblasť použitia (o samotnej opodstatnenej pochybnosti a/alebo o nápravných opatreniach), výsledkom ktorého je zamietnutie žiadosti o povolenie, žiadateľ môže začať odvolacie konanie.

Povoľujúci subjekt by nemal vydať povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, ak neboli vyriešené opodstatnené pochybnosti, na ktoré sa poukázalo, a žiadateľ zodpovedajúcim spôsobom nezmenil žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti.

Problém „typu 4“, ako je stanovené v článku 41 ods. 1 písm. d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, nebude vždy opodstatnenou pochybnosťou. Ak je jasné, (t. j. nie sú pochybnosti o tom, že poskytnuté dôkazy neumožňujú vydanie povolenia) že problém v prípade jeho nevyriešenia pomocou zmeny dokumentácie povedie k priamemu zamietnutiu žiadosti, malo by sa poukázať na problém „typu 4“, ktorý sa nepovažuje za opodstatnenú pochybnosť. V takom prípade nedôjde k pozastaveniu posudzovania ani predĺženiu časového rámca.

3.7.13. Článok 43: Kontroly, ktoré má vykonávať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Kontroly, ktoré má vykonávať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, by mali byť len kontrola úplnosti vykonaných posúdení (kontrolné zoznamy úplné a všetky problémy vyriešené) a konzistentnosti medzi posúdeniami žiadosti vykonanými orgánmi NSA pre oblasť použitia. Nemala by to byť kontrola podrobných posúdení vykonaných orgánmi NSA pre oblasť použitia.

3.7.14. Článok 44: Rozhodcovské konanie podľa článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 12 ods. 4 písm. b) nariadenia (EÚ) 2016/796

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 55,
- › článok 61.

Pokiaľ ide o opis postupu rozhodcovského konania, preskúmania a odvolania, pozri v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 5 vrátane vývojových diagramov pre čiastkové fázy 5.1 a 5.2.

Rozhodcovské konanie podľa článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797

Nesúhlas agentúry s posúdením jedného alebo viacerých orgánov NSA pre oblasť použitia by mal byť oznámený dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia prostredníctvom jednotného kontaktného miesta spolu s dôvodmi nesúhlasu.

V prípade, že povoľujúci subjekt nesúhlasí s odporúčaním orgánu NSA pre oblasť použitia alebo identifikuje akýkoľvek problém počas svojho procesu uistenia sa, mal by ich preskúmať spolu s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia. V každom takomto preskúmaní by mal byť zapojený žiadateľ, ak je to potrebné, aby sa

dohodlo vzájomne prijateľné posúdenie, a ak nie je možné dospieť k dohode, povoľujúci subjekt by mal prijať vhodné opatrenia.

Oblasť použitia by mal žiadateľ identifikovať vo formulári žiadosti. V prípade rozhodcovského konania medzi agentúrou a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia by však mohli byť dodatočné vylúčenia častí sietí dotknuté zamýšľanou oblasťou použitia, v súlade s článkom 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797.

Ak nie je možné dospieť ku vzájomne prijateľnej dohode medzi povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, a rozhodnutie povoľujúceho subjektu zahŕňa siete oblasti použitia, pre ktoré dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia vydali zamietavý výsledok posúdenia, dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia môžu postúpiť predmet rozhodcovského konania odvolacej rade v súlade s rokovacím poriadkom odvolacej rady.

Proces vydávania povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh môže byť pozastavený počas trvania rozhodcovského konania vrátane koordinácie na dosiahnutie vzájomne prijateľného posúdenia. Agentúra by mala žiadateľovi uviesť dôvody pozastavenia.

Rozhodcovské konanie podľa článku 12 ods. 4 písm. b) nariadenia (EÚ) 2016/796

V prípadoch, keď nie je možné zabezpečiť konzistentnosť rozhodnutí do jedného mesiaca od začiatku koordinačného postupu medzi agentúrou a dotknutým vnútroštátnym bezpečnostným orgánom (alebo orgánmi), by záležitosť mala byť postúpená vnútroštátnym bezpečnostným orgánom (alebo orgánmi) na rozhodcovské konanie odvolacej rade v súlade s predpismi a postupmi odvolacej rady.

Odvolacia rada by mala rozhodnúť, či by mala byť zabezpečená konzistentnosť rozhodnutí.

Rozhodnutie odvolacej rady prijaté v rámci rozhodcovského konania by malo byť oznámené agentúre a dotknutému vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu (alebo orgánom) v súlade s predpismi a postupmi odvolacej rady.

Agentúra a dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán (alebo orgány) by mali prijať svoje záverečné rozhodnutia v súlade so zisteniami odvolacej rady, konajúc v rámci svojich interných postupov, a mali by poskytnúť vyhlásenie o dôvodoch daného rozhodnutia.

Rozhodcovské konanie sa uplatňuje, len ak je agentúra povoľujúcim subjektom.

Rozhodcovské konanie sa uplatňuje, keď existuje nesúhlas medzi povoľujúcim subjektom a orgánom NSA pre oblasť použitia o výsledkoch vykonaných posúdení. Ako je stanovené v článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797, rozhodcovské konanie je potrebné vyriešiť do 1 mesiaca. Počas uplatňovania rozhodcovského konania môže byť postup vydávania povolenia pozastavený a časový rámec stanovený v kapitole 3.7.4 je vtedy tiež pozastavený. Agentúra by mala žiadateľovi uviesť dôvody pozastavenia.

Preskúmanie problému(-ov) s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia by mohlo spôsobiť zmeny v správe o posúdení.

Ak je výsledkom rozhodnutia povoľujúceho subjektu vylúčenie sietí z oblasti používania v porovnaní so žiadosťou na základe zamietavého výsledku posúdenia orgánom NSA pre oblasť použitia a žiadateľ neskôr môže poskytnúť uspokojivé dôkazy (po vydaní povolenia) príslušným orgánom NSA pre oblasť použitia, žiadateľ môže poslať novú žiadosť agentúre s požiadaním o rozšírenie oblasti použitia.

3.7.15. Článok 45: Záver týkajúci sa posúdenia žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

V kontexte záveru činností posudzovania „nezávisle skontrolovať“ znamená, že osoba v rámci organizácie povoľujúceho subjektu, ktorá nebola priamo zapojená do posudzovania žiadosti, vykonáva kontroly. Mohol by to byť ďalší posudzovateľ, ktorý nebol zapojený do posudzovania, ktoré sa má kontrolovať, alebo osoba s rozhodovacou právomocou.

Dokumentácia o posúdení, ktorú vyplňa povoľujúci subjekt v súlade s článkom 40 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, sa nachádza v prílohe X.

Dokumentácia o posúdení na účel záveru týkajúceho sa posúdenia žiadosti, ktorú vyplňa povoľujúci subjekt, sa nachádza v prílohe XI.

3.7.16. Článok 46: Rozhodnutie o vydaní povolenia alebo o zamietnutí žiadosti

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12,
- › článok 55,
- › článok 58,
- › článok 59,
- › článok 60.

Povoľujúci subjekt by mal prijať rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, alebo o zamietnutí žiadosti do 1 týždňa po dokončení posúdenia.

Povolenie by malo byť vydané povoľujúcim subjektom, ak posúdenie aspektov uvedených v prílohe II, a ak je to uplatniteľné, v prílohe III, podporuje primeranú istotu, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa splnili svoje povinnosti v požadovanom rozsahu.

Keď posúdenie aspektov uvedených v prílohe II a v uplatniteľných prípadoch v prílohe III nevedie k primeranej istote o tom, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa splnili svoje povinnosti v požadovanom rozsahu, povoľujúci subjekt by mal zamietnuť žiadosť.

Povoľujúci subjekt by mal vo svojom rozhodnutí uviesť:

- › všetky podmienky používania a iné obmedzenia (pozri kapitolu 3.3.6);
- › odôvodnenie rozhodnutia; a
- › ako je možné odvolať sa proti rozhodnutiu.

Rozhodnutie o povolení by nemalo obsahovať žiadne časovo obmedzené podmienky používania a iné obmedzenia, pokiaľ:

- › sa to nevyžaduje, pretože pred vydaním povolenia nemožno v plnej miere doložiť dosiahnutie zhody so špecifikáciami TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi a/alebo
- › neexistuje jasná požiadavka v špecifikáciách TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch, aby žiadateľ predložil realistický odhad splnenia požiadaviek.

Povolenie môže potom obsahovať podmienku, aby zo skutočného použitia vyplýval v rámci zadaného obdobia výkon v súlade s odhadom.

Konečné rozhodnutie by malo byť zaznamenané v jednotnom kontaktnom mieste a oznámené spolu s dokumentáciou o posúdení prostredníctvom jednotného kontaktného miesta žiadateľovi a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia.

Ak je rozhodnutím zamietnutie žiadosti alebo je žiadosť prijatá s podmienkou odlišných podmienok používania vozidla a inými obmedzeniami v porovnaní s tými, ktoré stanovil žiadateľ vo svojej žiadosti, žiadateľ môže požiadať povoľujúci subjekt, aby preskúmal svoje rozhodnutie, a ak nie je spokojný, môže podať odvolanie na príslušný orgán v súlade s článkom 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797.

Povolenie by malo poskytovať žiadateľom a železničným podnikom právnu istotu, a preto by sa malo predchádzať časovo obmedzeným podmienkam používania a iným obmedzeniam.

V prípade, že existujú dôvody na časovo obmedzenú podmienku používania a iné obmedzenia, povolenie môže obsahovať podmienku, aby zo skutočného použitia vyplýval v rámci zadaného obdobia výkon v súlade s odhadom (napr. spoľahlivosť času „t“ nesmie byť menej ako 80 % odhadovanej hodnoty).

Systém riadenia bezpečnosti železničného podniku (nad ktorým vykonávajú dohľad orgány NSA) by mal obsahovať metódy monitorovania výkonu, porúch a chýb. Toto by sa malo uplatniť tak, aby:

- › bolo overené, že pri reálnom používaní sú splnené základné požiadavky a zachováva sa zhoda s hodnotami odhadnutými pri povolení a
- › v prípade potreby bolo prijaté nápravné opatrenie (napr. ak sa vyskytnú konštrukčné a endemické chyby, ktoré bránia v dosiahnutí pôvodných odhadov).

Okrem toho, ak sa na základe predchádzajúcich skúseností zistených pod dohľadom orgánu NSA preukáže, že:

- › odhady uvedené v povolení nespĺňa vozidlo, skupina vozidiel a/alebo typ vozidla; a
- › neprijíma sa uspokojivé nápravné opatrenie,

orgán NSA môže požiadať povoľujúci subjekt, aby pozastavil alebo stiahol povolenie pre vozidlo, skupinu vozidiel a/alebo typ vozidla.

3.8. Kapitola 7 – Fáza 6 – Záverečná dokumentácia a udelenie povolenia

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre fázu 6.

3.8.1. Článok 47: Záverečná dokumentácia týkajúca sa povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Celá sprievodná dokumentácia k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je zložená zo žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti predloženej žiadateľom a všetkých dokumentov použitých povoľujúcim subjektom na to, aby dospel k záveru, vrátane rozhodnutia povoľujúcich subjektov.

Rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh by malo byť založené na informáciách poskytnutých v žiadosti a v (konečnej) dokumentácii o posúdení.

Vzory štandardných formátov povolenia pre typ vozidla a povolenia na uvedenie vozidla na trh sa nachádzajú v prílohe IV a V.

Povoľujúci subjekt dokončí administratívne uzavretie tým, že zabezpečí, že všetka dokumentácia a záznamy boli preskúmané, organizované a archivované.

Povoľujúci subjekt by mal vykonávať koordináciu s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia s cieľom identifikovať získané poznatky, ktoré sa použijú pri budúcich posúdeniach.

Môžu sem patriť informácie o problémoch a rizikách, ako aj postupy, ktoré dobre fungovali, a môžu sa uplatniť v budúcich posúdeniach a prípadne sa o ne možno podeliť s inými orgánmi (alebo získané od iných orgánov) v záujme stáleho zlepšovania.

3.8.2. Článok 48: Informácie vo vydanom povolení pre typ vozidla

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 48.

Podmienky používania a iné obmedzenia

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia môžu stanoviť ďalšie podmienky používania a iné obmedzenia v dôsledku posúdenia. Podrobnejšie vysvetlenia k 3-fázovému prístupu (zamýšľané podmienky na základe konštrukcie, podmienky vyplývajúce z posúdenia zhody, podmienky uložené povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia) sa nachádzajú v kapitole 3.3.6.

3.8.3. Článok 49: Informácie vo vydanom povolení na uvedenie vozidla na trh

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 25,
- › článok 46.

Identifikácia vozidiel:

Vozidlo, ktoré bolo zaregistrované, je identifikované európskym číslom vozidla, numerickým identifikačným kódom, ktorý je vymedzený v dodatku 6 k rozhodnutiu 2007/756/ES.

Po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh by vozidlo malo byť registrované v národnom registri vozidiel. Registrujúci subjekt by mal na základe žiadosti držiteľa o registráciu pridať vozidlu EVN. Vydanie povolenia na uvedenie vozidla na trh a registrácia vozidla môžu byť spojené, uskutočniť sa paralelne alebo byť vykonané v slede (povolenie na uvedenie vozidla na trh vydané pred registráciou) podľa interných postupov registrujúceho subjektu a povoľujúceho subjektu. Bežnou praxou registračného subjektu je vopred vyhradiť pre držiteľa číslo, ktoré sa po registrácii vozidla stane EVN.

Je aj tak potrebné, aby bolo vozidlo identifikované pred vydaním povolenia na uvedenie vozidla na trh. V prípade, že EVN ešte nie je vopred vyhradené alebo pridelené, keď žiadateľ podá žiadosť o povolenie na uvedenie vozidla na trh, identifikácia vozidla sa môže vykonať s použitím vlastného systému výrobcu na identifikáciu vozidla alebo identifikáciou pomocou sériového výrobného čísla.

3.8.4. Článok 50: Evidencia v systémoch ERATV a ERADIS

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 42,
- › článok 48.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 37.

Systém ERATV

Povoľujúci subjekt by mal vždy vydať povolenie pre typ vozidla, aj keď žiadateľ požiadala len o povolenie na uvedenie vozidla na trh (s výnimkou v prípade povolenia v zhode s typom).

Rozhodnutia o povolení na uvedenie vozidla na trh a o povolení pre typ vozidla budú uchovávané v jednotnom kontaktnom mieste. ERATV je register povolených typov vozidiel.

Informácie ERATV by mali byť súčasťou žiadosti o povolenie.

Zodpovednosť za údaje zaznamenané v systéme ERATV nesie povoľujúci subjekt. Toto však nebráni tomu, že žiadateľ môže vyplniť časť požadovaných údajov v mene povoľujúceho subjektu.

Je naplánované, že vykonávací akt o registri povolených typov vozidiel, ktorý sa predpokladá v článku 48 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797, by mal obsahovať možnosť zaznamenávať verzie typu vozidla a/alebo varianty typu vozidla.

Systém ERADIS

Nariadením (EÚ) 2016/796 sa ukladá povinnosť zverejniť nasledujúce dokumenty:

- › vyhlásenia ES o overení subsystémov,
- › vyhlásenia ES o zhode komponentov interoperability a
- › vyhlásenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability.

Smernicou (EÚ) 2016/797 sa notifikovaným orgánom ukladá povinnosť, aby agentúre poskytli:

- › osvedčenia ES o overení subsystémov,
- › osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability a
- › osvedčenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability.

Agentúra vytvorila register ERADIS na uchovávanie týchto osvedčení a vyhlásení. Register by mali používať:

- › žiadatelia na predkladanie vyhlásení ES,
- › výrobcovia komponentov interoperability na predkladanie vyhlásení ES a
- › notifikované orgány na predkladanie osvedčení ES.

Neexistuje právny základ, ktorým by sa určeným orgánom ukladala povinnosť poskytnúť svoje osvedčenia týkajúce sa vnútroštátnych predpisov agentúre. Mohla by sa však uplatniť zásada mutatis mutandis, a preto by určené orgány mali nahradiť osvedčenia v systéme ERADIS, ak bola príslušná funkcionálna vyvinutá v systéme ERADIS a je dostupná.

