

Európska železničná agentúra	
<p>Časť 1 referenčného dokumentu podľa článku 27 smernice o interoperabilite železníc</p> <p>Príručka na uplatňovanie</p>	
Značka v ERA:	ERA/GUI/XA
Verzia v ERA:	3.0
Dátum:	30. októbra 2015

Dokument vypracovala	Európska železničná agentúra Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francúzsko
Typ dokumentu:	Príručka na uplatňovanie
Stav dokumentu:	Uverejnený

	Meno	Funkcia
Uverejnenie povolil:	Richard LOCKETT [RL]	vedúci odboru
Revidovali:	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	vedúca oddelenia procesov pre vydávanie povolení vedúci oddelenia pre technické hodnotenie
Napísali (autori)	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	projektový úradník projektový úradník projektová úradníčka

0 INFORMÁCIE O DOKUMENTE

0.1. Záznam o zmenách

<i>Tabuľka 1: Stav dokumentu</i>			
Verzia Dátum	Autor	Číslo oddielu	Opis zmeny
Verzia 2.0 22. 7. 2013	ERA		
Verzia 2.1 31. 7. 2015	Jednotka XA	Tabuľka 1 Obsah Oddiel 1 Oddiel 4.3 Oddiel 5.3 Oddiel 6.3 Príloha I Príloha II Príloha III	Úvod, Odkazy, Pojmy a vymedzenie pojmov Výnimky z TSI, Povolenie sérií, Vzor povolenia Vzor povolenia, Jednotný európsky proces Zásady – Slučky Aktualizované vzory Aktualizované schémy Pridanie vzoru žiadosti
Verzia 2.2 8. 9. 2015	Jednotka XA	Zmenené oddiely	Revízia pripomienok tímom UMT o aktualizovaných častiach
Verzia 2.3 10. 9. 2015	FM, SH , RL	Oddiel 6	Revízia oddielu 6.2
Verzia 2.4 14. 9. 2015	Paul Hampson	Zmenené oddiely	Kontrola
Verzia 2.5 14. 9. 2015	SH	Zmenené oddiely	Načítané pre pracovnú skupinu pre vzájomné uznávanie č. 37
Verzia 2.6 8. 10. 2015	SH	Zmenené oddiely	Načítané pre pracovnú skupinu pre vzájomné uznávanie č. 37
Verzia 3.0	SH,FM	Zmenené oddiely	Aktualizované po pracovnej skupine pre vzájomné uznávanie č. 37
Verzia 3.0	Paul Hampson	Zmenené oddiely	Kontrola

0.2. Obsah

0	INFORMÁCIE O DOKUMENTE	2
0.1.	Záznam o zmenách	2
0.2.	Obsah	3
	Zoznam tabuliek	3
1	ÚVOD	4
1.1	ODKAZY	5
1.2	SKRATKY	6
1.3	POJMY A VYMEDZENIE POJMOV	7
2	ÚČEL A ROZSAH PÔSOBNOSTI	11
2.1	ÚČEL	11
2.2	ROZSAH PÔSOBNOSTI	11
3	CIEĽOVÁ SKUPINA	13
4	OPIS:	13
4.1	REFERENČNÝ DOKUMENT	13
4.2	NÁRODNÉ REFERENČNÉ DOKUMENTY	15
4.3	VNÚTROŠTÁTNE PRÁVNE RÁMCE	18
5	SPÔSOB POUŽÍVANIA:	20
5.1	REFERENČNÝ DOKUMENT	20
5.2	NÁRODNÉ REFERENČNÉ DOKUMENTY	20
5.3	VNÚTROŠTÁTNE PRÁVNE RÁMCE	21
6	RIADENIE:	24
6.1	PRÍRUČKA NA UPLATŇOVANIE REFERENČNÉHO DOKUMENTU	24
6.2	NÁRODNÉ REFERENČNÉ DOKUMENTY	25
6.3	VNÚTROŠTÁTNE PRÁVNE RÁMCE	30
	PRÍLOHA I – FORMULÁR PRE PODKLADOVÉ INFORMÁCIE	35
	PRÍLOHA II – FÁZY PROCESU POVOĽOVANIA	40
	PRÍLOHA III – FORMULÁR ŽIADOSTI	64
	ZOZNAM OBRÁZKOV	
	<i>Obrázok 1 Vzťah medzi referenčným dokumentom a vnútroštátnymi technickými predpismi</i>	14

Zoznam tabuliek

<i>Tabuľka 1: Stav dokumentu</i>	2
<i>Tabuľka 2: Dokumenty, na ktoré sa odkazuje v tejto príručke na uplatňovanie</i>	5
<i>Tabuľka 3: Skratky</i>	6
<i>Tabuľka 4: Hodnotiace kritériá NTR (zdroj: Notif-IT)</i>	27

ROZHODNUTIE KOMISIE z 9. marca 2011

o uverejnení referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a zaobchádzaní s ním

(oznámené pod číslom C(2011) 1536)

(Text s významom pre EHP)

(2011/155/EÚ)

1 ÚVOD

Táto príručka na uplatňovanie referenčného dokumentu predstavuje 1. časť referenčného dokumentu, ktorý je uvedený v rozhodnutí 2011/155/EÚ z 9. marca 2011 o uverejnení referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 ods. 4 smernice o interoperabilite a zaobchádzaní s ním.

Jej účelom je odkazovať na jednotlivé časti tohto rozhodnutia a všetky ostatné informácie potrebné na zaobchádzanie s referenčným dokumentom, na porozumenie tomuto dokumentu a na jeho používanie.

Pre lepšie pochopenie európskeho procesu pre povoľovanie vozidiel vám odporúčame, aby ste si prečítali odporúčanie Komisie 2014/897/EÚ o záležitostiach súvisiacich s uvedením do prevádzky a používaním štrukturálnych subsystémov a vozidiel.

1.1 ODKAZY

Tabuľka 2: Dokumenty, na ktoré sa odkazuje v tejto príručke na uplatňovanie

Odkaz na dokument	Názov	Verzia
Smernica 2008/57/ES	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie)	Zmenené smernicou Komisie 2013/09/EÚ
Rozhodnutie 2009/965/ES	ROZHODNUTIE KOMISIE o referenčnom dokumente uvedenom v článku 27 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve	30. novembra 2009
Rozhodnutie 2011/155/EÚ	ROZHODNUTIE KOMISIE o uverejnení referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve a zaobchádzaní s ním	9. marca 2011
Smernica 2004/49/ES	Smernica 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc)	Naposledy zmenené smernicou Komisie 2009/149/ES
Smernica 98/34/ES	Smernica Európskeho parlamentu a Rady 98/34/ES z 22. júna 1998 o postupe pri poskytovaní informácií v oblasti technických noriem a predpisov, ako aj pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti	Naposledy zmenené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012
2014/897/EÚ	Odporúčanie Komisie 2014/897/ES z 5. decembra 2014 o záležitostiach súvisiacich s uvedením do prevádzky a používaním štruktúrnych subsystémov a vozidiel podľa smerníc Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES a 2004/49/ES	5. decembra 2014
402/2013/EÚ	Nariadenie o CSM 402/2013, vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009	30. apríla 2013