Registrácia vozidiel v národnom registri vozidiel

Každé vozidlo by malo byť registrované v národnom registri vozidiel s uvedením typu vozidla a, ak sa to uplatňuje, osobitnou kombináciou verzie typu vozidla a/alebo variantu typu vozidla, ku ktorému patrí vozidlo alebo skupina vozidiel. Registrácia vozidiel sa vykonáva na žiadosť držiteľov a nie je súčasťou postupu vydávania povolenia pre vozidlo.

V prípade ECVVR/národného registra vozidiel:

- › držiteľ poskytuje údaje, je zodpovedný za integritu údajov.
- › Registrujúci subjekt skontroluje celkovú konzistentnosť a aktualizuje národný register vozidiel.

Keď je oblasť používania obmedzená na jeden členský štát, každé vozidlo by malo byť registrované len v národnom registri vozidiel (NVR) daného členského štátu. Všetky budúce zmeny oblasti použitia by mali byť zaznamenané len v NVR, v ktorom bolo pôvodne registrované povolenie.

Ak sa oblasť použitia vzťahuje na viac ako jeden členský štát, malo by byť registrované len v jednom dotknutom členskom štáte a držiteľ by sa mal rozhodnúť, v ktorom z dotknutých členských štátov chce zaregistrovať svoje vozidlo.

Keď je oblasť použitia vozidla rozšírená:

- › Vozidlo by malo byť registrované len v NVR členského štátu, v ktorom bolo pôvodne vydané povolenie pre vozidlo.
- › Držiteľ by mal požiadať registračný subjekt, aby aktualizoval registráciu o podrobnosti týkajúce sa odkazu na povolenie pre typ vozidla vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia.

V prípade vozňov, ktoré sú v súlade s odsekom 7.1.2 prílohy k nariadeniu o špecifikáciách WAG TSI (EÚ) č. 321/2013, by mal držiteľ vozidla rozhodnúť, v ktorom členskom štáte by malo byť vozidlo registrované. Keď držiteľ registruje svoje vozidlo, mal by takisto uviesť všetky členské štáty, v ktorých je vozidlo povolené, a oblasť použitia, na ktorú sa povolenie vzťahuje.

Registre vozidiel všetkých členských štátov EÚ a zmluvných štátov OTIF mimo EÚ by mali byť pripojené k ECVVR, ktorý preto môže poskytovať informácie o všetkých registrovaných vozidlách.

Zodpovednosť za celistvosť údajov, ktoré majú byť uvedené v registroch

Subjekt, ktorý vedie register (t. j. registrujúci subjekt v prípade registra vozidiel, agentúra v prípade ERATV a ERADIS) by mal vykonať základnú kontrolu na základe špecifikácií (napr. formát údajov, povinné/nepovinné polia atď.) a/alebo referenčných údajov.

Žiadateľ je zodpovedný za poskytnutie technických údajov pre ERATV a za celistvosť údajov, ktoré poskytuje. Žiadateľ môže uviesť technické údaje v ERATV (ak najprv požiada o prístup), aj keď povoľujúci subjekt je zodpovedný za schválenie a kontrolu súladu údajov (konkrétne aby overil, že údaje zadané žiadateľom sú v súlade s technickou dokumentáciou vozidla).

Pokiaľ ide o ECVVR/NVR, držiteľ poskytuje údaje, on zodpovedá za celistvosť údajov. Registrujúci subjekt skontroluje celkovú konzistentnosť a aktualizuje národný register vozidiel.

Plánovaný Medzinárodný register mobilných aktív – Železničné zariadenia

Luxemburský protokol k Dohovoru z Kapského Mesta o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá (železničný protokol) je globálna zmluva, ktorá je zameraná na zjednodušenie financovania železničných vozidiel poskytnutím medzinárodného uznania a registrácie finančných zábezpek na tieto aktíva. Už je zavedený podobný režim pre lietadlá (www.internationalregistry.aero/ir-web/).

Železničný protokol bol prijatý v roku 2007. Potrebuje 4 ratifikácie a osvedčenie o pripravenosti od OTIF, ako tajomníka orgánu dohľadu, aby nadobudol platnosť. Stav (k 27. júnu 2017) bol, že boli 3 ratifikácie (Európska únia, Gabon a Luxembursko), 7 podpisov (Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Mozambik, Švédsko, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo) a prebiehajúce rokovania s 19 vládami.

Železničný protokol poskytne systém práv veriteľov, ktorých zábezpeky budú registrované, a budú sa dať vyhľadať v medzinárodnom registri, ktorý sa bude nachádzať v Luxembursku a bude prevádzkovaný Regulis SA (rovnako ako v prípade Medzinárodného registra mobilných aktív – lietadlá). Vzťahuje sa na financovanie železničných vozidiel prevádzkovaných vnútroštátne, ako aj medzinárodne, a zavedie aj nový medzinárodný systém jedinečného a nemenného číslovania pre železničné vozidlá (URVIS).

Identifikačné číslo (URVIS) bude:

- › pripojené k vozidlu,
- › spojené v medzinárodnom registri s názvom výrobcu a identifikačným číslom výrobcu k vozidlu alebo
- › spojené v medzinárodnom registri s vnútroštátnou alebo regionálnou identifikáciou.

Vozidlo môže byť registrované v medzinárodnom registri a vozidlu môže byť pridelené číslo URVIS pred vydaním, počas vydávania alebo po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh. Je možné registrovať aj vozidlá, pre ktoré bolo vydané povolenie podľa iného režimu.

Žiadateľ bude môcť používať číslo URVIS na identifikáciu vozidla vo svojej žiadosti o povolenie na uvedenie vozidla na trh.

Viac informácií o železničnom protokole a súvisiacom medzinárodnom registri:

- › www.unidroit.org
- › www.railworkinggroup.org

3.8.5. Článok 51: Preskúmanie podľa článku 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12,
- › články 58 až 62.

Opis procesu je uvedený v prílohe XVIII vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 5.2.

Preskúmanie

Žiadateľ môže požiadať o preskúmanie podľa článku 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797 v dvoch prípadoch, ak rozhodnutie obsahuje:

- › zamietnutie (nie je vydané povolenie) alebo
- › odlišné podmienky používania vozidla a iné obmedzenia v porovnaní s tým, ktoré žiadateľ uviedol vo svojej žiadosti.

Ak sa zamietavé rozhodnutie zmení v rámci postupu preskúmania, povoľujúci subjekt by mal bezodkladne vydať povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh.

Ak sa zamietavé rozhodnutie povoľujúceho subjektu potvrdí, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu (v prípade žiadostí, v ktorých agentúra bola vybraná za povoľujúci subjekt) alebo na vnútroštátny odvolací orgán (v prípade žiadostí, v ktorých bol príslušný orgán NSA vybraný ako povoľujúci subjekt), v súlade s vnútroštátnym postupom.

Odvolanie

Odvolanie proti rozhodnutiu agentúry by malo byť podané na odvolaciu radu v súlade s rokovacím poriadkom odvolacej rady.

Ak sa odvolacia rada domnieva, že dôvody odvolania sú podložené, agentúra by mala v koordinácii s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia prijať svoje konečné rozhodnutie v súlade so zisteniami odvolacej rady a mala by uviesť vyhlásenie o dôvodoch uvedeného rozhodnutia.

Ak rozhodnutie, ktoré je predmetom odvolania, buď v odvolacej rade, alebo vo vnútroštátnom odvolacom orgáne, je zmenené, povoľujúci subjekt by mal bezodkladne vydať povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh a v každom prípade najneskôr do jedného mesiaca od oznámenia zistení odvolacej rady.

Rozhodnutie rady o zamietnutí odvolania by malo byť zaznamenané v jednotnom kontaktnom mieste a zohľadnené v sprievodnom spise k žiadosti. Po dokončení odvolacieho konania by malo byť konečné

rozhodnutie povoľujúceho subjektu vrátane zistení oznámených odvolacou radou oznámené žiadateľovi a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

3.8.6. Článok 52: Archivovanie rozhodnutia a celej sprievodnej dokumentácie k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12,
- › článok 77.

Je možné znovu importovať dokumentáciu do jednotného kontaktného miesta (a exportovať do systémov orgánov NSA) z historického archívu.

Archivovaná dokumentácia by mala obsahovať všetky dokumenty, ktoré použil povoľujúci subjekt, aby prijal rozhodnutie o povolení, napríklad:

- › žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti (ako ich predložil žiadateľ),
- › dodatočné dokumenty predložené žiadateľom na žiadosť povoľujúceho subjektu a doplnené k pôvodnej dokumentácii (povoľujúcim subjektom),
- › záznam problémov (vrátane obsahu) atď.

Mal by tiež zahŕňať:

- › dokumenty vypracované povoľujúcim subjektom,
- › dokumenty vypracované dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia a
- › rozhodnutie o povolení.

Koniec životnosti vozidla

Ustanovenia týkajúce sa konca životnosti vozidla sú stanovené v prílohe k rozhodnutiu o NVR:

- › ustanovenia týkajúce sa stiahnutia registrácie a
- › kódy „stiahnutia“ povolenia. Obsahujú napr. dátum oficiálneho skartovania a/alebo iného opatrenia likvidácie a kód režimu stiahnutia.

3.9. Kapitola 8 – Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia

3.9.1. Článok 53: Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 26.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 55,
- › článok 58,
- › článok 59,
- › článok 60.

Podmienky toho, kedy je možné pozastaviť, odvolať alebo zmeniť povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, sú vymedzené v článku 26 smernice (EÚ) 2016/797.

Kritériá na odvolanie sú, že je preukázané, že typ vozidla (t. j. konštrukcia) nespĺňajú základné požiadavky v povolení. Odvolanie je preto opatrenie, ktoré sa má prijať na riešenie chybných konštrukcií alebo výroby typu vozidla alebo vozidiel typu vozidla. Nepoužíva sa v prípade nesplnenia základných požiadaviek z dôvodu opatrení alebo opomenutí systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo subjektu zodpovedného za údržbu (ECM) (napr. systém riadenia bezpečnosti, ktorý náležite nekontroluje údržbu, čo vedie k tomu, že vozidlá už nespĺňajú základné požiadavky).

V prípade odvolania povolenia pre typ vozidla nedochádza k automatickému odvolaniu povolenia na uvedenie vozidla na trh pre vozidlá, ktoré sú v zhode s daným typom. Dotknuté vozidlá by však mali byť stiahnuté, čo znamená, že sa už nemôžu používať, podľa článku 26 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797.

3.9.2. Článok 54: Účinok pozastavenia, odvolania alebo zmeny vydaného povolenia na evidenciu v systémoch ERATV, ERADIS a registroch vozidiel

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 26,
- › článok 42,
- › článok 47,
- › článok 48.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 37.

3.10. Kapitola 9 – Záverečné ustanovenia

3.10.1. Článok 55: Prechodné ustanovenia

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 54,
- › článok 55,
- › článok 57,
- › článok 58,
- › článok 59.

Príslušné odkazy na nariadenie (EÚ) 2016/796:

- › článok 12.

V prechode na nový režim a v prípadoch, keď agentúra bude povoľujúcim subjektom:

- › Ak žiadateľ chce spolupracovať s agentúrou pred podaním žiadosti o povolenie, žiadateľ by sa mal na agentúru obrátiť dostatočne vopred pred nadobudnutím účinnosti nariadenia (EÚ) 2018/545.

V prípadoch, keď budú orgány NSA povoľujúcim subjektom:

- › V prípadoch, keď existuje predbežné zapojenie, je potrebné zohľadniť nový právny rámec a praktické dojednania, ktoré treba uplatniť.

V prípadoch, keď bude agentúra povoľujúcim subjektom, ale jeden alebo viacero členských štátov v oblasti použitia informovalo agentúru alebo Komisiu v súlade s článkom 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797:

- › Tie členské štáty, ktoré ešte netransponovali smernicu (EÚ) 2016/797, by mali v možnej miere uplatňovať zásady vzájomného schvaľovania a simultánny postup vydávania povolenia, ako je opísaný v používateľskej príručke referenčného dokumentu.

Vozidlá povolené v predchádzajúcich režimoch

Ak nie je možné nájsť doklady o vydanom povolení a/alebo sprievodnej dokumentácii k povoleniu pre vozidlá povolené v predchádzajúcich režimoch (konkrétne pred smernicou 2008/57/ES), povoľujúci subjekt by mal usúdiť, že vozidlo bolo povolené, pokiaľ je táto skutočnosť uvedená v registrácii v NVR (pozri prílohu I bod 18.6).

V prípade vydania prvého povolenia podľa smernice 2008/57/ES, v prípade ktorého existuje žiadosť o rozšírenie jeho oblasti použitia podľa smernice (EÚ) 2016/797, by agentúra mala byť povoľujúcim subjektom, podľa článku 21 ods. 5, článku 21 ods. 8 a článku 54 smernice (EÚ) 2016/797: oblasť použitia sa vzťahuje na dva alebo viac členských štátov. Keďže toto by bolo rozšírenie oblasti použitia, povolením sa rozširuje existujúce povolenie na nový členský štát/nové členské štáty.

3.10.2. Článok 59: Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Príslušné odkazy na smernicu (EÚ) 2016/797:

- › článok 21,
- › článok 24,
- › článok 57,
- › článok 58,
- › článok 59.

3.11. Prílohy

V prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545 sú opísané informácie, ktoré by mali byť zahrnuté v žiadosti a v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie. Netýka sa to osobitných dokumentov alebo dôkazov. Žiadateľ môže rozhodnúť, ako bude štruktúrovať sprievodnú dokumentáciu k žiadosti o povolenie, pokiaľ sú zahrnuté všetky požadované informácie.

V prílohe II a III sú opísané posúdenia, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, pokiaľ ide o informácie v žiadosti a sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie. Keď orgán NSA koná ako povoľujúci subjekt, mal by kontrolovať prvky prílohy II, ako aj prílohy III. Keď agentúra koná ako povoľujúci subjekt, mala by posúdiť prvky stanovené v prílohe II, zatiaľ čo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali posúdiť prvky stanovené v prílohe II za svoju časť.

Príloha I Obsah žiadosti

Nepovinné informácie

Informácie o výrobcovi/obstarávateľovi (len ak to nie je žiadateľ):

1. Označenie právnej formy
2. Názov výrobcu/obstarávateľa
3. Skratka
4. Celá poštová adresa
5. Telefón
6. Fax
7. E-mail
8. Webové sídlo
9. Identifikačné číslo pre DPH
10. Iné relevantné informácie

Usmernenia k prílohe I

Bod 10.1 – Identifikačné číslo typu

Typu vozidla/variantu typu vozidla/verzii typu vozidla je systémom ERATV pridelený kód podľa článku 48 smernice (EÚ) 2016/797. Číslo typu vozidla/variantu typu vozidla/verzie typu vozidla môže byť vopred vyhradené a žiadateľ môže vopred vyplniť relevantné údaje v systéme ERATV.

Jeden formulár žiadosti sa môže vzťahovať na povolenie pre typ vozidla, ako aj povolenie pre prvé vozidlo daného typu vozidla.

Bod 18.1 – Podporné dôkazy o postupe plnenia požiadaviek v súlade s článkom 13 ods. 1.

V prípade základnej požiadavky na „bezpečnosť“ pre subsystémy a bezpečnú integráciu medzi subsystémami v prípade aspektov, na ktoré sa nevzťahujú špecifikácie TSI a vnútroštátne predpisy, podporné dôkazy o postupe plnenia požiadaviek zahŕňajú správu o posúdení bezpečnosti [článok 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013] vydanú orgánom posudzovania (CSM RA). Vyhlásenie navrhovateľa [článok 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013] je pokryté v bode 18.10.

Ak žiadateľ uplatní inú metodiku, dôkazy, ktoré má žiadateľ poskytnúť, by mali povoľujúcemu subjektu umožniť presvedčiť sa, že poskytuje rovnakú mieru istoty ako metodika stanovená v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013 [pozri kritériá stanovené v prílohe II bode 7.2 k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545].