1.2 SKRATKY

Tabuľka 3: Skratky

Skratka	Definícia
APS	Povolenie na uvedenie do prevádzky
CCS	Riadenie-zabezpečenie a návštenie
CSM	Spoločná bezpečnostná metóda
DeBo	Určený orgán
EK	Európska komisia
EMC	Elektromagnetická kompatibilita
ERATV	Európsky register povolených typov vozidiel
EN	Európska norma
EÚ	Európska únia
GIG	Geografická záujmová skupina
IM	Manažér infraštruktúry
ČŠ	Členský štát
NLF	Vnútroštátny právny rámec
NoBo	Notifikovaný orgán
NR	Vnútroštátny predpis
NRD	Národný referenčný dokument
NTR	Vnútroštátny technický predpis
NOTIF-IT	Databáza pre oznamovanie vnútroštátnych predpisov (technických a bezpečnostných) Európskej komisii
NSA	Národný bezpečnostný orgán
RDD	Databáza referenčných dokumentov
RU	Železničný podnik
SMS	Systém riadenia bezpečnosti
TEN	Transeurópska sieť
TSI	Technická špecifikácia interoperability
UIC	Medzinárodná železničná únia

1.3 POJMY A VYMEDZENIE POJMOV

Prijateľné prostriedky preukázania zhody sú nezáväznú stanoviská, ktoré vydala agentúra na účely vymedzenia spôsobov plnenia základných požiadaviek;

Prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody sú nezáväznú stanoviská, ktoré vydali členské štáty na účely vymedzenia spôsobov dodržiavania vnútroštátnych predpisov; mali by sa uverejniť v databáze referenčných dokumentov a majú nepovinný stav.

Ďalšie povolenie: Povolenie udelené iným členským štátom po prvom povolení.

Podľa článku 21 ods. 5 smernice o interoperabilite členský štát objasní, či sú potrebné dodatočné povolenia v prípade vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI alebo vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI.

Agentúra: Európska železničná agentúra

Alternatívna metóda: Spôsob preukázania zhody iný než prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody (ak existujú). V záujme transparentnosti a predchádzania diskriminácie sa prijateľná alternatívna metóda uverejní v databáze referenčných dokumentov ako prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody.

Odvolací orgán: Orgán určený každým členským štátom v zmysle článku 17 ods. 3 smernice 2004/49/ES. Môže ísť aj o regulačný orgán zriadený v súlade s článkom 30 smernice 2001/14/ES.

Žiadateľ: Úloha subjektu, ktorý žiada o povolenie typu vozidla alebo o uvedenie vozidla do prevádzky – úloha, ktorú môže zastávať ktorýkoľvek z týchto subjektov: držiteľ, výrobca, železničný podnik, manažér infraštruktúry alebo iný subjekt. Netýka sa iných žiadateľov o osvedčenia EK.

Vzor žiadosti: Harmonizovaný odporúčaný dokument vypracovaný na to, aby uľahčil prácu, ktorú vykonáva žiadateľ na účel získania povolenia na uvedenie vozidla do prevádzky a/alebo povolenia typu vozidla.

Orgán pre posudzovanie (CSM): Úloha, v rámci ktorej sa vykonáva posudzovanie s cieľom overiť na základe dôkazov vhodnosť systému na plnenie bezpečnostných požiadaviek, ako je to vymedzené v nariadení 402/2013/ES.

Prípád povolenia: Prípád vymedzený v oddiele 4.3 tohto dokumentu.

Povoľovacia dokumentácia: Všetka dokumentácia potrebná pri akejkoľvek žiadosti o uvedenie vozidla do prevádzky podľa smernice o interoperabilite vrátane technickej dokumentácie (vrátane prípadných výnimiek z požiadaviek, preukázania zhody s príslušnými vnútroštátnymi predpismi, ktoré si nevyžadujú ďalšie kontroly a preukázanie predchádzajúcich povolení atď.).

Podmienky a obmedzenia používania: Akékoľvek obmedzenie plánovaného použitia uvedeného v technickej dokumentácii priloženej k vyhláseniu „ES“ o overení, napríklad v súvislosti s klimatickými podmienkami, maximálnou rýchlosťou, sklonom atď.

Zostaviť: Zhromaždiť

Predpokladané povolenie: Ak v prípade ďalšieho povolenia príslušný národný bezpečnostný orgán nevydá rozhodnutie v stanovených lehotách, potom sa uvedenie príslušných železničných vozidiel do prevádzky považuje za povolené po uplynutí troch mesiacov počínajúc od konca týchto lehôt – článok 21 ods. 8 smernice 2008/57/ES.

Určený orgán: Úloha orgánu určeného členským štátom podľa článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES na účely posúdenia z hľadiska vnútroštátnych predpisov.

Poplatky: Každý poplatok vyžadovaný vnútroštátnym orgánom od žiadateľa počas procesu udeľovania povolenia. Pokrýva správne poplatky pre národný bezpečnostný orgán, poplatky za prístup do siete pri traťových skúškach, poplatky za povolenie a poplatky za posúdenie v prípade, keď národný bezpečnostný orgán koná aj ako určený orgán, aj ako orgán posudzovania (CSM).

Prvé povolenie: Povolenie udelené prvým členským štátom pre nové vozidlo alebo typ vozidla.

Podľa opisu uvedeného v článkoch 22 a 24 smernice o interoperabilite pre vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI a vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI.

Manažér infraštruktúry: Úloha orgánu zodpovedného za zriadenie a udržiavanie železničnej infraštruktúry alebo jej časti, ako je vymedzené v smernici 2004/49/ES.

Smernica o interoperabilite: Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie).

Vydanie alebo udelenie povolenia: Udelenie povolenia na uvedenie typu vozidla alebo vozidla do prevádzky. Je potrebné poznamenať, že povolenie na používanie v smerniciach neexistuje. Použitie vozidla sa vykonáva podľa príslušných systémov riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a nie je súčasťou procesu udeľovania povolenia.

Právna cesta: Postup nariadený predpismi EÚ a/alebo odporúčaniami EÚ, ktorý musí byť dodržaný pre prípad povolenia.

Dohoda členských štátov: Každá dohoda medzi členskými štátmi s cieľom uľahčiť výmenu informácií a vybavovanie pri udeľovaní povolenia (prvé, ďalšie, obnovené, súbežné povolenie atď.).

Vnútroštátny právny rámec: Súbor predpisov v členskom štáte, ktorý sa vzťahuje na postup povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky.

Vnútroštátne bezpečnostné predpisy: Predpisy, ktoré sa musia oznámiť v zmysle článku 8 smernice 2004/49/ES.

Vnútroštátne technické predpisy: Predpisy, ktoré sa musia oznámiť v zmysle článku 17 smernice 2008/57/ES.

Nové povolenie: Povolenie udelené jedným členským štátom po modernizácii/obnove existujúceho, už povoleného vozidla alebo typu vozidla.

Podľa článku 20 smernice o interoperabilite možno bude potrebné po úprave existujúceho vozidla alebo typu vozidla udeliť nové povolenie.

Notifikovaný orgán: Úloha orgánu, ktorý členský štát oznámil na účely posúdenia z hľadiska právnych predpisov EÚ.

Nepovinný/bežný postup: Postup vypracovaný odvetvím európskych železníc, ktorým sa možno počas projektu dobrovoľne riadiť.

Vozidlo, ktoré nie je v zhode s TSI: Vozidlo, ktoré nespĺňa všetky príslušné TSI, ktoré platili v čase uvádzania do prevádzky vrátane vozidiel, na ktoré sa vzťahujú výnimky, alebo ak v jednej či viacerých TSI nie je/nebola ustanovená významná časť základných požiadaviek – článok 24 ods. 1 smernice o interoperabilite.