Bod 18.2 – Tabuľka zaraďovania, v ktorej sa uvádza, kde sa nachádzajú informácie potrebné pre aspekty, ktoré sa musia posúdiť podľa príloh II a III

„Tabuľka zaraďovania“ má byť použitá na posúdenie žiadosti s cieľom uľahčiť pochopenie súvislostí medzi dokumentmi poskytnutými žiadateľom a aspektmi, ktoré musí skontrolovať povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány.

Odporúča sa, aby žiadateľ nazrel do prílohy II a prílohy III, aby lepšie chápal, čo sa bude posudzovať, a lepšie rozumel tomu, aká dokumentácia a aká miera podrobnosti je potrebná.

Bod 18.5 – Vyhlásenia ES o overení mobilných subsystémov vrátane sprievodných súborov technickej dokumentácie [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797].

Vyhlásenie ES o overení subsystému je sprevádzané technickou dokumentáciou. Technickú dokumentáciu zostavuje žiadateľ a mala by zahŕňať aspoň:

- › zoznam komponentov interoperability začlenených do subsystému a
- › dokumentáciu predloženú orgánmi posudzovania zhody.

Bod 18.6 – Dokumentácia priložená k žiadosti a rozhodnutie z predchádzajúceho povolenia, prípadne odkaz na rozhodnutie vydané podľa článku 46 a na celá sprievodná dokumentácia k rozhodnutiu archivovanému v jednotnom kontaktnom mieste.

V prípade vozidiel a/alebo typov vozidiel, ktoré nedostali povolenie podľa smernice (EÚ) 2016/797 sa za rovnocenné považujú tieto dokumenty:

- › Keď vozidlo/typ vozidla získalo/získal povolenie podľa smernice 2008/57/ES:
 - rozhodnutie o povolení pre typ vozidla vydané podľa článku 26 ods. 1 alebo článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES a rozhodnutie(-a) vydané podľa článkov 22 a 23 smernice 2008/57/ES v prípade vozidla, ktoré je v zhode so špecifikáciami TSI, vrátane podpornej dokumentácie k rozhodnutiam,
 - rozhodnutie o povolení pre typ vozidla vydané podľa článku 26 ods. 1 alebo článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES a rozhodnutie(-a) vydané podľa článkov 24 a 25 smernice 2008/57/ES v prípade vozidla, ktoré nie je v zhode so špecifikáciami TSI, vrátane podpornej dokumentácie k rozhodnutiam,
 - povolenie pre typ vozidla vydané podľa článku 26 ods. 1 alebo článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES a rozhodnutie o následnom povolení pre vozidlo/vozidlá v zhode s typom vozidla podľa článku 26 ods. 3 smernice 2008/57/ES.
- › Keď vozidlo/typ vozidla získalo/získal povolenie pred nadobudnutím účinnosti smernice 2008/57/ES:
 - rozhodnutie(-a) o prvotnom povolení/povoleniach vrátane akejkoľvek podpornej dokumentácie. Mal by byť jasne uvedený rozsah pôsobnosti a právny základ rozhodnutia alebo
 - ak sa nevyžadovalo povolenie v čase uvedenia vozidla do prevádzky, je dostatočné poskytnúť dôkazy o tom, že:
 - nebolo potrebné povolenie a
 - že vozidlo bolo uvedené do prevádzky a zostalo v prevádzke (t. j. registrácia).

Bod 18.7 – Špecifikácia a opis metodiky, ak sa uplatňuje⁸, použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek

Postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje na všetky relevantné požiadavky na dotknuté vozidlo a/alebo typ vozidla. V prípade prvého povolenia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na celý typ vozidla a/alebo vozidlo. V prípade nového povolenia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na zmenené časti a rozhrania medzi zmenenými a nezmenenými časťami. Na záver, v prípade rozšírenia oblasti použitia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na aspekty týkajúce sa vnútroštátnych predpisov platných pre rozšírenú oblasť použitia, ktorá nevyžaduje zmenu konštrukcie vozidla (na takú zmenu by sa malo vzťahovať nové povolenie v pôvodnej oblasti použitia).

Opis metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek môže odkazovať na existujúce dokumenty generované v rámci iných postupov, ktoré už zaviedol výrobca/dodávateľ, alebo ich znovu použiť (konkrétne postupy riadenia kvality, riadenia zmien alebo riadenia požiadaviek).

Bod 18.9 – Ak sa plne neuplatňujú špecifikácie TSI a/alebo vnútroštátne predpisy, doklady o technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti použitia

Dokumentácia uvedená v bode 18.7 sa týka opisu metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek. Dokumentácia uvedená v bode 18.1 sa týka dôkazov z uplatnenia metodiky postupu plnenia požiadaviek. Na záver, dokumentácia uvedená v bode 18.9 sa týka preukázania (dôkazov o) technickej kompatibilitu vozidla so sieťou, ak uvedené aspekty nie sú pokryté príslušnými TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi.

⁸Ne-normalizovaná metodika.

Body 18.8; 18.10; 18.11 a 18.12 – CSM týkajúce sa správy o posúdení bezpečnosti a vyhlásenia navrhovateľa [článok 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013]

V prípade zmeny existujúceho vozidla a/alebo typu vozidla sa vždy vyžaduje uplatňovanie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013. Ak sa zmena považuje za významnú, v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie (bod 18.11) by mala byť zahrnutá správa o posúdení bezpečnosti uvedená v článku 15 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 spolu s vyhlásením navrhovateľa (žiadateľa), na ktoré sa odkazuje v článku 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 (bod 18.12).

Podľa článku 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, ak sa žiadateľ domnieva, že zmena nie je významná, netreba uplatniť postup riadenia rizík vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, a preto nie je potrebné zapojiť orgán posudzovania (CSM RA). Preto ak ešte treba požiadať o povolenie podľa článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, a pokiaľ ide o úpravu (nie postup plnenia požiadaviek), nie je potrebné zahŕňať dokumenty obsahujúce informácie, na ktoré sa odkazuje v bodoch 18.11 a 18.12 v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie.

Vždy sa však vyžaduje vykonanie postupu plnenia požiadaviek. Ak žiadateľ potrebuje získať povolenie podľa článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, postup plnenia požiadaviek pre základnú požiadavku „bezpečnosť“ v rámci subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami, uplatňuje sa postup posúdenia rizík opísaný v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 402/2013. Procesnú kontrolu aspektov týkajúcich sa bezpečnosti, pokiaľ ide o postup plnenia požiadaviek, by mal vykonať orgán posudzovania (CSM RA) a je potrebné zahrnúť do sprievodného spisu k žiadosti o povolenie správu o posúdení rizík a vyhlásenie navrhovateľa, na ktoré sa odkazuje v článkoch 15 a 16 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, pokiaľ ide o postup plnenia požiadaviek a dokumenty obsahujúce informácie, na ktoré sa odkazuje v bodoch 18.8 a 18.10.

Informácie, na ktoré sa odkazuje v bodoch 18.8, 18.10, 18.11 a 18.12, môžu byť obsiahnuté v jednom alebo viac dokumentoch. Je takisto možné, že za jednotlivé časti posúdení sú zodpovedné rôzne orgány posudzovania (CSM RA). Rozhodnutie o tom je ponechané na žiadateľa (navrhovateľa).

Ak neexistujú aspekty súvisiace s bezpečnosťou a/alebo aspekty týkajúce sa bezpečnej integrácie medzi subsystémami v postupe plnenia požiadaviek a zmena nie je významná, aj tak je potrebné, aby žiadateľ zapojil orgán posudzovania (CSM RA) a zahrnul do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie dokumenty s informáciami, na ktoré sa odkazuje v bodoch 18.8, 18.10, 18.11 a 18.12. Tieto dokumenty sú dôkazom, že orgán posudzovania (CSM RA) skontroloval postup, ktorým sa riadi žiadateľ, aby dospel k záveru, že skutočne neexistujú aspekty súvisiace s bezpečnosťou ani aspekty týkajúce sa bezpečnej integrácie medzi subsystémami.

Bod 18.13 – Informácie požadované pre ERATV (podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ)

Oddiel 3 prílohy II k rozhodnutiu o ERATV 2011/665/EÚ bude aktualizovaný, aby obsahoval oblasť použitia typu vozidla.

Podpisy

Všetky dokumenty, v prípade ktorých je potrebné, aby ich podpísal žiadateľ, agentúra a orgány NSA, budú mať elektronický podpis prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

Príloha II Aspekty na posúdenie povoľujúcim subjektom

Usmernenia k prílohe II

Bod 6 – Posúdenie metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek

V kapitolách 3.7.8, 3.7.9 a 3.7.10 sú uvedené podrobnejšie usmernenia k posúdeniam, ktoré vykonáva posudzujúci orgán a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, pokiaľ ide o metodiku postupu plnenia požiadaviek.

Od povoľujúceho subjektu sa očakáva, že skontroluje rôzne aspekty pri posudzovaní metodiky, ktorá nie je normalizovaná, ako je uvedené v bode 6.2. Cieľom je získať istotu, že postup, ktorým sa riadi žiadateľ, na účel plnenia platných požiadaviek a preukázania toho, že základné požiadavky okrem bezpečnosti sú takisto splnené, je vhodný a poskytuje podobnú mieru dôvery ako metodika opísaná vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 402/2013, pokiaľ ide o zachytenie a dosiahnutie základnej požiadavky na bezpečnosť. V takom prípade by povoľujúci subjekt mohol vykonať úlohu, ktorú by vykonával orgán posudzovania (CSM RA) v rámci nariadenia; rozsah a hĺbka kontrol závisia od použitej metodiky a od miery nezávislého posúdenia, ktorú metodika vyžaduje.

So zreteľom na mieru nezávislého posúdenia treba uviesť, že postup riadenia rizík opísaný v prílohe I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 402/2013 vyžaduje zapojenie orgánu posudzovania (CSM RA). Vymedzujú sa v ňom aj kompetencie, ktoré subjekt musí preukázať, aby mohol konať ako orgán posudzovania (CSM RA), a stanovuje sa systém akreditácie/uznania pre orgány posudzovania (CSM RA).

Iné metodiky však nevyžadujú nezávislé posúdenie, alebo, ak sa vyžaduje, existujú rozdiely so zreteľom na prístup a/alebo kritériá, ktoré by subjekt mal splniť, aby vykonal túto činnosť (konkrétne systém akreditácie/uznania). Niektoré metodiky sa môžu podobáť metodike uvedenej vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 402/2013 a niektoré iné môžu mať odlišné kritériá a vôbec žiadny systém akreditácie/uznania/dohľadu.

S cieľom určiť, do akej miery môžu byť zohľadnené výsledky nezávislého posúdenia nevykonávané podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 (ak je to povolené) pri posudzovaní dôkazov uvedených v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie, by mal povoľujúci subjekt preskúmať metodiku použitú na postup plnenia požiadaviek, ako je opísané v bodoch 18.1 prílohy I a 7.2 prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545. Povoľujúci subjekt by mal najmä skontrolovať, s čím súvisia požiadavky uvedené v nezávislom posúdení (ak existuje), a či poskytuje rovnakú mieru istoty.

Bod 8 – Vyhlásenia ES o overení a osvedčeniach ES [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797]

V usmerneniach k vykonávaciemu nariadeniu komisie o vyhláseniach ES o overení je uvedených viac podrobností týkajúcich sa vyhlásenia ES o overení subsystému a o osvedčeniach ES. Okrem iných položiek sa rieši zaobchádzanie s vyhlásením o zhode komponentu interoperability, keď nie je zapojený notifikovaný orgán (podľa modulov CA, CA1 a CA2 rozhodnutia 2010/713/ES).

Bod 8.6 – Zahrnutie všetkých platných právnych predpisov vrátane iných právnych predpisov, ktoré nesúvisia so železničnými vozidlami

Podľa smernice (EÚ) 2016/797 existuje jasná povinnosť žiadateľa zabezpečiť, aby boli dodržané všetky relevantné právne predpisy Únie. Postup plnenia požiadaviek je správny nástroj pre žiadateľa na zabezpečenie toho, aby boli všetky riziká správne pokryté a sledované po príslušné opatrenie na zmiernenie. Tieto opatrenia na zmiernenie môžu byť ustanovenia platného práva Únie (pre niektoré riziká).

V prílohe II (a najmä v bode 8.6) sú opísané aspekty, ktoré má overiť povoľujúci subjekt, aby získal „primeranú istotu“, že žiadateľ splnil svoje povinnosti. Z tohto hľadiska by povoľujúci subjekt mal skontrolovať, či žiadateľ vzal do úvahy iné právne predpisy EÚ. Povoľujúcemu subjektu sa neukladá povinnosť zabezpečiť alebo posúdiť, či sú právne predpisy skutočne dodržané (pozri kapitolu 3.7.9).

Kontrola, ktorú má vykonať povoľujúci subjekt, je kontrola konzistentnosti medzi výsledkami postupu plnenia požiadaviek a vyhlásením/vyhláseniami ES o overení.

Bod 10 – Kontrola posúdení orgánmi NSA pre oblasť použitia, ako sa uvádza v článku 43

Podrobnosti kontrol, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt, sú stanovené v článku 43 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Úlohou povoľujúceho subjektu nie je kontrolovať, znovu kontrolovať alebo prekontrolovať posúdenia vykonané inými stranami zapojenými do postupu vydávania povolenia, ale skontrolovať konzistentnosť tohto posúdenia.

Bod 20 – Dôkaz o tom, že konštrukcia typu vozidla sa nezmenila

Obnovené povolenie sa obmedzuje iba na prípady, keď sa po posúdení podľa zmenených predpisov preukáže, že typ vozidla je zhodný bez akejkoľvek zmeny konštrukčného riešenia.

Nové povolenie je povolenie vydané po modernizácii/obnove (zmeny v konštrukcii) existujúceho vozidla a/alebo typu vozidla, ktorý už je povolený.

Príloha III Aspekty posúdenia žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia

Usmernenia k prílohe III**Bod 5 – Dostatočné dôkazy z metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek iba v rámci vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa dotknutej oblasti použitia**

Orgány NSA pre oblasť použitia v súvislosti s vnútroštátnymi predpismi takisto budú mať úlohu v kontrolovaní dôkazov o uplatnení neštandardnej metodiky na postup plnenia požiadaviek. Kontroly by mali byť systematické, zamerané na postup a na relevantnosť vnútroštátnych predpisov použitých ako opatrenia na zmiernenie v postupe posudzovania rizík. Na tento účel môže byť potrebné, aby orgány NSA pre oblasť použitia podrobne skontrolovali niektoré podporné dôkazy.