Skúšky na trati: Skúšky, ktoré sa uskutočňujú na sieti, pre ktorú je národný bezpečnostný orgán „kompetentný“ (pozri článok 21 ods. 1 smernice o interoperabilite) na rozdiel od železničných skúšobných zariadení (laboratórna alebo uzavretá skúšobná trať).

Predbežný prísľub: Predchádzajúce výmeny informácií medzi žiadateľom, národným bezpečnostným orgánom a ďalšími stranami, kde každý subjekt dostane potvrdenie o uskutočniteľnosti projektu. Táto fáza zahŕňa aj prípadné zmrazenie požiadaviek.

Poznámka: ďalšie strany môžu byť:

- členský štát v prípade udelenia výnimky alebo nového povolenia (v prípade potreby popri uplatňovaní predpisov);
- 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) na preskúmanie zmluvných úprav uplatňovaných v prípade projektu;
- manažér infraštruktúry na zabezpečenie skúšok na trati, ak sú potrebné;
- Európska železničná agentúra ako pozorovateľ.

Východiská predbežného prísľubu: Dokument, v ktorom sú špecifikované všetky aspekty týkajúce sa predbežného prísľubu vrátane podmienok skúšok na trati a (prípadného) zmrazenia požiadaviek v súvislosti s projektom.

Používateľská úloha RDD sa skladá z vopred vymedzeného súboru práv na prístup k obsahu, spravovanie obsahu a konfiguráciu prvkov v rámci databázy referenčných dokumentov (RDD). V prípade úloh používateľov RDD je potrebná registrácia, ktorá poskytuje práva na spravovanie obsahu a konfiguráciu prvkov v rámci databázy referenčných dokumentov (RDD). Prístup k informáciám, ktoré uverejnili členské štáty, je dostupný bez registrácie.

Obnovené povolenie: Obnovenie povolenia typu vozidla v prípade potreby (z dôvodu zmien predpisov, uplynutia platnosti typu).

Článok 26 ods. 3 smernice o interoperabilite sa uplatňuje len v prípade obnovenia povolenia typu vozidla.

Ak došlo k zmene konštrukčného riešenia (vyžadujúceho nové overenie ES (pozri moduly SB alebo SH1 posudzovania zhody)), výsledkom je nový typ vozidla, ktorý spadá pod prípad prvého

povolenia (ERA/REP/01-2012/INT – Povoľovanie typov vozidiel – návrh záverečnej správy, verzia 0.09/16. mája 2012).

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.

Predpisy: Povinné požiadavky.

Smernica o bezpečnosti: Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernice 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc).

Súbežná žiadosť: Žiadateľ požiada o povolenie vo viacerých členských štátoch súčasne (súbežne).

Fáza: Fáza je vývojový diagram, ktorý obsahuje referenčný symbol čiastkovej fázy a môže sa považovať za nadradený čiastkovej fáze.

Následné povolenie: Povolenie vozidla, ktoré je zhodné s povoleným typom vozidla.

Podľa článku 26 ods. 3 smernice o interoperabilite vozidla, ktoré je zhodné s typom, ktorému už členský štát udelil povolenie, tento členský štát udelí povolenie na základe vyhlásenia o zhode s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ, bez ďalších kontrol.

Téma: Skupina parametrov, ktoré sa týkajú danej funkcie alebo časti vozidla (napr. spojka, kolesá atď.).

Časový rámec: Lehota, ktorá sa počíta od rozhodujúceho dňa.

Rozhodujúci deň: Presný dátum, odkedy sa začne počítať časový rámec.

Vozidlo, ktoré je v zhode s TSI: Vozidlo, ktoré je v zhode so všetkými príslušnými TSI, ktoré sú platné v čase uvádzania do prevádzky, pokiaľ je v týchto TSI ustanovená významná časť základných požiadaviek a pokiaľ príslušné TSI pre železničné koľajové vozidlá nadobudli účinnosť a sú uplatniteľné – článok 22 ods. 1 smernice o interoperabilite.

Overovací postup: Zahŕňa kontroly a certifikácie podľa požiadaviek smerníc, TSI a vnútroštátnych predpisov.

2 ÚČEL A ROZSAH PÔSOBNOSTI

2.1 ÚČEL

Ako sa uvádza v rozhodnutí 2011/155/EÚ o uverejnení referenčného dokumentu a zaobchádzaní s ním, účelom referenčného dokumentu je uľahčiť postup udeľovania povolení na uvádzanie vozidiel do prevádzky:

- (a) uvedením všetkých parametrov, ktoré treba skontrolovať v súvislosti s udeľovaním povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky;
- (b) vymedzením všetkých predpisov, ktoré sa uplatňujú v členských štátoch v súvislosti s udeľovaním povolení na uvedenie vozidiel do prevádzky;
- (c) uvedením odkazu na každý predpis, ktorý sa uplatňuje pri jednotlivých parametroch, ktoré treba skontrolovať v súvislosti s udeľovaním povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky;
- (d) zatriedením všetkých predpisov do skupín A, B alebo C v súlade s oddielom 2 prílohy VII k smernici o interoperabilite; a
- (e) stručným opísaním vnútroštátnych právnych rámcov vzťahujúcich sa na udeľovanie povolení na uvedenie vozidiel do prevádzky v súlade s článkom 1 rozhodnutia 2009/965/ES.

Možno zhrnúť, že referenčný dokument:

- sprehľadňuje rámec povoľovania vozidiel a
- uľahčuje vzájomné uznávanie.

Vzájomné uznávanie prináša dve výhody:

- kontroly vykonané ako súčasť povolenia v jednom členskom štáte sa automaticky vzájomne uznávajú. To znamená, že povolenie v druhom členskom štáte zahŕňa kontroly iba vtedy, ak „sú bezpodmienečne nevyhnutné na overenie technickej zlučiteľnosti vozidla s príslušnou sieťou“ (odôvodnenie 42 smernice o interoperabilite) a
- znižuje potrebu odlišnej konfigurácie konštrukčného riešenia pre súbor predpisov jednotlivých členských štátov.

2.2 ROZSAH PÔSOBNOSTI

Smernica o interoperabilite sa vzťahuje na:

- vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, a vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI;
- vozidlá prevádzkované na sieťach TEN a mimo nich;
- nové, modernizované a obnovené vozidlá a
- vozidlá, ktoré sa už prevádzkujú v jednom členskom štáte a potrebujú „ďalšie povolenie“ na uvedenie do prevádzky v inom členskom štáte.

Takýto je aj rozsah pôsobnosti referenčného dokumentu. Predpisy obsiahnuté v referenčnom dokumente predstavujú všetky predpisy a postupy uplatňované členskými štátmi pri udeľovaní

povolení na uvádzanie vozidiel do prevádzky vo všetkých jednotlivých prípadoch povolenia. Zahrnuté sú aj vnútroštátne predpisy, na ktoré sa odkazuje v TSI ako na predpisy týkajúce sa špecifických prípadov, pokiaľ nie sú podrobne opísané v TSI.