Príloha IV Vzor pre povolenie pre typ vozidla

POVOLENIE PRE TYP VOZIDLA	
Povolenie pre typ vozidla v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545	
1. INFORMÁCIE O POVOLENÍ	
Identifikačné číslo žiadosti:	
Európske identifikačné číslo (EIN):	
Povoľujúci subjekt:	
Právny základ, ktorým sa povoľujúci subjekt splnomocňuje, aby vydal povolenie pre typ vozidla:	článok 24 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797 a nariadenia (EÚ) 2016/796 článok 21/odkaz na príslušné vnútroštátne právo, ak povolenie pre typ vozidla vydáva orgán NSA
Povolenie, ako je stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
2. ŽIADATEĽ	
Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	
3. TYP VOZIDLA	
Kategória:	
Podkategória	
3.1 VARIANT 1 A VERZIA 1 TYPU VOZIDLA [MÔŽU BYŤ VLOŽENÉ ĎALŠIE KOMBINÁCIE VARIANTU/TYPU VOZIDLA]	
Názov:	
Alternatívny názov:	
Identifikačné číslo typu vozidla (odkaz na registráciu typu vozidla v ERATV):	
Základné konštrukčné charakteristiky:	Pozri prílohu 1
Hodnoty parametrov na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a oblasťou použitia:	Pozri prílohu 2
Identifikácia dodržania súladu variantu a verzie typu vozidla so špecifikáciami TSI a súbormi vnútroštátnych predpisov:	
Odkaz na vyhlásenie(-a) o overení ES pre subsystém(-y):	
Odkaz na iné právne predpisy Únie alebo vnútroštátne právne predpisy, s ktorými je variant a verzia typu vozidla v súlade	

4. PRÍLOHY

Príloha 1	Základné konštrukčné charakteristiky
Príloha 2	Hodnoty parametrov na kontrolu technickej kompatibility medzi vozidlom a oblasťou použitia
Príloha 3	Odvolicie konanie
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	

5. ZDOKLADOVANÉ DÔVODY ROZHODNUTIA

Odkaz na zdokladované dôvody rozhodnutia:	
---	--

6. ODVOLANIE

Možnosť a prostriedky odvolania proti rozhodnutiu:	Príloha 3
Príslušné časové limity	Príloha 3

Dátum a miesto rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla:

Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu:

Príloha V Vzor pre povolenie na uvedenie vozidla na trh

POVOLENIE NA UVEDENIE VOZIDLA NA TRH	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545.	
1. INFORMÁCIE O POVOLENÍ	
Identifikačné číslo žiadosti:	
Európske identifikačné číslo (EIN):	
Povoľujúci subjekt:	
Právny základ, ktorým sa povoľujúci subjekt splnomocňuje, aby vydal povolenie na uvedenie vozidla na trh:	článok 21 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 a nariadenia (EÚ) 2016/796 článok 20/odkaz na príslušné vnútroštátne právo, ak povolenie na uvedenie vozidla na trh vydáva orgán NSA
Povolenie, ako je stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
2. ŽIADATEĽ	
Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	
3. VOZIDLO	
3.1 VOZIDLO	
Identifikačné číslo typu vozidla (odkaz na registráciu typu vozidla v ERATV)	
Identifikácia vozidla:	
Identifikácia oblasti použitia:	
Identifikácia podmienok používania vozidla a iných obmedzení:	
Odkaz na vyhlásenie(-a) o overení ES pre subsystém(-y):	
Odkaz na iné právne predpisy Únie alebo vnútroštátne právne predpisy, s ktorými je vozidlo v súlade:	
V prípade povolenia v zhode s typom odkaz na vyhlásenie o zhode s povoleným typom vozidla:	
3.2 SKUPINA VOZIDIEL	
Identifikačné číslo typu vozidla (odkaz na registráciu typu vozidla v ERATV):	
Identifikácia vozidiel skupiny:	
Identifikácia oblasti použitia:	
Identifikácia podmienok používania vozidla a iných obmedzení:	

Odkaz na vyhlásenie(-a) o overení ES pre subsystém(-y):	
Odkaz na iné právne predpisy Únie alebo vnútroštátne právne predpisy, s ktorými je vozidlo v súlade:	
V prípade povolenia v zhode s typom odkaz na vyhlásenie o zhode s povoleným typom vozidla:	
4. PRÍLOHY	
Príloha 1	Odvolacie konanie
Príloha 2	
5. ZDOKLADOVANÉ DÔVODY ROZHODNUTIA	
Odkaz na zdokladované dôvody rozhodnutia:	
6. ODVOLANIE	
Možnosť a prostriedky odvolania proti rozhodnutiu:	Príloha 1
Príslušné časové limity	Príloha 1
Dátum a miesto rozhodnutia o vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh:	
Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu:	

Príloha VI Vzor potvrdenia/odmietnutia prijatia úplnej dokumentácie žiadosti

POTVRDENIE/ODMIETNUTIE PRIJATIA ÚPLNEJ DOKUMENTÁCIE ŽIADOSTI	
Potvrdenie/odmietnutie prijatia úplnej žiadosti, ako je stanovené v článku 34 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 pre povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545.	
1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI	
Identifikačné číslo žiadosti:	
Odkaz na základný scenár predbežného zapojenia (ak sa uplatňuje):	
Dátum potvrdenia žiadosti [článok 33 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum prijatia žiadosti [článok 2 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
2. ŽIADATEĽ	
Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	
3. ŽIADOSŤ JE [článok 34 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
ÚPLNÁ	

	<p>Konečné rozhodnutie o povolení sa prijme najviac štyri mesiace po dátume tohto potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti.</p> <p>Upozorňujeme, že počas posudzovania môžu byť požadované doplňujúce informácie.</p>
NEÚPLNÁ	
	<p>Nasledujúce informácie chýbajú a musia byť predložené, aby mohlo posudzovanie pokračovať: <<podrobnosti>></p> <p>Konečné rozhodnutie o povolení sa prijme najviac štyri mesiace po dátume predloženia chýbajúcich informácií.</p> <p>Upozorňujeme, že počas posudzovania môžu byť požadované doplňujúce informácie.</p>
OBSAHUJE NEDOSTATKY	ZÁKLADNÉ
	<<dôvody>>
	Žiadosť je zamietnutá.
Dátum:	<p>Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu</p> <p><i>Železničná agentúra EÚ/Vnútroštátny bezpečnostný orgán</i></p> <p>Osoba oprávnená podpisovať v mene vnútroštátneho bezpečnostného orgánu pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje)</p> <p><i>Oblasť použitia</i></p> <p>Osoba oprávnená podpisovať v mene vnútroštátneho bezpečnostného orgánu pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje)</p> <p><i>Oblasť použitia</i></p>

Príloha VII Vzor pre žiadosť o predbežné zapojenie

ŽIADOSŤ O PREDBEŽNÉ ZAPOJENIE

Žiadosť o predbežné zapojenie pred podaním žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545

1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI O PREDBEŽNÉ ZAPOJENIE

Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	

2. ŽIADATEĽ

Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	
Skratka (nepovinná):	
Celá poštová adresa:	
Tel.:	
Fax (nepovinný):	
E-mail:	
Webové sídlo (nepovinné):	
Identifikačné číslo pre DPH (nepovinné):	
Iné relevantné informácie (nepovinné):	
Kontaktná osoba:	
Meno:	
Priezvisko:	
Titul alebo funkcia:	
Celá poštová adresa:	
Tel.:	
Fax (nepovinný):	
E-mail:	
Jazyky, ktoré sa majú používať:	

3. DOKUMENTÁCIA TÝKAJÚCA SA PREDBEŽNÉHO ZAPOJENIA

Opis zamýšľaného typu vozidla a/alebo vozidla, ktorý/ktoré sa má povoliť:	
Zamýšľané varianty a/alebo verzie	
Opis úloh a činností na jeho vývoj	
Výber povoľujúceho subjektu:	

Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Špecifikácia zamýšľanej oblasti použitia:	
Špecifikácia očakávaných podmienok používania vozidla a iných obmedzení identifikovaných podľa článku 20 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Plán žiadateľa pre jeho časť postupu vydania povolenia vrátane plánu, ktorý sa týka testov na sieti (ak sa uplatňujú):	
Identifikácia metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek v súlade s článkom 13 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Zoznam predpisov a požiadaviek identifikovaných ako tie, ktoré sa majú uplatniť v súlade s článkom 17 a 18 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
zoznam identifikovaných posúdení zhody podľa článku 21 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 [vrátane modulov, ktoré sa majú uplatniť, a použitia prechodných vyhlásení o overení (ďalej len „ISV“) (ak sa uplatňujú)]:	
Opis praktických dojednaní na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti (ak sa uplatňujú):	
Zoznam obsahu dokumentácie, ktorej predloženie povoľujúcemu subjektu a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia žiadateľ plánuje na vydanie povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh:	
Návrh týkajúci sa jazykov, ktoré sa majú používať pri postupe vydávania povolenia pre vozidlo podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Opis organizácie žiadateľa za jeho časť postupu vydávania povolenia pre vozidlo okrem iného vrátane kontaktných informácií žiadateľa, informácií o kontaktných osobách, žiadostí o koordináciu a stretnutia s povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia:	
4. PRÍLOHY	
Príloha 1	

Príloha 2	
Príloha 3	
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	

Dátum:

Osoba oprávnená podpisovať za žiadateľa

Príloha VIII Vzor pre východiskový scenár predbežného zapojenia

ZÁKLADNÝ SCENÁR PREDBEŽNÉHO ZAPOJENIA	
<p>Stanovisko k prístupu, ktorý navrhol žiadateľ v žiadosti o predbežné zapojenie pred podaním žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545</p>	
1. INFORMÁCIE O VÝCHODISKOVOM SCENÁRI PREDBEŽNÉHO ZAPOJENIA	
Identifikačné číslo východiskového scenára predbežného zapojenia:	
2. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI O PREDBEŽNÉ ZAPOJENIE	
Identifikačné číslo žiadosti:	
Dátum prijatia žiadosti o predbežné zapojenie:	
Dátum potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti o predbežné zapojenie:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Opis zamýšľaného typu vozidla a/alebo vozidla, ktorý/ktoré sa má povoliť:	
Zamýšľané varianty a/alebo verzie	
3. ŽIADATEĽ	
Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	
4. ZÁKLADNÝ SCENÁR PREDBEŽNÉHO ZAPOJENIA	
Položky žiadosti o predbežné zapojenie	Stanovisko povoľujúceho orgánu a dotknutých orgánov NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje) k návrhu žiadateľa
Opis zamýšľaného typu vozidla a/alebo vozidla, ktorý/ktoré sa má povoliť:	
Zamýšľané varianty a/alebo verzie	
Opis úloh a činností na jeho vývoj	
Výber povoľujúceho subjektu:	
Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	

Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Špecifikácia zamýšľanej oblasti použitia:	
Špecifikácia očakávaných podmienok používania vozidla a iných obmedzení identifikovaných podľa článku 20 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Plán žiadateľa pre jeho časť postupu vydania povolenia vrátane plánu, ktorý sa týka testov na sieti (ak sa uplatňujú):	
Identifikácia metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek v súlade s článkom 13 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Zoznam predpisov a požiadaviek identifikovaných ako tie, ktoré sa majú uplatniť v súlade s článkom 17 a 18 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
zoznam identifikovaných posúdení zhody podľa článku 21 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 [vrátane modulov, ktoré sa majú uplatniť, a použitia prechodných vyhlásení o overení (ďalej len „ISV“) (ak sa uplatňujú)]:	
Opis praktických dojednaní na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti (ak sa uplatňujú):	
Zoznam obsahu dokumentácie, ktorej predloženie povoľujúcemu subjektu a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia žiadateľ plánuje na vydanie povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh:	
Návrh týkajúci sa jazykov, ktoré sa majú používať pri postupe vydávania povolenia pre vozidlo podľa článku 10 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Opis organizácie žiadateľa za jeho časť postupu vydávania povolenia pre vozidlo okrem iného vrátane kontaktných informácií žiadateľa, informácií o kontaktných osobách, žiadostí o koordináciu a stretnutia s povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia:	
5. PRÍLOHY	
Príloha 1	

Príloha 2	
Príloha 3	
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	

Z uvedených dôvodov sa v stanovisku signatárskych organizácií žiadosti o predbežné zapojenie predloženej žiadateľom navrhuje uspokojivý/neuspokojivý prístup k žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh.

Informácie:

1. Ako je stanovené v článku 22 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545: „Časový rámec od vydania stanoviska uvedeného v článku 24 ods. 2 do predloženia žiadosti žiadateľa o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh neprekročí 84 mesiacov.“
2. Podľa článku 24 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545: „V prípade zmien, ktoré majú vplyv na dokumentáciu týkajúcu sa predbežného zapojenia a sú relevantné pre základný scenár predbežného zapojenia, žiadateľ zašle zmenenú a aktualizovanú žiadosť o predbežné zapojenie, ktorá bude obsahovať iba zmeny a rozhrania s nezmenenými časťami.“

Dátum:

Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu

Železničná agentúra EÚ/Vnútroštátny bezpečnostný orgán

Osoba oprávnená podpisovať v mene vnútroštátneho bezpečnostného orgánu pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje)

Oblasť použitia

Osoba oprávnená podpisovať v mene vnútroštátneho bezpečnostného orgánu pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje)

Oblasť použitia

Príloha IX Vzor dokumentácie o posúdení, ako je stanovené v článku 39 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, a kontroly, ktorú má vykonať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia, ako je stanovené v článku 43 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

DOKUMENTÁCIA POVOĽUJÚCEHO SUBJEKTU O POSÚDENÍ, AKO JE STANOVENÉ V ČLÁNKU 39 ODS. 5 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545, A KONTROLA, KTORÚ MÁ VYKONAŤ POVOĽUJÚCI SUBJEKT, POKIAĽ IDE O POSÚDENIA VYKONANÉ DOTKNUTÝMI ORGÁNMI NSA PRE OBLASŤ POUŽITIA, AKO JE STANOVENÉ V ČLÁNKU 43 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545

Posúdenie žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545

1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI

Identifikačné číslo žiadosti:	
Odkaz na základný scenár predbežného zapojenia (ak sa uplatňuje):	
Dátum potvrdenia žiadosti [článok 33 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum prijatia žiadosti [článok 2 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti:	
Dátum predloženia chýbajúcich informácií žiadateľom v prípade neúplnej žiadosti:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	

2. ŽIADATEĽ

Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	
3. POSÚDENIE VYKONANÉ TAK, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 39 ODS. 5 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545	
Vyhlasenie o výsledku posúdenia pre dotknutú oblasť použitia (záporný alebo kladný výsledok):	
Podmienky používania a iné obmedzenia (ak sa uplatňujú):	
Zhrnutie vykonaných posúdení:	
Správa zo záznamu problémov pre dotknutú oblasť použitia:	Príloha 1
Vyplnený kontrolný zoznam, ktorý poskytuje dôkazy o posúdení aspektov stanovených v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545:	Príloha 2
Vyplnený kontrolný zoznam, ktorý poskytuje dôkazy o posúdení aspektov stanovených v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545 (ak sa uplatňuje):	
Záznam o kontrole akýchkoľvek relevantných informácií zaznamenaných podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 (ak sa uplatňuje):	
4. KONTROLY, KTORÉ MÁ VYKONAŤ POVOĽUJÚCI SUBJEKT, POKIAĽ IDE O POSÚDENIA VYKONANÉ DOTKNUTÝMI ORGÁNMI NSA PRE OBLASŤ POUŽITIA, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 43 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545 (AK SA UPLATŇUJE)	
Skontrolovať, aby posúdenia od orgánov NSA pre oblasť použitia boli navzájom konzistentné, pokiaľ ide o výsledky posúdení, na ktoré sa odkazuje v článku 40 ods. 6 písm. a):	
V prípade nekonzistentných posúdení od orgánov NSA pre oblasť použitia výsledok skúmania stanoveného v článku 45 ods. 3 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kontrolné zoznamy uvedené v článku 40 ods. 6 písm. d) boli úplne vyplnené:	
Všetky relevantné problémy boli vyriešené:	
V prípade neúplného zoznamu/neúplných zoznamov a/alebo problémov, ktoré neboli vyriešené, výsledok skúmania stanoveného v článku 45 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
V prípade nezhody medzi povoluujúcim orgánom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia výsledok z rozhodcovského konania, na ktoré sa odkazuje v článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797:	

5. PRÍLOHY

Príloha 1	Správa zo záznamu problémov pre dotknutú oblasť použitia
Príloha 2	Vyplnený kontrolný zoznam, ktorý poskytuje dôkazy o posúdení aspektov stanovených v prílohe II k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545
Príloha 3	
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	

Dátum:

Osoba oprávnená podpisovať v mene povolujúceho subjektu
Železničná agentúra EÚ/Vnútroštátny bezpečnostný orgán

Príloha X Vzor dokumentácie o posúdení, ako sa stanovuje v článku 40 ods. 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

DOKUMENTÁCIA O POSÚDENÍ ORGÁNMI NSA PRE OBLASŤ POUŽITIA, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 40 ODS. 6 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545

Posúdenie žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545

1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI

Identifikačné číslo žiadosti:	
Odkaz na základný scenár predbežného zapojenia (ak sa uplatňuje):	
Dátum potvrdenia žiadosti [článok 33 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum prijatia žiadosti [článok 2 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti:	
Dátum predloženia chýbajúcich informácií žiadateľom v prípade neúplnej žiadosti:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	

2. ŽIADATEĽ

Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	

3. POSÚDENIE

Vyhlasenie o výsledku posúdenia pre dotknutú oblasť použitia (záporný alebo kladný výsledok):	
Podmienky používania a iné obmedzenia (ak sa uplatňujú):	
Zhrnutie vykonaných posúdení:	
Správa zo záznamu problémov pre dotknutú oblasť použitia:	Príloha 1
Vyplnený kontrolný zoznam, ktorý poskytuje dôkazy o posúdení aspektov stanovených v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545:	Príloha 2
Záznam o kontrole akýchkoľvek relevantných informácií zaznamenaných podľa článku 8 ods. 2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
4. PRÍLOHY	
Príloha 1	Správa zo záznamu problémov pre dotknutú oblasť použitia
Príloha 2	Vyplnený kontrolný zoznam, ktorý poskytuje dôkazy o posúdení aspektov stanovených v prílohe III k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545
Príloha 3	
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	
Dátum:	Osoba oprávnená podpisovať za orgán NSA pre oblasť použitia <i>Oblasť použitia</i>

Príloha XI Vzor dokumentácie o posúdení o závere týkajúcom sa posúdenia žiadosti, ako sa stanovuje v článku 45 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

DOKUMENTÁCIA O POSÚDENÍ NA ÚČEL ZÁVERU TÝKAJÚCEHO SA POSÚDENIA ŽIADOSTI, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 45 ODS. 4 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545

Záver povoľujúceho orgánu týkajúci sa posúdenia žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545

1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI

Identifikačné číslo žiadosti:	
Odkaz na základný scenár predbežného zapojenia (ak sa uplatňuje):	
Dátum potvrdenia žiadosti [článok 33 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum prijatia žiadosti [článok 2 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti:	
Dátum predloženia chýbajúcich informácií žiadateľom v prípade neúplnej žiadosti:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	

2. ŽIADATEĽ

Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	

3. KONTROLA POSTUPU POSÚDENIA ŽIADOSTI, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 45 ODS. 1 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE .../...