3 **CIEĽOVÁ SKUPINA**

Cieľovou skupinou príručky na uplatňovanie sú 3 kategórie používateľov referenčného dokumentu:

- používatelia = každý, kto hľadá informácie, ako je žiadateľ o APS; členský štát/národný bezpečnostný orgán, agentúra;
- správca referenčného dokumentu = agentúra;
- správcovia národných referenčných dokumentov a vnútroštátnych právnych rámcov = členský štát/národný bezpečnostný orgán

4 **OPIS:**

4.1 REFERENČNÝ DOKUMENT

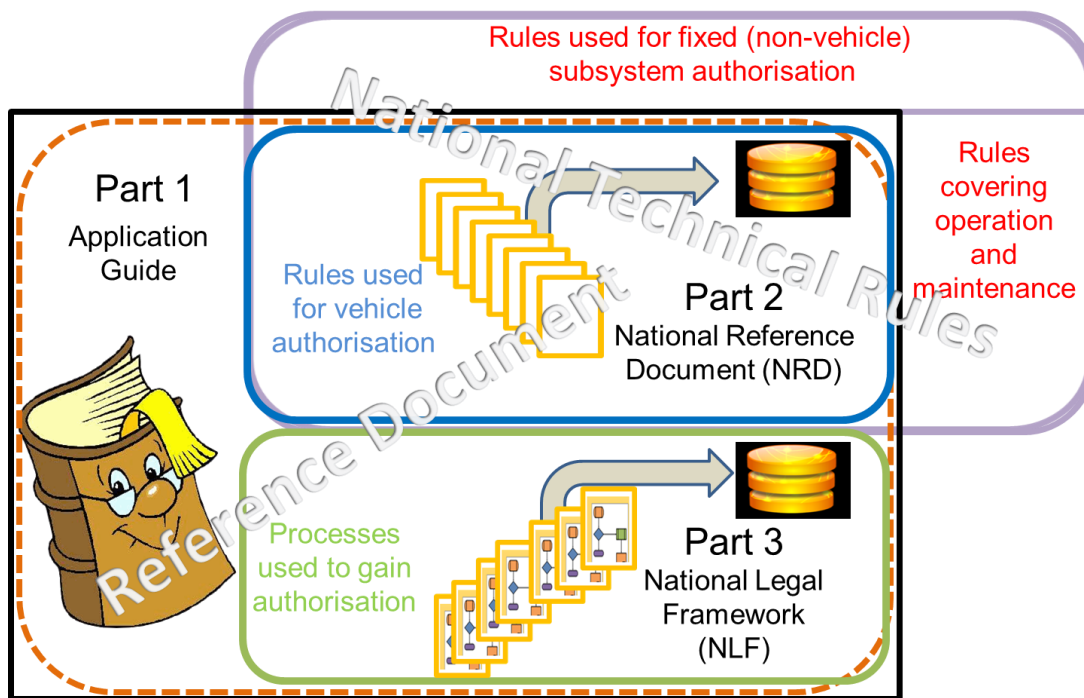
Právny základ referenčného dokumentu

Zodpovednosť za zavedenie vnútroštátnych predpisov nesú členské štáty a na rozdiel od oznámenia vnútroštátnych technických predpisov Komisii agentúra predpisy v referenčnom dokumente nijako nepotvrďuje. Ak sa nejaký predpis vzťahuje na povolenie, agentúra ho musí uverejniť. Zatriedenie rovnocennosti predpisov uvedených v referenčnom dokumente však má právny status, pretože určuje, čo národný bezpečnostný orgán vykonávajúci povolenie môže kontrolovať alebo spochybníť.

Štruktúra referenčného dokumentu a všeobecné zásady

V rozhodnutí 2011/155/EÚ sa stanovuje, že referenčný dokument má takúto štruktúru:

- Časť 1: Príručka na uplatňovanie: Táto časť odkazuje na prvky zaradené do tohto rozhodnutia (rozhodnutie 2011/155/EÚ) a všetky ostatné informácie potrebné na zaobchádzanie s referenčným dokumentom, na jeho porozumenie a na jeho používanie.
- Časť 2: Národné referenčné dokumenty: Referenčný dokument obsahuje všetky národné referenčné dokumenty spolu so zoznamom a klasifikáciou vnútroštátnych predpisov, jeden pre každý členský štát, ako sa uvádza v článku 3 rozhodnutia 2011/155/EÚ.
- Časť 3: Informácie o vnútroštátnych právnych rámcoch: v súlade s článkom 1 rozhodnutia 2009/965/ES má referenčný dokument obsahovať informácie o vnútroštátnom právnom rámci vzťahujúcom sa na udeľovanie povolení na uvedenie vozidiel do prevádzky. Túto časť treba vyplniť čo najskôr po tom, ako členské štáty oznámia svoje opatrenia na vykonávanie smernice o interoperabilite.



National Technical Rules	Vnútroštátne technické predpisy
Reference Document	Referenčný dokument
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Predpisy používané pri povoľovaní pevných subsystémov (nie vozidlových)
Rules covering operation and maintenance	Predpisy týkajúce sa prevádzky a údržby
Rules used for vehicle authorisation	Predpisy používané pri povoľovaní vozidiel
Processes used to gain authorisation	Postupy používané pri získavaní povolenia
Part 1 Application Guide	Časť 1 – Príručka na uplatňovanie
Part 2 National Reference Document (NRD)	Časť 2 – Národný referenčný dokument (NRD)
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Časť 3 – Vnútroštátny právny rámec (NLF)

Všetky tri časti referenčného dokumentu sú zverejnené na internetovej stránke agentúry

Obrázok 1 Vzťah medzi referenčným dokumentom a vnútroštátnymi technickými predpismi

Databázy

Vnútroštátne predpisy používané pri povoľovaní vozidiel a súvisiace údaje týkajúce sa národných referenčných dokumentov sú uložené v dvoch databázach:

- v databáze NOTIF-IT spravovanej Európskou komisiou sú uložené dokumenty obsahujúce vnútroštátne predpisy, záznamy o oznámení vnútroštátnych technických a bezpečnostných predpisov a odkazy všetkých týchto predpisov na TSI, článok 8 smernice o bezpečnosti a zoznam parametrov podľa povahy a obsahu predpisu;
- v databáze referenčných dokumentov (RDD) spravovanej agentúrou.

Vzťah medzi databázou referenčných dokumentov (RDD) a databázou NOTIF-IT

Na zjednodušenie oznamovania predpisov uplatňovaných v súvislosti s povolením vozidla a predchádzanie zdvojenému zadávaniu údajov sa Komisia a agentúra rozhodli vytvoriť medzi databázou referenčných dokumentov a databázou NOTIF-IT funkčný vzťah.

Od verzie 3.3 databázy referenčných dokumentov sa predpisy, ktoré boli do tejto databázy načítané, nemusia zadávať osobitne pre oznámenie. Súvisiace informácie možno v rámci databázy referenčných dokumentov exportovať pomocou uplatňovania funkcionality s cieľom vytvoriť oznámenia v databáze NOTIF-IT. Týmto spôsobom musí „oznamovateľ“ po exportovaní z databázy referenčných dokumentov iba potvrdiť ich oznámenie v databáze NOTIF-IT na začatie procesu notifikácie.

Exportovaním predpisu z databázy referenčných dokumentov do databázy NOTIF-IT vzniká oznámenie pre tento predpis v databáze NOTIF-IT. Predpis sa po exportovaní uzamkne v databáze referenčných dokumentov (predpis nemôže byť upravovaný v databáze RDD) a v databáze NOTIF-IT môže začať spracovanie oznámenia.

Zmeny stavu (oznámenia predpisu) v databáze NOTIF-IT sa odrážajú v databáze referenčných dokumentov. Ak sa však predpis aktualizuje v databáze NOTIF-IT, v databáze referenčných dokumentov sa to bezprostredne neprejaví.