Rôzne fázy postupu posúdenia žiadosti boli správne uplatnené:	
Existujú dostatočné dôkazy na preukázanie toho, že všetky relevantné aspekty žiadosti boli posúdené:	
Od žiadateľa boli prijaté písomné odpovede na problémy typu 3 a 4 a žiadosti o doplňujúce informácie:	
Všetky problémy typu 3 a 4 boli vyriešené, alebo ak neboli, sú k nim priložené jasne zdokladované dôvody:	
Prijaté posúdenia a rozhodnutia sú zaznamenané, spravodlivé a konzistentné:	
Záver, ku ktorým sa dospelo, sú založené na dokumentácii o posúdení a zohľadňujú posúdenie ako celok:	
4. ZDOKLADOVANÉ DÔVODY PRE ZÁVER	
Potvrdenie správneho uplatňovania článku 45 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, sprevádzané akýmikoľvek pripomienkami:	
Záver, že postup posudzovania žiadosti nebol správne uplatnený, vrátane jasných a konkrétnych dôvodov na dospenie k uvedenému záveru:	
5. PRÍLOHY	
Príloha 1	
Príloha 2	
Príloha 3	
Dátum:	Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu Železničná agentúra EÚ/Vnútroštátny bezpečnostný orgán

Príloha XI Vzor rozhodnutia o povolení alebo zamietnutí žiadosti, ako sa stanovuje v článku 46 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:

**ROZHODNUTIE O POVOLENÍ ALEBO ZAMIETNUTÍ ŽIADOSTI, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 46
VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545**

Rozhodnutie povoľujúceho orgánu o povolení alebo zamietnutí žiadosti o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797 a vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545

1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI

Identifikačné číslo žiadosti:	
Dátum potvrdenia žiadosti [článok 33 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum prijatia žiadosti [článok 2 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545]:	
Dátum potvrdenia o prijatí úplnej žiadosti:	
Dátum predloženia chýbajúcich informácií žiadateľom v prípade neúplnej žiadosti:	
Dátum dokončenia posúdenia:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ žiadosti:	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Povolenie(-a), ako je/sú stanovené v článku 14 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a rozšírenú oblasť použitia, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. a) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	
Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie a povolenie v zhode s typom, ako je stanovené v článku 14 ods. 3 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	

2. ŽIADATEĽ

Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	

**3. ROZHODNUTIE O POVOLENÍ ALEBO ZAMIETNUTÍ ŽIADOSTI, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 46
VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545**

Zdokladované dôvody rozhodnutia, ako sa stanovuje v článku 45 ods. 5 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545	Príloha 1
Posúdenie aspektov uvedených v prílohe II a v uplatniteľných prípadoch v prílohe III vedie k primeranej istote o tom, že žiadateľ a subjekty podporujúce žiadateľa splnili svoje povinnosti v požadovanom rozsahu, v súlade s článkom 38 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545?:	
Akékoľvek podmienky používania vozidla a iné obmedzenia:	
Vyhlásenie o dôvodoch rozhodnutia:	
Možnosť a prostriedky odvolania sa proti rozhodnutiu a relevantné časové limity:	Príloha 2
4. ZÁVER	
Rozhodnutie o vydaní povolenia:	
Rozhodnutie o zamietnutí žiadosti:	
5. PRÍLOHY	
Príloha 1	Dokumentácia o posúdení na účel záveru týkajúceho sa posúdenia žiadosti, ako sa stanovuje v článku 45 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545
Príloha 2	Odvolaacie konanie
Príloha 3	
Dátum:	
Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu	
Železničná agentúra EÚ/Vnútroštátny bezpečnostný orgán	

Príloha XIII Obsah na účel oznámenia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

(O) sú odporúčané informácie, ktoré má predložiť subjekt riadiaci zmenu.

(I) sú iné informácie, ktoré tiež môže predložiť subjekt riadiaci zmenu.

(1) Typ oznámenia (O):

- (a) jedno vozidlo alebo
- (b) skupina vozidiel

(2) Oblasť použitia (O):

- (a) členské štáty,
- (b) siete (na členský štát),
- (c) stanice s podobnými charakteristikami siete v susedných členských štátoch, ak sú uvedené stanice blízko hranice, ako sa stanovuje v článku 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797 (ak sa uplatňuje)
- (d) celá sieť EÚ.

(3) Povoľujúci subjekt, ktorý má byť notifikovaný (O):

- (a) agentúra alebo
- (b) vnútroštátny bezpečnostný orgán členského štátu [uplatňuje sa len v prípade oblasti použitia obmedzenej na jeden členský štát a požadovanej žiadateľom, ako sa stanovuje v článku 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797]

(4) Informácie o subjekte riadiacom zmenu (O):

- (a) Označenie právnej formy (O)
- (b) Názov (O)
- (c) Skratka (I)
- (d) Celá poštová adresa (O)
- (e) Tel. (O)
- (f) Fax (I)
- (g) E-mail (O)
- (h) Webové sídlo (I)
- (i) Identifikačné číslo pre DPH (I)
- (j) Iné relevantné informácie (I)

(5) Informácie o kontaktnej osobe (O):

- (a) Meno (O)
- (b) Priezvisko (O)
- (c) Titul alebo funkcia (O)
- (d) Celá poštová adresa (O)
- (e) Tel. (O)
- (f) Fax (I)
- (g) E-mail (O)
- (h) Jazyky, ktoré sa majú používať: (O)

(6) Držiteľ súčasného povolenia pre typ vozidla (ak sa uplatňuje) (O):

- (a) Označenie právnej formy (O)
- (b) Meno držiteľa povolenia pre typ (O)
- (c) Skratka (I)
- (d) Celá poštová adresa (O)
- (e) Tel. (O)
- (f) Fax (I)
- (g) E-mail (O)
- (h) Webové sídlo (I)
- (i) Identifikačné číslo pre DPH (I)
- (j) Iné relevantné informácie (I)

(7) Informácie o orgánoch posúdenia (O):

- (a) Notifikovaný orgán/notifikované orgány:
 - (1) Označenie právnej formy (O)
 - (2) Názov notifikovaného orgánu (O)
 - (3) Identifikačné číslo notifikovaného orgánu (O)
 - (4) Skratka (I)
 - (5) Celá poštová adresa (O)
 - (6) Tel. (O)
 - (7) Fax (I)
 - (8) E-mail (O)
 - (9) Webové sídlo (I)
 - (10) Identifikačné číslo pre DPH (I)
 - (11) Iné relevantné informácie (I)
- (b) Určený orgán/určené orgány:
 - (1) Označenie právnej formy (O)
 - (2) Názov určeného orgánu (O)
 - (3) Skratka (I)
 - (4) Celá poštová adresa (O)
 - (5) Tel. (O)
 - (6) Fax (I)
 - (7) E-mail (O)
 - (8) Webové sídlo (I)
 - (9) Identifikačné číslo pre DPH (I)
 - (10) Iné relevantné informácie (I)
- (c) Orgán posudzovania (CSM RA):
 - (1) Označenie právnej formy (O)
 - (2) Názov orgánu posudzovania (CSM RA) (O)
 - (3) Skratka (I)
 - (4) Celá poštová adresa (O)
 - (5) Tel. (O)
 - (6) Fax (I)
 - (7) E-mail (O)
 - (8) Webové sídlo (O)
 - (9) Identifikačné číslo pre DPH (I)
 - (10) Iné relevantné informácie (I)

(8) Opis typu vozidla (ak sa uplatňuje, *stanoví sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (O):

- (a) Identifikačné číslo typu*:
- (b) Verzia typu vozidla (ak sa uplatňuje):
- (c) Variant typu vozidla (ak sa uplatňujú):
- (d) Dátum záznamu v ERATV*:
- (e) Názov typu*
- (f) Alternatívny názov typu* (ak sa uplatňuje)
- (g) Kategória*
- (h) Podkategória*

(9) Informácie o vozidle/vozidlách (zadajú sa podľa rozhodnutia 2007/756/EÚ) (O)

- (a) Číslo(-a) EVN

(10) Opis zmien v porovnaní s povoleným vozidlom a typom vozidla (O)**(11) Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia (*zadajú sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (O):**

- (a) Kódované obmedzenia
- (b) Nekódované obmedzenia

(12) Platné predpisy (O):

- (a) Špecifikácie TSI vrátane právneho odkazu v Úradnom vestníku Európskej únie
- (b) Konkrétne ustanovenia špecifikácií TSI pre oblasť použitia, ktorá sa týka celej siete EÚ (ak sa uplatňujú)
- (c) Špecifikácia výberu požiadaviek z novej verzie TSI v porovnaní s TSI uplatniteľnými na posudzovanie (vrátane požiadaviek na zrušenie) (ak sa uplatňuje)
- (d) Vnútroštátne predpisy (ak sa uplatňujú)
- (e) Neuplatňovanie špecifikácií TSI podľa ustanovení článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 (ak sa uplatňujú)

(13) Potvrdenie a podpis subjektu riadiaceho zmenu (O)**(14) Prílohy (O):**

- 14.1 Podporné dôkazy o postupe plnenia požiadaviek v súlade s článkom 13 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Ak subjekt riadiaci zmenu využije metodiku stanovenú v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013, podporné dôkazy pozostávajú z vyhlásenia navrhovateľa (subjektu riadiaceho zmenu) uvedeného v článku 16 nariadenia (EÚ) č. 402/2013 a zo správy o posúdení bezpečnosti uvedenej v článku 15 nariadenia (EÚ) č. 402/2013. Ak sa využije iná metodika, požadovaným dôkazom sa musí preukázať, že poskytuje rovnakú úroveň istoty ako metodika stanovená v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013.

- 14.2 Tabuľka zaraďovania, v ktorej sa uvádza, kde sa nachádzajú informácie potrebné pre aspekty, ktoré sa musia posúdiť podľa prílohy XIV.
- 14.3 Vyhlásenia(-a) ES o overení mobilného subsystému/mobilných subsystémov vrátane sprievodných súborov technickej dokumentácie [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797].
- 14.4 Dokumentácia priložená k žiadosti a rozhodnutie z predchádzajúceho povoľovania, prípadne odkaz na rozhodnutie vydané podľa článku 46 a na celú sprievodnú dokumentáciu k rozhodnutiu archivovanému v jednotnom kontaktnom mieste.
- 14.5 Špecifikácia a opis metodiky, ak sa uplatňuje, použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek.
- 14.6 Vyhlásenie subjektu riadiaceho zmenu, že kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 nie sú aktivované a že kategorizácia subjektom riadiacim zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je správna.
- 14.7 Dôkazy o tom, že kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 nie sú aktivované a že kategorizácia subjektom riadiacim zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je správna.
- 14.8 Relevantné rozhodnutia o neuplatňovaní špecifikácií TSI podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 (ak sa uplatňuje).
- 14.9 Doklady o technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti použitia, keď nie je plne pokrytá TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi.
- 14.10 Dokumentácia o údržbe a prevádzke (vrátane záchrany), ak nie je zahrnutá v bode 14.3.

Ďalšie usmernenia sa nachádzajú v prílohe I [usmernenia k prílohe I „Obsah žiadosti“ k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/545].

Príloha XIV Aspekty na posúdenie na účel oznámenia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

1. Špecifikácie TSI a iné platné právo Únie určené subjektom riadiacim zmenu sú správne.
2. Vybraté orgány posudzovania zhody sú buď riadne akreditované alebo uznané, ako sa uplatňuje.
3. Neuplatňovanie špecifikácií TSI podľa ustanovení článku 7 smernice (EÚ) 2016/797:
 - 3.1. platnosť (obdobie a oblasť použitia),
 - 3.2. uplatniteľné pre vozidlo(-á) a
 - 3.3. v súlade s určenými a uplatňovanými predpismi.
4. Metodika použitá na vykonanie postupu plnenia požiadaviek
 - 4.1. Je metodika použitá na vykonanie postupu plnenia požiadaviek vhodná na účely týkajúce sa týchto aspektov:
 - (a) Použila sa normalizovaná/prijatá metodika? a
 - (b) Je metóda určená pre základné požiadavky, ktorých sa týka, a je pre ne vhodná?
 - 4.2. Ak aplikovaná metodika nie je, skontrolujú sa tieto aspekty s cieľom vyhodnotiť, či boli v metodike dostatočne zvážené a zahrnuté:
 - (a) stupeň použitého nezávislého posúdenia,
 - (b) systémové vymedzenie,
 - (c) zásady identifikácie a klasifikácia nebezpečenstva,
 - (d) zásady prijatia rizika,
 - (e) hodnotenie rizika,
 - (f) stanovené požiadavky,
 - (g) preukázanie súladu s požiadavkami,
 - (h) riadenie nebezpečenstva (denník).
5. Dostatočné dôkazy z metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek:
 - 5.1. Ak sa ako metodika na vykonanie postupu plnenia požiadaviek použil proces riadenia rizík stanovený v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013, skontroluje sa nasledovné:
 - (a) CSM týkajúce sa posudzovania rizika, vyhlásenie navrhovateľa [článok 16 nariadenia (EÚ) č. 402/2013] je podpísané navrhovateľom a potvrdzuje záver, že všetky určené nebezpečenstvá a súvisiace riziká sú kontrolované na prijateľnej úrovni.
 - (b) CSM týkajúce sa posudzovania rizika, správa o posúdení [článok 15 nariadenia (EÚ) č. 402/2013] potvrdzuje vyhlásenie navrhovateľa (subjektu riadiaceho zmenu) v uvedenom rozsahu podľa článku 13.
 - 5.2. Ak sa ako metodika na vykonanie postupu plnenia požiadaviek použila iná metodika ako proces riadenia rizík stanovený v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013, skontroluje sa nasledovné:
 - (a) Je vymedzenie systému dokončené a v súlade s konštrukciou vozidla?
 - (b) Sú identifikácia a klasifikácia nebezpečenstiev konzistentné a hodnoverné?
 - (c) Sú všetky riziká náležite riadené a zmiernené?
 - (d) Súvisia požiadavky vychádzajúce z riadenia rizika vo vhodnej miere s rizikom a dôkazom súladu s požiadavkou?
 - (e) Boli nebezpečenstvá počas procesu štruktúrované a konzistentne riadené?
 - (f) Vyplýva z nezávislého posúdenia kladné stanovisko (ak sa uplatňuje)?
6. Pri vyhláseniach ES o overení a osvedčeniach ES [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797] skontrolujte:
 - 6.1. podpisy,
 - 6.2. platnosť,
 - 6.3. rozsah pôsobnosti,
 - 6.4. podmienky používania a iné obmedzenia, porušenia predpisov,
 - 6.5. neuplatňovanie špecifikácií TSI (ak sa uplatňuje),