Na konci spracovania oznámenia v databáze NOTIF-IT sa predpis po prijatí oznámenia aktualizuje v databáze referenčných dokumentov s prípadnými zmenami vykonanými počas oznámenia v databáze NOTIF-IT. V tej chvíli sa predpis v databáze referenčných dokumentov odomkne. Po zamietnutí oznámenia v databáze NOTIF-IT sa stav oznámenia stavu predpisu v databáze referenčných dokumentov zmení na zamietnutý a predpis sa v databáze referenčných dokumentov odomkne. Po odomknutí v databáze referenčných dokumentov sa predpis môže znovu v tejto databáze upraviť.

Do databázy NOTIF-IT možno exportovať iba povinné predpisy uverejnené v databáze referenčných dokumentov. Predpisy označené v databáze referenčných dokumentov ako „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“, ktoré preto majú nepovinný stav, nemožno exportovať do databázy NOTIF-IT.

4.2 NÁRODNÉ REFERENČNÉ DOKUMENTY

Obsah národných referenčných dokumentov

Národné referenčné dokumenty obsahujú zoznam všetkých vnútroštátnych technických predpisov uplatniteľných v súvislosti s povoľovaním železničných vozidiel. Štruktúra pre odkaz a ich zoznam sú stanovené podľa zoznamu parametrov. Súčasnú verziu zoznamu parametrov tvorí príloha k rozhodnutiu 2009/965/ES s korigendom uverejneným v príručke na uplatňovanie referenčného dokumentu vo verzii 2.0 – 22.7.2013. O aktualizácii zoznamu parametrov sa hlasovalo v rámci 73. zasadnutia Výboru pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc (RISC) 4. 6. 2015 a nadobudne účinnosť 1. 1. 2016.

Národné referenčné dokumenty ďalej obsahujú zatriedenia predpisov (A, B, C) ostatných členských štátov.

V prípade, keď má členský štát vnútroštátny technický predpis, ktorý nie je možné priradiť jednému z parametrov uvedených v zozname parametrov, členský štát by mal o tom informovať Európsku železničnú agentúru.

Treba chápať, že národné referenčné dokumenty obsahujú úplný zoznam všetkých vnútroštátnych požiadaviek uplatňovaných v súvislosti s povoľovaním železničných vozidiel a krížovo porovnávaných so zoznamom parametrov.

S cieľom zabezpečiť, aby boli transparentné a harmonizované informácie o predpisoch pre povoľovanie vozidiel verejne dostupné, musia členské štáty pre všetky parametre uviesť:

- a) príslušný platný vnútroštátny technický predpis alebo
- b) výslovne uviesť, že žiadny vnútroštátny technický predpis neexistuje.
Ak pre parameter nie je v platnosti žiadny vnútroštátny technický predpis, v národnom referenčnom dokumente by sa to malo uviesť ako „žiadna požiadavka nad rámec požiadaviek uplatniteľných TSI“. Ak musí členský štát ešte overiť, či pre parameter existuje požiadavka, malo by sa to označiť ako „má sa prešetriť“.

Národné referenčné dokumenty by okrem toho mali obsahovať aj informácie o prípadných prijateľných vnútroštátnych prostriedkoch preukázania zhody.

Kritériá stanovenia rovnocennosti

V súlade s prílohou VII k smernici o interoperabilite 2008/57/ES by mal každý národný referenčný dokument obsahovať zatriedenie (A, B alebo C) predpisov ostatných členských štátov k parametrom:

- Zatriedenie A označuje „vnútroštátne predpisy, ktoré sa považujú za rovnocenné s vnútroštátnymi predpismi iných členských štátov“ alebo predpis predstavuje „medzinárodnú normu“ (napr. EN, vyhlášku UIC).
Predpis sa považuje za rovnocenný, ak členský štát 1 akceptuje, že tento predpis je platný v členskom štáte 2, a teda spĺňa aj základné požiadavky v členskom štáte 1.
- Zatriedenie do skupiny C „zahŕňa úplne nevyhnutné predpisy súvisiace s technickými charakteristikami infraštruktúry s cieľom zaistiť bezpečnú a interoperabilnú prevádzku v danej sieti (napríklad nakladacia miera)“.
Predpis zatriedený do skupiny C si vyžaduje vykonanie ďalších kontrol a/alebo testov na preukázanie súladu s predpismi členského štátu 2.
- Zatriedenie do skupiny B „zahŕňa všetky predpisy, ktoré nepatria do pôsobnosti skupiny A alebo C alebo ktoré ešte nebolo možné zatriediť do niektorej z týchto skupín“.
Predpis zatriedený do skupiny B si vyžaduje vykonanie ďalších kontrol a/alebo testov na preukázanie súladu s predpismi členského štátu 2.

Časť 1 referenčného dokumentu – príručka na uplatňovanie

Podľa článku 23 ods. 5 a článku 25 ods. 4 smernice o interoperabilite 2008/57/ES môže národný bezpečnostný orgán vykonať overenia len vzhľadom na vnútroštátne predpisy, ktoré patria do skupín B alebo C.

4.3 VNÚTROŠTÁTNE PRÁVNE RÁMCE

Štruktúra vnútroštátneho právneho rámca

Štruktúra vnútroštátneho právneho rámca vychádza zo smernice o interoperabilite a z odporúčania 2014/897/EÚ.

Cieľom štruktúry NLF je umožniť jednoduché porovnanie jednotlivých NLF s cieľom:

- nájsť spoločné prvky a významné rozdiely medzi vnútroštátnymi právnymi rámcami v členských štátoch a
- porovnať ich so smernicou o interoperabilite a s odporúčaním 2014/897/EÚ.

Proces udeľovania povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky sa skladá z niekoľkých fáz. Fázy tohto procesu sú opísané v prílohe II k tomuto dokumentu.

Zo štruktúry NLF vyplýva, že ku každej fáze procesu sa uvedú informácie pre súvisiace „prípady povolenia“.

Pri výbere „prípadoch povolenia“ pre proces udeľovania povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky je cieľom zachytiť všetky prípady, ktoré spadajú do pôsobnosti smernice o interoperabilite.

Prípady povolenia

Postupy sú podobné pre viaceré „prípady povolenia“. Hoci existovalo viacero teoretických prípadov povolenia, niektoré prípady sa spojili.

Do jedného prípadu sa spojili, s výnimkou udelenia ďalšieho povolenia, najmä tieto dva prípady:

- vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, a
- vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI.

V oboch prípadoch v skutočnosti existujú dva súbory uplatňovaných požiadaviek – TSI a vnútroštátne technické predpisy. Jediný rozdiel je v tom, že pre vozidlá, ktoré sú v zhode s TSI, sa uplatňuje TSI pre železničné koľajové vozidlá, zatiaľ čo pre vozidlá, ktoré nie sú v zhode s TSI, to ešte nemusí platiť. Procesy sú však podobné, hoci požiadavky sa môžu líšiť.

V prípade vozidiel, ktoré nie sú v zhode s TSI, platí v súvislosti so špecifickými prípadmi a výnimkami toto:

- Špecifické prípady: týkajú sa obnovy alebo modernizácie časti vozidla, na ktorú sa vzťahujú TSI. V prípade ďalších povolení sa môžu uplatňovať špecifické prípady, ak je to potrebné z hľadiska technickej kompatibility so sieťou.
- Výnimky: uplatňujú sa podľa článku 9 smernice o interoperabilite. Povinnosťou príslušných členských štátov je požiadať Komisiu o výnimku. Komisia sa pri posudzovaní komplexných žiadostí o udelenie výnimky môže poradiť s agentúrou. V prípade výnimiek spadajúcich

pod článok 9 ods. 1 písm. b), d) a f) smernice o interoperabilite Komisia uplatňuje regulačný postup opísaný v článku 29 smernice o interoperabilite.