- 6.6. zahrnutie všetkých platných právnych predpisov vrátane iných právnych predpisov, ktoré nesúvisia so železničnými vozidlami,
- 6.7. zložky interoperability (platnosť, rozsah pôsobnosti, podmienky používania a iné obmedzenia):
 - (a) osvedčenia ES o zhode,
 - (b) osvedčenia ES o vhodnosti na použitie.
7. Pri správach orgánov posudzovania zhody [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797] skontrolujte:
 - 7.1. konzistentnosť s vyhláseniami ES o overení a osvedčeniami ES,
 - 7.2. zahrnutie všetkých platných predpisov,
 - 7.3. identifikáciu odchýlok a nesplnenia požiadaviek (ak sa uplatňujú) a ich súlad s požiadavkami na neuplatňovanie,
 - 7.4. umožnenie kombinácie modulov,
 - 7.5. správnu identifikáciu podmienok používania vozidla a iných obmedzení a ich konzistentnosť s podmienkami v oznámení,
 - 7.6. súlad podporných dôkazov použitých orgánmi posudzovania zhody s príslušnými fázami posúdenia opísanými v špecifikáciách TSI (revízia konštrukčného riešenia, typový test atď.).
8. Kontrola analýzy oznámenia týkajúca sa parametrov súvisiacich s vnútroštátnymi predpismi orgánmi NSA pre oblasť použitia:
 - 8.1. oblasť použitia pre dotknutý členský štát je správne stanovená,
 - 8.2. vnútroštátne predpisy a požiadavky na dotknutú oblasť použitia identifikované orgánom riadiacim zmenu, sú správne,
 - 8.3. Vybraté orgány posudzovania zhody sú buď riadne akreditované alebo uznané, ako sa uplatňuje.
 - 8.4. Dostatočné dôkazy z metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek iba v rámci vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa dotknutej oblasti použitia (pozri bod 5.2).
 - 8.5. Vyhlásenie(-a) o overení a osvedčenia v prípade vnútroštátnych predpisov o dotknutej oblasti použitia (pozri bod 6).
 - 8.6. Správy od orgánov posudzovania zhody týkajúce sa vnútroštátnych predpisov o dotknutej oblasti použitia (pozri bod 7).
 - 8.7. Podmienky používania a iné obmedzenia (pozri bod 11).
 - 8.8. Súlad zmien s dôkazmi o použití metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek, vyhlásenie subjektu riadiaceho zmenu, pokiaľ ide o kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a dôkazy o správnej kategorizácii zmeny (pozri bod 12).
9. Platnosť pôvodného povolenia pre vozidlo a povolenia pre typ vozidla.
10. Pôvodné povolenie pre vozidlo a povolenie pre typ vozidla je platné pre dotknutú oblasť použitia.
11. Podmienky používania a iné obmedzenia uvedené v oznámení sú v súlade so zmenami zavedenými vo vozidle, existujúcimi podmienkami používania a inými obmedzeniami, podmienkami používania a inými obmedzeniami opísanými vo vyhlásení/vyhláseniach ES o overení a osvedčení/osvedčeniach ES a dôkazmi o postupe plnenia požiadaviek.
12. Zmeny sú v porovnaní s povoleným vozidlom a typom vozidla dostatočne opísané a sú v súlade s:
 - 12.1. dôkazmi o uplatňovaní metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek.
 - 12.2. vyhlásením subjektu riadiaceho zmenu, že kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 nie sú aktivované a že kategorizácia subjektom riadiacim zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je správna.
 - 12.3. dôkazmi o tom, že kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 nie sú aktivované a že kategorizácia subjektom riadiacim zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je správna.

13. Subjekt riadiaci zmenu nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla.
14. Kategorizácia podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. písm. c) vykonaná subjektom riadiacim zmenu je správna [zmena sa netýka kritérií uvedených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, a preto sa nevyžaduje nové povolenie, pozri vývojový diagram v prílohe XVIII pre čiastkovú fázu 1.1].

Príloha XV Vzor na predloženie oznámenia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

OZNÁMENIE O ZMENÁCH, AKO JE STANOVENÉ V ČLÁNKU 16 ODS. 4 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545

Oznámenie o zmenách v už povolenom vozidle, ako je stanovené v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

(O) sú odporúčané informácie, ktoré má predložiť subjekt riadiaci zmenu.

(I) sú iné informácie, ktoré tiež môže predložiť subjekt riadiaci zmenu.

1. INFORMÁCIE O OZNÁMENÍ

Typ oznámenia (O):

Jedno vozidlo

Skupina vozidiel

Oblasť použitia (O):

Povoľujúci subjekt, ktorý má byť notifikovaný (O):

2. SUBJEKT RIADIACI ZMENU

Označenie právnej formy (O):

Názov (O):

Skratka (I):

Celá poštová adresa (O):

Tel. (O):

Fax (I):

E-mail (O):

Webové sídlo (I):

Identifikačné číslo pre DPH (I):

Iné relevantné informácie (I):

Kontaktná osoba:

Meno (O):

Priezvisko (O):

Titul alebo funkcia (O):

Celá poštová adresa (O):

Tel. (O):

Fax (I):

E-mail (O):

Jazyky, ktoré sa majú používať (O):

3. DRŽITEĽ SÚČASNÉHO POVOLENIA PRE TYP VOZIDLA (AK SA UPLATŇUJE)

Označenie právnej formy (O):

Meno držiteľa povolenia pre typ (O):

Skratka (I):

Celá poštová adresa (O):

Tel. (O):	
Fax (I):	
E-mail (O):	
Webové sídlo (I):	
Identifikačné číslo pre DPH (I):	
Iné relevantné informácie (I):	
<p>4. ORGÁN(-Y) POSUDZOVANIA (O): 4.1 NOTIFIKOVANÝ ORGÁN/NOTIFIKOVANÉ ORGÁNY:</p>	
Označenie právnej formy (O):	
Názov notifikovaného orgánu (O):	
Identifikačné číslo notifikovaného orgánu (O):	
Skratka (I):	
Celá poštová adresa (O):	
Tel. (O):	
Fax (I):	
E-mail (O):	
Webové sídlo (I):	
Identifikačné číslo pre DPH (I):	
Iné relevantné informácie (I):	
<p>4.2 URČENÝ ORGÁN/URČENÉ ORGÁNY:</p>	
Označenie právnej formy (O):	
Názov určeného orgánu (O):	
Skratka (I):	
Celá poštová adresa (O):	
Tel. (O):	
Fax (I):	
E-mail (O):	
Webové sídlo (I):	
Identifikačné číslo pre DPH (I):	
Iné relevantné informácie (I):	
<p>4.3 ORGÁN POSUDZOVANIA (CSM RA):</p>	
Označenie právnej formy (O):	
Názov orgánu posudzovania (CSM RA) (O):	
Skratka (I):	
Celá poštová adresa (O):	
Tel. (O):	
Fax (I):	
E-mail (O):	
Webové sídlo (I):	

Identifikačné číslo pre DPH (I):	
Iné relevantné informácie (I):	
5. DOKUMENTÁCIA O OZNÁMENÍ	
Opis typu vozidla (ak sa uplatňuje, *stanoví sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (O):	
Identifikačné číslo typu*:	
Verzia typu vozidla (ak sa uplatňuje):	
Variant typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Dátum záznamu v ERATV*:	
Názov typu*:	
Alternatívny názov typu* (ak sa uplatňuje):	
Kategória*:	
Podkategória*:	
Informácie o vozidle/vozidlách (zadajú sa podľa rozhodnutia 2007/756/EÚ) (O):	
Číslo(-a) EVN:	
Opis zmien v porovnaní s povoleným vozidlom a typom vozidla (R):	
Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia (*zadajú sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (O):	
Kódované obmedzenia:	
Nekódované obmedzenia:	
Platné predpisy (R):	
Špecifikácie TSI vrátane právneho odkazu v Úradnom vestníku Európskej únie	
Konkrétne ustanovenia špecifikácií TSI pre oblasť použitia, ktorá sa týka celej siete EÚ (ak sa uplatňujú)	
Špecifikácia výberu požiadaviek z novšej verzie TSI v porovnaní s TSI uplatniteľnými na posudzovanie (vrátane požiadaviek na zrušenie) (ak sa uplatňuje)	
Vnútroštátne predpisy (ak sa uplatňujú)	
Neuplatňovanie špecifikácií TSI podľa ustanovení článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 (ak sa uplatňujú)	
Prílohy (R):	Príloha 1 – 10
6. PRÍLOHY	
Príloha 1	Podporné dôkazy o postupe plnenia požiadaviek v súlade s článkom 13 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545
Príloha 2	Tabuľka zaraďovania, v ktorej sa uvádza, kde sa nachádzajú informácie potrebné pre aspekty, ktoré sa musia posúdiť podľa prílohy XIV.

Príloha 3	Vyhlásenia(-a) ES o overení mobilného subsystému/mobilných subsystémov vrátane sprievodných súborov technickej dokumentácie [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797].
Príloha 4	Dokumentácia priložená k žiadosti a rozhodnutie z predchádzajúceho povoľovania, prípadne odkaz na rozhodnutie vydané podľa článku 46 a na celá sprievodná dokumentácia k rozhodnutiu archivovanému v jednotnom kontaktnom mieste.
Príloha 5	Špecifikácia a opis metodiky, ak sa uplatňuje, použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek.
Príloha 6	Vyhlásenie subjektu riadiaceho zmenu, že kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 nie sú aktivované a že kategorizácia subjektom riadiacim zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je správna.
Príloha 7	Dôkazy o tom, že kritériá stanovené v článku 21 ods. 12 nie sú aktivované a že kategorizácia subjektom riadiacim zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo článku 15 ods. 1 písm. c) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 je správna.
Príloha 8	Relevantné rozhodnutia o neuplatňovaní špecifikácií TSI podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 (ak sa uplatňuje).
Príloha 9	Doklady o technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti použitia, keď nie je plne pokrytá TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi.
Príloha 10	Dokumentácia o údržbe a prevádzke (vrátane záchrany), ak nie je zahrnutá v prílohe 3.
Príloha 11	
Príloha 12	
Dátum:	Osoba oprávnená podpisovať za subjekt riadiaci zmenu

Príloha XVI Vzor rozhodnutia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

**ODÔVODNENÉ ROZHODNUTIE O ŽIADOSTI O UPLATNENIE POVOLENIA NA ZÁKLADE OZNÁMENIA
SUBJEKTU RIADIACEHO ZMENU, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 16 ODS. 4 VYKONÁVACIEHO
NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545**

1. INFORMÁCIE O OZNÁMENÍ

Identifikačné číslo oznámenia:	
Dátum prijatia oznámenia:	
Povoľujúci subjekt:	
Dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje):	
Typ oznámenia:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Oblasť použitia:	
Opis typu vozidla (ak sa uplatňuje, *stanoví sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (O):	
Identifikačné číslo typu*:	
Verzia typu vozidla (ak sa uplatňuje):	
Variant typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Dátum záznamu v ERATV*:	
Názov typu*:	
Alternatívny názov typu* (ak sa uplatňuje):	
Kategória*:	
Podkategória*:	
Informácie o vozidle/vozidlách (zadajú sa podľa rozhodnutia 2007/756/EÚ) (R):	
Číslo(-a) EVN:	

2. SUBJEKT RIADIACI ZMENU

Označenie právnej formy:	
Meno žiadateľa:	

**3. ODÔVODNENÉ ROZHODNUTIE O ŽIADOSTI O UPLATNENIE POVOLENIA NA ZÁKLADE OZNÁMENIA
SUBJEKTU RIADIACEHO ZMENU, AKO JE STANOVENÉ V ČLÁNKU 16 ODS. 4 VYKONÁVACIEHO
NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545**

Zdokladované dôvody rozhodnutia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:	Príloha 1
Na základe posúdenia aspektov uvedených v prílohe I sa dospelo k tomu, že subjekt riadiaci predložil nedostatočne zdôvodnené informácie, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4	

vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545?:	
Na základe posúdenia aspektov uvedených v prílohe I sa dospelo k tomu, že subjekt riadiaci vykonal nesprávnu kategorizáciu, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545?:	
Vyhlásenie o dôvodoch rozhodnutia:	
4. ZÁVER	
Rozhodnutie o žiadosti o uplatnenie povolenia:	
5. PRÍLOHY	
Príloha 1	Zdokladované dôvody rozhodnutia, ako sa stanovuje v článku 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545:
Príloha 2	
Príloha 3	
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	
Dátum:	
Osoba oprávnená podpisovať v mene povoľujúceho subjektu Železničná agentúra EÚ/Vnútroštátny bezpečnostný orgán	

Príloha XVIII Vzor na predloženie žiadosti, ako sa stanovuje v článku 31 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

ŽIADOSŤ, AKO SA STANOVUJE V ČLÁNKU 31 ODS. 1 VYKONÁVACIEHO NARIADENIA KOMISIE (EÚ) 2018/545

Žiadosť o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, ako sa stanovuje v článku 31 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545

(P) sú povinné informácie, ktoré musí predložiť žiadateľ.

(N) sú nepovinné informácie, ktoré tiež môže predložiť žiadateľ.

1. INFORMÁCIE O ŽIADOSTI

Typ žiadosti (P):	
Povolenie pre typ vozidla:	
Varianty typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Verzie typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Povolenie na uvedenie vozidla na trh:	
Jedno vozidlo:	
Skupina vozidiel:	
Povolenie [ako je stanovené v článku 14 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545] (P):	
Oblasť použitia (P):	
Vydávajúci orgán (P):	
Odkaz na základný scenár predbežného zapojenia (N):	
Iné relevantné projektové informácie (N):	

2. ŽIADATEĽ

Označenie právnej formy (P):	
Názov (P):	
Skratka (N):	
Celá poštová adresa (P):	
Tel. (P):	
Fax (N):	
E-mail (P):	
Webové sídlo (N):	
Identifikačné číslo pre DPH (P):	
Iné relevantné informácie (P):	
Kontaktná osoba:	
Meno (P):	
Priezvisko (P):	
Titul alebo funkcia (P):	
Celá poštová adresa (P):	
Tel. (P):	

Fax (N):	
E-mail (P):	
Jazyky, ktoré sa majú používať (P):	
3. DRŽITEĽ SÚČASNÉHO POVOLENIA PRE TYP VOZIDLA (NEUPLATŇUJE SA V PRÍPADE PRVÉHO POVOLENIA)	
Označenie právnej formy (P):	
Meno držiteľa povolenia pre typ (P):	
Skratka (N):	
Celá poštová adresa (P):	
Tel. (P):	
Fax (N):	
E-mail (P):	
Webové sídlo (N):	
Identifikačné číslo pre DPH (P):	
Iné relevantné informácie (N):	
4. ORGÁN(-Y) POSUDZOVANIA (P):	
4.1 NOTIFIKOVANÝ ORGÁN/NOTIFIKOVANÉ ORGÁNY:	
Označenie právnej formy (P):	
Názov notifikovaného orgánu (P):	
Identifikačné číslo notifikovaného orgánu (P):	
Skratka (N):	
Celá poštová adresa (P):	
Tel. (P):	
Fax (N):	
E-mail (P):	
Webové sídlo (N):	
Identifikačné číslo pre DPH (N):	
Iné relevantné informácie (O):	
4.2 URČENÝ ORGÁN/URČENÉ ORGÁNY:	
Označenie právnej formy (M):	
Názov určeného orgánu (M):	
Skratka (O):	
Celá poštová adresa (M):	
Tel. (M):	
Fax (O):	
E-mail (M):	
Webové sídlo (O):	
Identifikačné číslo pre DPH (N):	
Iné relevantné informácie (N):	

4.3 ORGÁN POSUDZOVANIA (CSM RA) (NEUPLATŇUJE SA V PRÍPADE POVOLENIA V ZHODE S TYPOM):

Označenie právnej formy (P):	
Názov orgánu posudzovania (CSM RA) (P):	
Skratka (N):	
Celá poštová adresa (P):	
Tel. (P):	
Fax (N):	
E-mail (P):	
Webové sídlo (N):	
Identifikačné číslo pre DPH (N):	
Iné relevantné informácie (N):	