V súlade s článkom 26 ods. 2 smernice o interoperabilite sa v prípade povolenia na uvedenie vozidla do prevádzky automaticky povoľuje aj jeho typ, pričom pri povolení typu vozidla ešte nemusí byť povolené i uvedenie súvisiaceho vozidla do prevádzky. Ak je povolený iba typ, je potrebné priložiť vyhlásenie ES o overení (napr. uplatnenie modulu SD).

V opise procesu je skombinované povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky aj povolenie typu vozidla, pokiaľ sa to výslovne nerozlišuje.

Vo všeobecných vývojových diagramoch sú vypracované a opísané tieto prípady:

- prvé povolenie typu vozidla/vozidla;
- nové povolenie modernizovaného/obnoveného typu vozidla/vozidla;
- ďalšie povolenie typu vozidla/vozidla, ktoré už členský štát EÚ povolil pre vozidlá, ktoré sú a ktoré nie sú v zhode s TSI;
- obnovené povolenie týkajúce sa povolenia typu, ktoré už nie je platné;
- následné povolenia vozidiel v zhode s povoleným typom vozidla (povolenie vozidiel rovnakého typu).

V článku 21 ods. 13 smernice 2008/57/ES sa uvádzajú povolenia na uvedenie sérií vozidiel do prevádzky. Tento prípad povolenia sa chápe a vníma ako kombinácia povolenia typu vozidla, po ktorej nasleduje povolenie konkrétneho súboru následných identických vozidiel na základe overenia zhody s typom. Vo všeobecnom vývojovom diagrame preto povolenia na uvedenie sérií vozidiel nie je opísaná.

Vzor žiadosti

Vzor žiadosti je harmonizovaný dokument vypracovaný na to, aby uľahčil prácu, ktorú vykonáva žiadateľ na účel získania povolenia na uvedenie vozidla do prevádzky (APS) alebo povolenia typu vozidla.

Tento vzor žiadosti:

- obsahuje informácie, ktoré musí vyplniť žiadateľ od počiatku bodu procesu povoľovania do konca a zahŕňa všetky kroky európskeho právneho rámca;
- sa vzťahuje na prípady povolenia, ktoré sú vymedzené v kapitole 4.3 a súčasné povolenie;
- zohľadňuje aj požiadavky na registráciu nového typu vozidla v ERATV;
- môže byť použitý žiadateľom a národnými bezpečnostnými orgánmi zapojenými do APS ako kontrolný zoznam;
- umožňuje zachovať sledovateľnosť počas celého procesu povoľovania.

Tento vzor sa nachádza v prílohe III.

5 **SPÔSOB POUŽÍVANIA:**

5.1 REFERENČNÝ DOKUMENT

Referenčný dokument obsahuje predpisy a postupy týkajúce sa povoľovania vozidiel, ktoré sa uplatňujú v členských štátoch EÚ a v Nórsku a Švajčiarsku.

Používateľ na základe rozsahu pôsobnosti svojho povoľovacieho projektu určí predpisy a postupy, ktoré sa majú použiť.

Referenčný dokument sa môže použiť aj na tieto účely:

- analýza už dosiahnutej úrovne interoperability;
- analýza údajov obsiahnutých v referenčnom dokumente s cieľom:
 - zaistiť zhodu medzi TSI a vnútroštátnymi predpismi (napr. žiadne zdvojenie požiadaviek);
 - znížiť počet vnútroštátnych predpisov, ak je to možné;
 - nahradiť vnútroštátne predpisy požiadavkami TSI, ak je to možné;
 - uzavrieť otvorené body v TSI, ak je to možné;
 - vytvoriť jednotný európsky proces;
 - zlepšiť proces povoľovania vozidiel;
 - zjednodušiť zatriedenia (ABC) medzi predpismi členských štátov.
- riadenie projektov povolenia;
- zjednodušenie súbežného povolenia. Postup pre súbežné povolenie bol vypracovaný a zahrnutý do oddielu 5.3; používanie tohto postupu sa odporúča, nie je však povinné.

5.2 NÁRODNÉ REFERENČNÉ DOKUMENTY

Používateľ

Kým členský štát nepotvrdí a v RDD nezverejní zoznam svojich predpisov, používateľ má na internetovej stránke agentúry prístup k predpisom vo formáte pdf.

V rozsahu ďalšieho povolenia na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky v súlade s článkom 23 a článkom 25 smernice o interoperabilite národný bezpečnostný orgán nesmie vykonávať overenia na základe vnútroštátnych predpisov zatriedených do skupiny A a uverejnených v časti 2 referenčného dokumentu (národného referenčného dokumentu). V tejto súvislosti sa kritériá, ktoré overil národný bezpečnostný orgán, môžu týkať iba:

- technickej kompatibility medzi vozidlom a príslušnou sieťou vrátane vnútroštátnych predpisov uplatniteľných na otvorené body, ktoré sú potrebné na zabezpečenie tejto kompatibility,
- vnútroštátnych predpisov uplatniteľných na konkrétne prípady, ktoré sú riadne identifikované v príslušných TSI.

Správca referenčného dokumentu

Správca referenčného dokumentu zabezpečuje:

- vykonanie zmien v štruktúre národných referenčných dokumentov (NRD) vrátane všetkých aktualizácií zoznamu parametrov;
- vytvorenie šablónových správ na vyžiadanie;
- podporu správcov národných referenčných dokumentov (NRD) pri načítaní, aktualizácii a uverejnení informácií (predpisy, zatriedenie predpisov) v súvislosti s NRD príslušného členského štátu;
- správu databázy referenčných dokumentov.

Správca národného referenčného dokumentu

Správca národného referenčného dokumentu aktualizuje a uverejňuje vnútroštátne predpisy a ich zatriedenie. Uvádzajú sa v oddieloch 2.4 a 2.5 používateľskej príručky k RDD.

5.3 VNÚTROŠTÁTNE PRÁVNE RÁMCE

Používateľ

Kým členský štát nepotvrdí a v RDD nezverejní zoznam svojho vnútroštátneho právneho rámca, pre používateľa je dostupný vo formáte pdf na internetovej stránke agentúry.

Používateľ si v RDD bude môcť pozrieť podkladové informácie, vývojové diagramy, grafické porovnanie vývojových diagramov a správy. Tieto prvky sa uvádzajú v oddieloch 3.4 a 3.5 používateľskej príručky k RDD.

Správca všeobecného právneho rámca

Správca všeobecného právneho rámca pripravuje všeobecné vývojové diagramy a podkladové informácie. To je opísané v oddiele 5.13 používateľskej príručky k RDD.

Správca vnútroštátneho právneho rámca

Správca vnútroštátneho právneho rámca vytvára daný vnútroštátny právny rámec pomocou všeobecných vývojových diagramov a podkladových informácií. To je opísané v oddiele 4.6 používateľskej príručky k RDD.

Používanie vzoru žiadosti

Vzor žiadosti pre povolenie vozidla, ktorý spravuje agentúra ERA, je uvedený v prílohe III k tejto verzii príručky na uplatňovanie.