5. DOKUMENTÁCIA ŽIADOSTI

Opis typu vozidla (ak sa uplatňuje, *stanoví sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (P):	
Identifikačné číslo typu*:	
Verzia typu vozidla (ak sa uplatňuje):	
Variant typu vozidla (ak sa uplatňujú):	
Dátum záznamu v ERATV* (neuplatňuje sa na prvé povolenie):	
Názov typu*:	
Alternatívny názov typu* (ak sa uplatňuje):	
Kategória*:	
Podkategória*:	
Informácie o vozidle/vozidlách (zadajú sa podľa rozhodnutia 2007/756/EÚ) (P):	
Číslo(-a) EVN alebo vopred vyhradené čísla vozidiel:	
Iná špecifikácia vozidiel, ak nie sú k dispozícii čísla EVN alebo vopred vyhradené čísla:	
Odkaz na existujúce povolenie pre typ vozidla (neuplatňuje sa v prípade prvého povolenia) (P):	
Opis zmien v porovnaní s povoleným typom vozidla (uplatňuje sa len v prípade nového povolenia) (P):	
Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia (*zadajú sa podľa prílohy II k rozhodnutiu 2011/665/EÚ) (P):	
Kódované obmedzenia:	
Nekódované obmedzenia:	
Dodatočné funkcie CCS (P):	
Platné predpisy (P):	

	Špecifikácie TSI vrátane právneho odkazu v Úradnom vestníku Európskej únie:	
	Konkrétne ustanovenia špecifikácií TSI pre oblasť použitia, ktorá sa týka celej siete EÚ (ak sa uplatňujú):	
	Špecifikácia výberu požiadaviek z novšej verzie TSI v porovnaní s TSI uplatniteľnými na posudzovanie (vrátane požiadaviek na zrušenie) (ak sa uplatňuje):	
	Vnútroštátne predpisy (ak sa uplatňujú):	
	Neuplatňovanie špecifikácií TSI podľa ustanovení článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 (ak sa uplatňujú):	
	Platné pravidlá pre rozšírenú oblasť použitia:	
	Aktualizované špecifikácie TSI a/alebo vnútroštátne predpisy (vzťahujú sa iba na obnovené povolenie pre typ):	
Prílohy (P):		Príloha –

6. PRÍLOHY

Príloha 1	
Príloha 2	
Príloha 3	
Príloha 4	
Príloha 5	
Príloha 6	
Príloha 7	
Príloha 8	
Príloha 9	
Príloha 10	
Príloha 11	
Príloha 12	
Príloha 13	

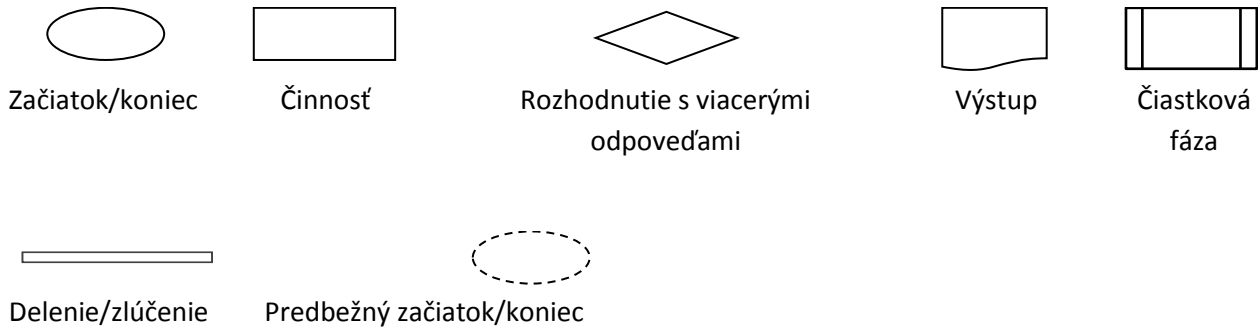
Dátum:

Osoba oprávnená podpisovať za žiadateľa

Príloha XVIII Vývojové diagramy

Spôsob čítania vývojových diagramov**Symbody**

Štandardný vývojový diagram, ktorý opisuje postup vydávania povolení pomocou 6 symbolov unifikovaného modelovacieho jazyka (Unified Modelling Language)

**Zásady**

- › Symboly sú spojené smerovými šípkami.
- › Na symbole zlúčenia je označené, či sa rovnobežné šípky považujú za „a“ alebo „alebo“.
- › Symbol delenia sa vždy považuje za „a“.
- › Vývojový diagram sa začína a končí rovnakým symbolom.
- › Činnosť je úkon, ktorý si vyžaduje použitie slovesa, napr. požiadať, poskytnúť, zmeniť.
- › Rozhodnutie je často odpoveďou na otázku. Odpoveď je často binárna áno/nie, ale môže existovať aj viac alternatív.
- › Výstup je výsledkom úkonu a často ide o dokument v tlačenej alebo elektronickej podobe.
- › Pri výstupoch sa uvádzajú príjemcovia.
- › Úlohu uvedenú vo vývojovom diagrame treba chápať ako úlohu, ktorá je zodpovedná za danú činnosť. Podporu môžu poskytovať aj iné subjekty, vo vývojovom diagrame však nie sú špecifikované.
- › Ak je v právnych predpisoch určený časový harmonogram, je označené, kde v činnosti/rozhodnutí/výstupe sa začína, ako: (*).
- › Činnosti/rozhodnutia/výstupy sú farebne odlišené, aby bolo zrejmé, či ide o:
 - zelená = odporúčaný postup a
 - fialová = povinné podľa právnych predpisov EÚ.
- › Odkazy na právne predpisy sú umiestnené vedľa relevantnej činnosti/rozhodnutia/výstupu v žltom rámečku.
- › Nasledujúce skratky sa používajú pre legislatívne odkazy:
 - ID – smernica o interoperabilite (EÚ) 2016/797
 - VN – vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/545
 - AR – nariadenie Komisie (EÚ) 2016/796
 - IRD – vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) rrrr/ččč (o vyhlásení ES o overení)
 - CSM – vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013
 - REG – nariadenie Komisie (EÚ) č. 201/2011

Zoznam vývojových diagramov

Fáza 1 – Príprava žiadosti

Fáza 1 – Čiastková fáza 1.1 – Identifikácia príslušného povolenia

Fáza 1 – Čiastková fáza 1.2 – Spracovanie oznámenia

Fáza 2 – Predbežné zapojenie

Fáza 3 – Posudzovanie zhody

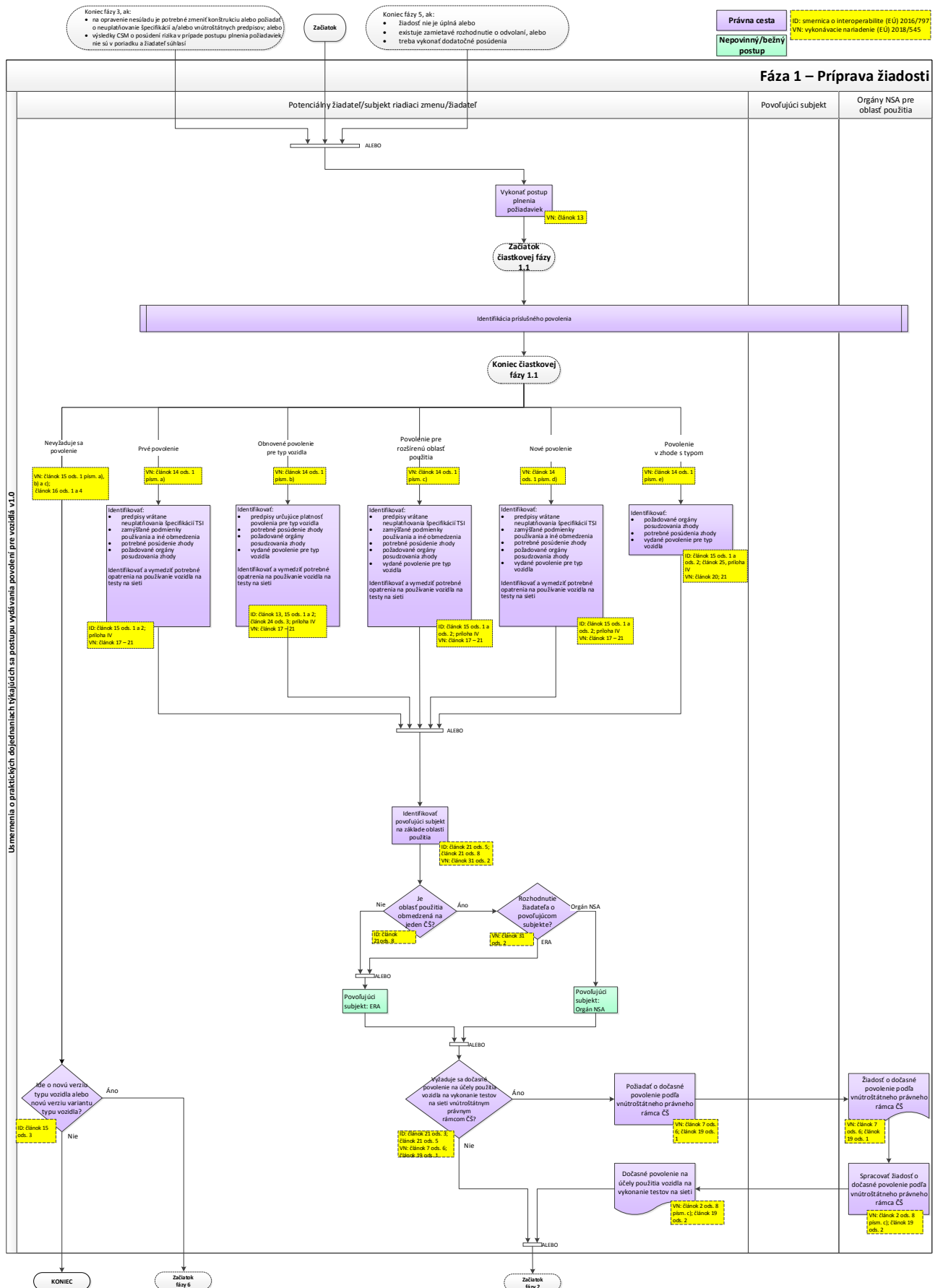
Fáza 4 – Podanie žiadosti

Fáza 5 – Spracovanie žiadosti

Fáza 5 – čiastková fáza 5.1 – Rozhodcovské konanie

Fáza 5 – čiastková fáza 5.2 – Preskúmanie a odvolanie

Fáza 6 – Záverečná dokumentácia

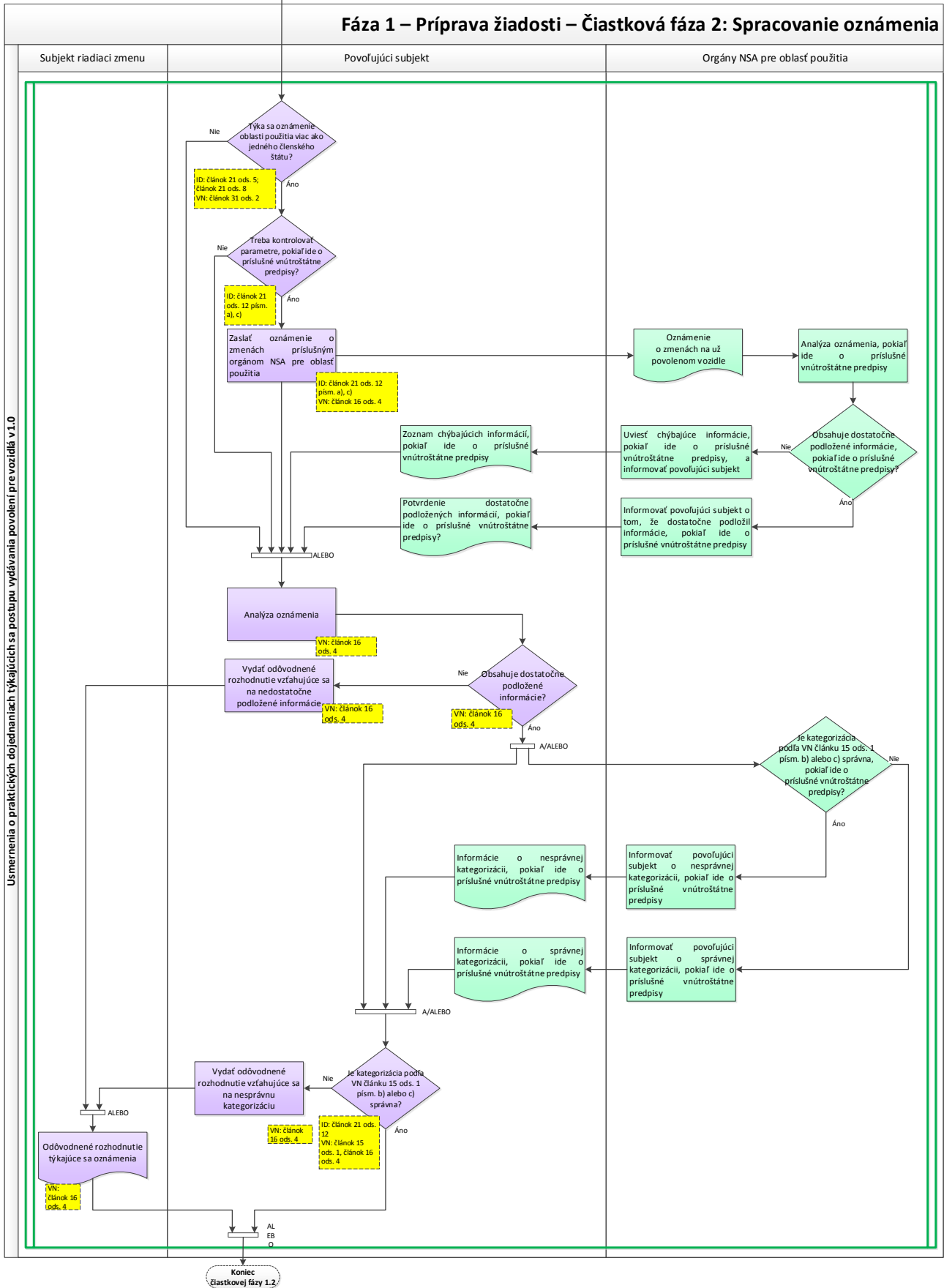


Nepovinný/bežný postup

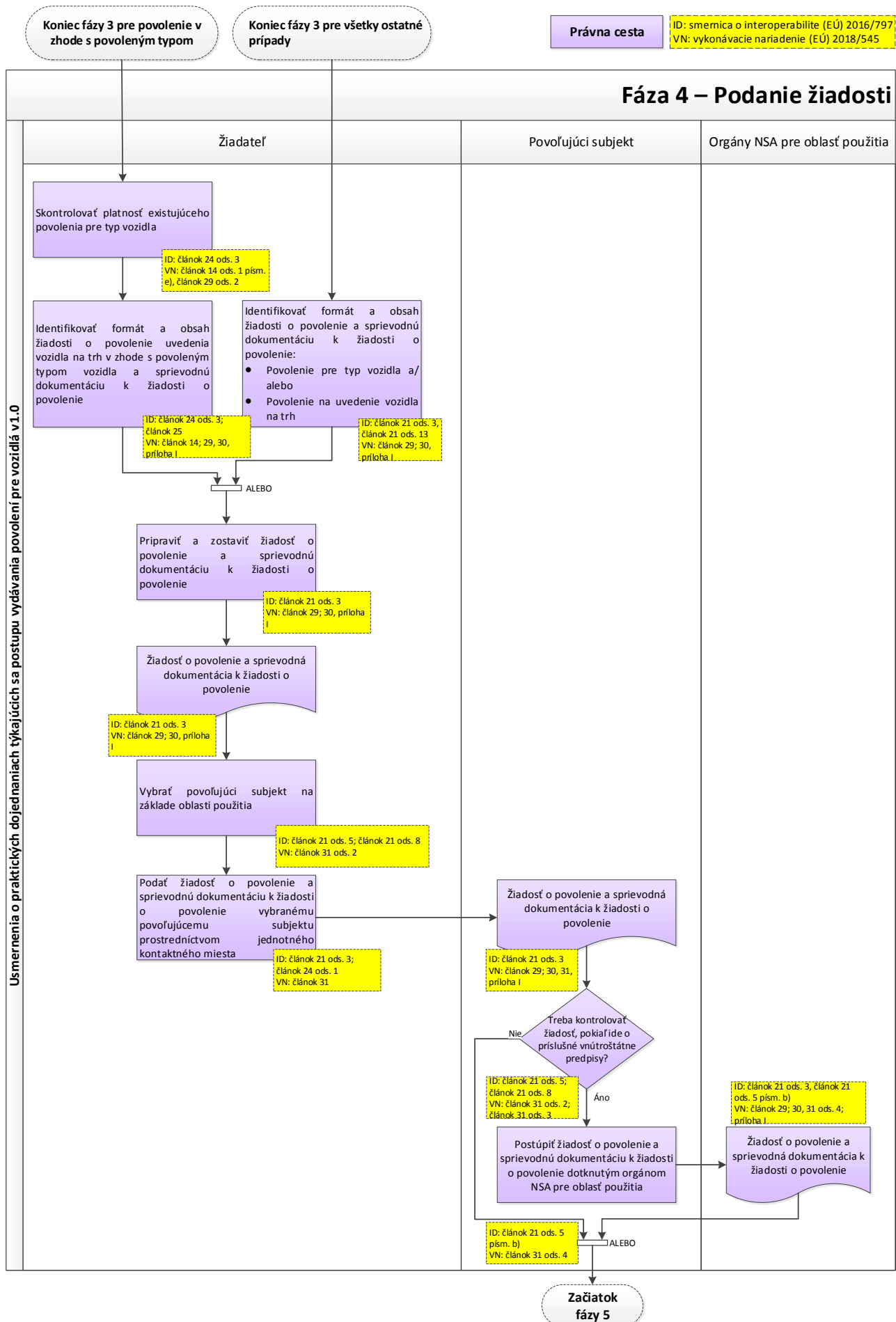
ID: smernica o interoperabilite (EÚ) 2016/797
VN: vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/545