Žiadosť by mala byť založená na uvedenom vzore žiadosti, ktorý spravuje žiadateľ a predkladá sa národným bezpečnostným orgánom. Žiadosť sa aktualizuje v každej fáze procesu povoľovania uvedenom vo vzore:

- predbežný prísľub
- posúdenie
- dokumentácia povolenia

Žiadateľ poskytne aktualizovanú žiadosť národnému bezpečnostnému orgánu a môže sa následne slúžiť ako základ pre rokovania v rôznych fázach procesu.

Národný bezpečnostný orgán môže použiť konečnú verziu formulára žiadosti na vydanie povolenia tohto vozidla harmonizovaným spôsobom.

Odporúčaný postup pre súbežné povolenie

Pri povoľovaní uvedenia vozidla do prevádzky môže postupovať spoločne viacero národných bezpečnostných orgánov. V prípade povoľovania vozidla pre siete viacerých členských štátov žiadateľ súbežne podá žiadosť každému dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu v súlade s príslušnými právnymi predpismi platnými k dátumu podania žiadosti.

Národné bezpečnostné orgány vytvoria spoločnú organizáciu, ktorá musí okrem iného zahŕňať harmonogram vykonávania. Jeden z národných bezpečnostných orgánov bude určený, aby zabezpečoval vzájomnú koordináciu. V súvislosti s vykonávaním rozhodnutia Komisie 2011/155/EÚ sa dotknuté národné bezpečnostné orgány dohodnú na uplatňovaní príslušných referenčných dokumentov, a to najmä časti 2 „Národné referenčné dokumenty“ a časti 3 „Informácie o vnútroštátnom právnom rámci“. Výstupy predbežného prísľubu (pozri časť 3 referenčného dokumentu) v súvislosti s rozdelením úlohy a s kritériami, ktoré sa majú uplatňovať (napr. spoločné využívanie dokumentov, formát dokumentu, používaný jazyk, spoločné využívanie parametrov, spracovanie parametrov nezatriedených do skupiny A atď.) sa zaznamenávajú do správy. Všetci účastníci vrátane žiadateľa sa dohodnú na východiskách predbežného prísľubu (spomínaná správa).

Rozdelenie overenia parametrov zatriedených do skupiny A medzi národné bezpečnostné orgány prebehne po dohode so žiadateľom a môže sa vykonať iba zoskupením parametrov do vymedzených tém (napr. „parametre týkajúce sa parkovacej brzdy“). Dokumenty potrebné na povolenie uvedenia do prevádzky sa zatriedia podľa štruktúry „spoločnej technickej dokumentácie“ na základe prílohy k rozhodnutiu Komisie 2009/965/ES.

Ku každému zatriedenému parametru žiadateľ predloží dokumentáciu potrebnú na overenie len tomu národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý zodpovedá za posúdenie daného parametra.

Národné bezpečnostné orgány si vymieňajú informácie, ktoré príslušne posúdili formou „osvedčenia (osvedčení) zhody“ v súvislosti s parametrami zatriedenými do skupiny A. Osvedčenie

o zhode sa vydáva podľa témy, a nie podľa parametra. V každom osvedčení bude jasne označený každý posúdený parameter. Tieto osvedčenia o zhode postačujú na preukázanie zhody posudzovaného vozidla so súvisiacimi predpismi vrátane predpisov členských štátov/národných bezpečnostných orgánov, ktorým sa doručujú.

V prípade parametrov zo skupiny B a C žiadateľ predkladá požadovanú dokumentáciu vrátane výsledku posúdenia určeného orgánu každému dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu, ktorý vykoná vlastné posúdenie podľa vnútroštátnych predpisov a dohodnutých východísk predbežného prísľubu.

Dokumenty zasielané jednotlivým národným bezpečnostným orgánom musia byť vyhotovené v jazykoch podľa dohodnutých východísk predbežného prísľubu.

V prípade parametrov, ktoré členské štáty XX až YY zatriedili do skupiny A a členské štáty YY až XX zatriedili do skupiny C, budú posúdenia vykonané členským štátom XX akceptované členským štátom YY, ale nie naopak (čo znamená, že nemusí existovať obojsmerná rovnocennosť).

Pri úpravách na vozidle, ktoré majú vplyv na parameter, na ktorom je osvedčenie postavené, sa musí vykonať nové posúdenie. Ak sa preukáže zhoda s predpismi, vydá sa nové osvedčenie.

Každý národný bezpečnostný orgán môže vydať povolenie na uvedenie vozidiel do prevádzky vo vlastnej sieti členského štátu, pokiaľ je povoľovacia dokumentácia úplná a akceptovaná.

Povoľovacia dokumentácia bude v každom členskom štáte obsahovať:

- dokumenty získané priamo národným bezpečnostným orgánom členského štátu pre parametre zatriedené do skupiny B a C;
- dokumenty získané a akceptované priamo samotným národným bezpečnostným orgánom alebo osvedčenie vydané iným národným bezpečnostným orgánom pre parametre zatriedené do skupiny A.

Každé povolenie vozidla na účely uvedenia do prevádzky v danom členskom štáte vrátane ďalšieho povolenia je platné aj ako povolenie typu vozidla v danom členskom štáte. Každý dotknutý národný bezpečnostný orgán musí mať prinajmenšom kópiu všetkých osvedčení vrátane hodnotiacej správy vypracovanej notifikovaným orgánom, aby mohol zabezpečiť úplnosť dokumentácie. To platí v prípade budúcej ďalšej alebo obnovenej žiadosti žiadateľa.

6 **RIADENIE:**

6.1 PRÍRUČKA NA UPLATŇOVANIE REFERENČNÉHO DOKUMENTU

Táto príručka na uplatňovanie sa bude na podnet agentúry pravidelne aktualizovať so zreteľom na získané skúsenosti a s podporou pracovnej skupiny pre vzájomné uznávanie.

1. **Plánovanie**

Agentúra aspoň raz ročne preskúma túto príručku na uplatňovanie a pracovnej skupine pre vzájomné uznávanie predloží návrhy, ktoré považuje za potrebné. Zainteresované strany môžu v prípade potreby požiadať o preskúmanie.

2. **Aktualizácia**

Agentúra zodpovedá za aktualizáciu príručky na uplatňovanie. Pri tejto aktualizácii zohľadní všetky príspevky zainteresovaných strán.

3. **Organizácia a koordinácia činností**

Agentúra zhromažďuje všetky príspevky na účely skvalitnenia príručky na uplatňovanie. Svoje pripomienky môžu zainteresované strany predkladať prostredníctvom odvetvových organizácií, členských štátov, národných bezpečnostných orgánov alebo ako jednotliví používatelia. Možno tak urobiť poslaním e-mailu na adresu RDD@era.europa.eu

Návrh agentúry na aktualizáciu tejto príručky na uplatňovanie bude uverejnený na internetovej stránke agentúry najmenej 1 mesiac pred jej predložením pracovnej skupine pre vzájomné uznávanie.

4. **Rozhodovanie**

Rozhodnutie o častejších aktualizáciách príručky na uplatňovanie prijme pracovná skupina pre vzájomné uznávanie na základe návrhu agentúry.

Pracovná skupina pre vzájomné uznávanie je zodpovedná za:

- potvrdenie návrhu agentúry a
- schválenie uverejnenia príručky na uplatňovanie.