Právna cesta

Fáza 1 – Príprava žiadosti – Čiastková fáza 2: Spracovanie oznámenia



Usmernenia o praktických dojedmaniach týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre vozidlá v 1.0



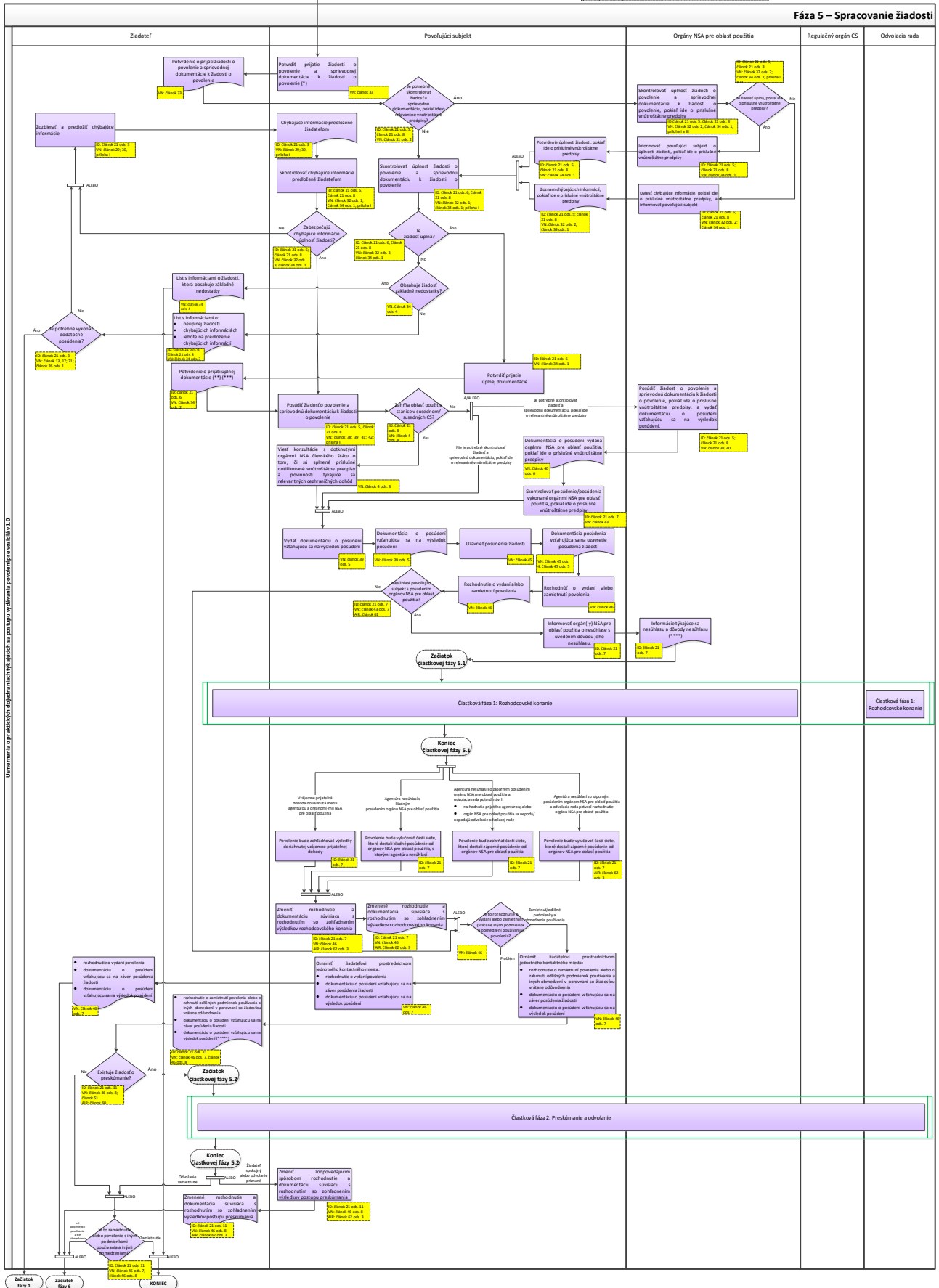
Časový harmonogram sa začína:
[*] 1 mesiac, ID článku 21 ods. 6 a článok 21 ods. 8; VN článok 34 ods. 1
[*] 1 mesiac, ID článku 21 ods. 6 a článok 21 ods. 8; VN článok 34 ods. 1
[*] 1 mesiac, ID článku 21 ods. 6; VN článok 34 ods. 2
[*] 1 mesiac, ID článku 21 ods. 7
[*] 1 mesiac, ID článku 21 ods. 11

Nepovinný/belny
postup
Právna cesta

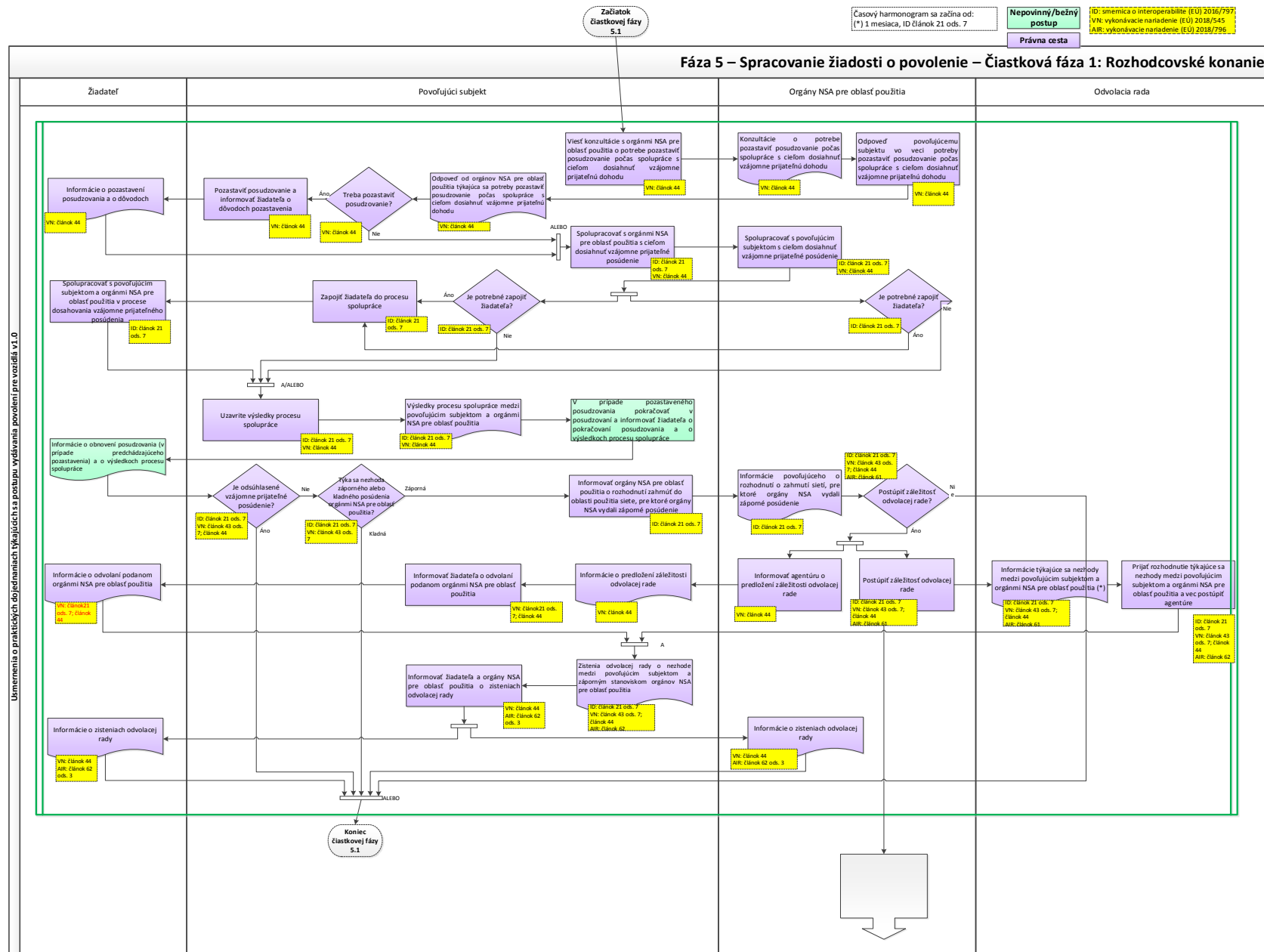
10. čísla 21 ods. 6
11. čísla 21 ods. 8
12. čísla 21 ods. 2
13. čísla 21 ods. 11

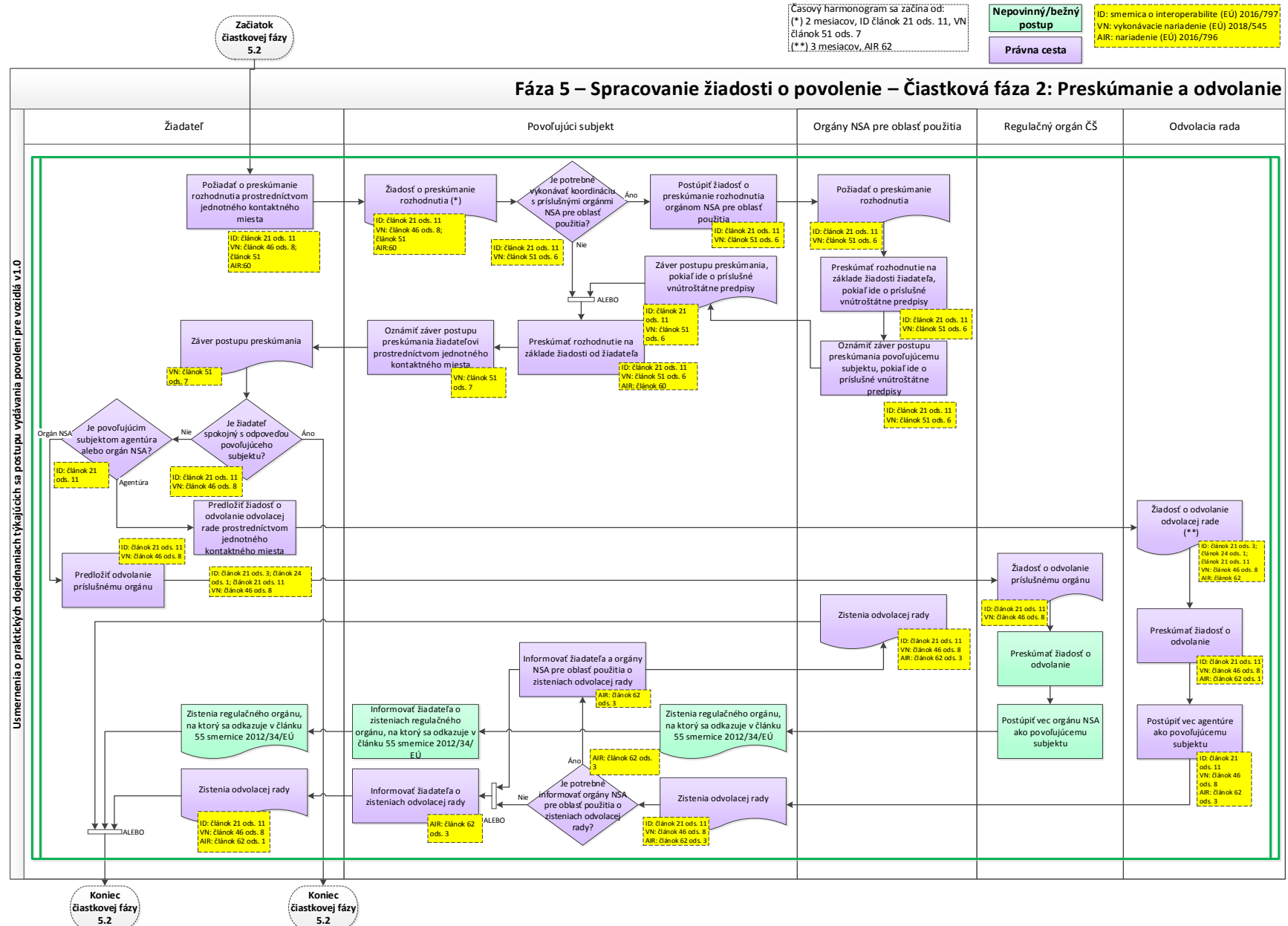
Koniec fázy 4

Fáza 5 – Spracovanie žiadosti



Usmernenia o prístupoch, odborných výkonnostiach a postupe v oblastiach používania v súlade s článkom 21 ods. 11





Príloha XIX Pripomienkový hárok

Preskúmanie dokumentu – Pripomienkový hárok

Komentovaný dokument: „Usmernenia o praktických dojednaniach týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre vozidlá“ v1.0 (ERA-PRG-005/02-361)

Žiadateľ:	Agentúra
-----------	----------

	<i>Revízor 1</i>	<i>Revízor 2</i>	<i>Revízor 3</i>	<i>Revízor 4</i>	<i>Revízor 5</i>
<i>Dátum:</i>					
<i>Meno:</i>					
<i>Organizácia:</i>					
<i>E-mail:</i>					

História dokumentu

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0		

Dohovory:

<i>Typ pripomienky</i>		<i>Odpoveď revízora</i>	
<i>G</i>	Všeobecne	<i>R</i>	Zamietnuté
<i>M</i>	Chyba	<i>A</i>	Prijaté
<i>U</i>	Pochopenie	<i>D</i>	Potrebná diskusia
<i>P</i>	Návrh	<i>NWC</i>	Zaznamenané bez potreby zmeny

Komentáre preskúmania<v prípade potreby doplňte ďalšie riadky v tabuľke>

<i>Č.</i>	<i>Odkaz (napr. čl., §)</i>	<i>Druh</i>	<i>Revízor</i>	<i>Pripomienky, otázky, návrhy revízora</i>	<i>Odpoveď</i>	<i>Návrh na opravu alebo odôvodnenie zamietnutia</i>
1.						
2.						
3.						
4.						
5.						
6.						
7.						
8.						
9.						
10.						