6.2 NÁRODNÉ REFERENČNÉ DOKUMENTY

Rámc, ktorý má uľahčiť povoľovanie železničných vozidiel vzhľadom na požiadavky vyjadrené vo vnútroštátnych technických predpisoch, je založený na troch rôznych krokoch:

1. Spoločný zoznam parametrov, ktorý sa má skontrolovať, v súvislosti s povolením železničných vozidiel.
 - Súčasná verzia: Príloha k rozhodnutiu 2009/965/ES s korigendom uverejneným v príručke na uplatňovanie referenčného dokumentu verzia 2.0 – 22.7. 2013.
 - O aktualizácii zoznamu parametrov sa hlasovalo na 73. zasadnutí výboru RISC 4. 6. 2015 a nadobudne účinnosť 1. 1. 2016.
2. Zhromaždenie rôznych vnútroštátnych požiadaviek na každý príslušný parameter a uverejnenie týchto požiadaviek v podobe národného referenčného dokumentu (pozri rozhodnutie 2011/155/EÚ).
3. Porovnanie a zatriedenie rovnocennosti (A, B, C) vnútroštátnych predpisov, ktoré uplatňujú orgány rôznych členských štátov, s predpismi uplatňovanými v iných členských štátoch (v súlade s oddielom 2 prílohy VII k smernici 2008/57/ES).

Riadenie národných referenčných dokumentov (NRD)

V rozhodnutí 2011/155/EÚ sú opísané opatrenia na zverejnenie a správu národných referenčných dokumentov. Agentúra vytvorila databázu referenčných dokumentov (RDD) s cieľom uľahčiť prístup k informáciám z národného referenčného dokumentu a ich správu, pričom táto databáza sa priebežne aktualizuje.

Keď členský štát potvrdí zoznam svojich pravidiel a zverejní ich, prístup k týmto predpisom bude presmerovaný z formátu pdf na internetovej stránke agentúry do časti Správy v databáze RDD.

Správa národných referenčných dokumentov (NRD)

Členský štát/národný bezpečnostný orgán preskúma svoj národný referenčný dokument s cieľom zabezpečiť:

- súlad so všetkými príslušnými právnymi predpismi EÚ (napr. TSI);
- súlad so všetkými príslušnými vnútroštátnymi právnymi predpismi;
- súlad s vývojom príslušných štandardov a noriem;
- súlad so súčasným stavom a poznatkami v tejto oblasti (napr. so zreteľom na prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody).

Členský štát/národný bezpečnostný orgán pravidelne preskúma informácie uvedené v národnom referenčnom dokumente v nadväznosti na vývoj predpisov, najmä v prípade technického rozvoja alebo rozvoja TSI.

Agentúra poskytne národným bezpečnostným orgánom a členským štátom podporu, aby sa zabezpečilo uplatňovanie informácií o predpisoch v spojení s povolením železničných vozidiel a aktualizácia ich zatriedenia rovnocennosti. Táto podpora bude pozostávať z pomoci s načítavaním informácií do databázy RDD, ktorú poskytne členský štát/národný bezpečnostný orgán, ako aj z rôznych foriem školení používateľov (napr. odborné stretnutia, inštruktážne videá atď.)

Ostatné subjekty (t. j. výrobcovia, železničné podniky, manažéri infraštruktúry, združenia atď.) môžu členskému štátu/národnému bezpečnostnému orgánu a/alebo agentúre poskytnúť poradenstvo v prípade potreby aktualizácie RDD (napr. ak chýbajú známe predpisy alebo ak sa zistí, že ostatné relevantné informácie v databáze RDD nie sú aktuálne). V prípade prijatia takýchto informácií agentúra kontaktuje príslušný členský štát/národný bezpečnostný orgán s cieľom analyzovať hlásený problém a členský štát/národný bezpečnostný orgán v prípade potreby aktualizuje informácie v RDD.

Vývoj národných referenčných dokumentov

Návrh nových alebo zmenených predpisov sa oznamuje v súlade s postupom uvedeným v smernici 98/34/ES. Na druhej strane, národné referenčné dokumenty sa neoznamujú v súlade s postupom uvedeným v smernici 98/34/ES.

Zmena vnútroštátneho predpisu jedným členským štátom môže potenciálne zrušiť platnosť zatriedenia daného predpisu do skupiny A, pretože môže spôsobiť, že vozidlo bude nezlučiteľné so sieťou druhého členského štátu. Preto je dôležité, aby členské štáty postupovali pri zmene predpisov veľmi opatrne a zvažili možný vplyv zmeny na zatriedenie predpisu vo všetkých ostatných členských štátoch. Osvedčeným postupom prediskutovať pripravované zmeny predpisov na schôdzach geografickej záujmovej skupiny (GIG).

Očistenie vnútroštátnych technických predpisov (NTR)

Agentúra podporí členské štáty pri overovaní súladu ich predpisov s právnym rámcom EÚ, čím sa zjednoduší oznamovanie vnútroštátnych technických predpisov Európskej komisii¹. Agentúra na tento účel zriadi službu s názvom očistenie predpisov. Cieľom tejto služby je pokryť nevyhnutný súbor činností, ktoré zjednodušujú porovnávanie a oznamovanie vnútroštátnych technických predpisov, najmä so zreteľom na vývoj TSI, ako je rozšírenie pôsobnosti TSI v januári 2015. Bude to zahŕňať poskytovanie nástrojov, ako sú:

- Porovnávací tabuľka: vytvorenie krížových odkazov harmonizovaného zoznamu parametrov s parametrami rôznych TSI.

¹ Pozri projektový plán „Stratégia pre zosúladienie vnútroštátnych technických predpisov s právnym rámcom EÚ“ – odkaz ERA-REP-128

- Súbor na prenos do RDD: načítanie aktualizovaných informácií národných referenčných dokumentov do databázy RDD.

Na vymedzenie rozsahu a účelu príručky na uplatňovanie referenčného dokumentu je očistenie vnútroštátnych technických predpisov obmedzené na predpisy, ktoré sa uplatňujú v spojení s povoľovaním železničných vozidiel.

Na vyhodnotenie vnútroštátneho technického predpisu sa budú uplatňovať hodnotiace kritériá uvedené v tabuľke 4. Na vykonanie hodnotenia je potrebné zabezpečiť všetky povinné informácie požadované pre oznámenie, napr. otvorený bod, konkrétny prípad alebo parameter, na ktorý sa predpis vzťahuje atď.

Tabuľka 4: Hodnotiace kritériá NTR (zdroj: Notif-IT)

KRITÉRIÁ HODNOTENIA NTR	
1.	Patrí daný NTR do rozsahu pôsobnosti článku 17 ods. 3 smernice 2008/57/ES?
2.	Odkazuje pravidlo na základnú požiadavku a na parameter? (Pozn.: pri oznámení predpisov, ktoré nie sú v zhode s TSI, by sa malo odkazovať na subsystém a parameter zo zoznamu parametrov; pri oznámení predpisov súvisiacich s TSI sa v oznámení musí odkazovať iba na otvorený bod/konkrétny prípad, ktorý bude implicitne odkazovať na parameter a základnú požiadavku)
3.	Je vnútroštátny technický predpis uložený na úrovni členského štátu?
4.	Je vnútroštátny technický predpis uplatniteľný na všetky príslušné železničné podniky alebo manažérov infraštruktúry? (t. j. nemal by brániť hospodárskej súťaži)
5.	Odkazuje vnútroštátny technický predpis na subsystém, ktorý nie je v zhode s TSI? (Ak je odpoveď ÁNO, prejdite na otázku 8, ak je odpoveď NIE, prejdite na otázku 6.)
6.	V prípade, že sa vnútroštátny technický predpis zaoberá oblasťou uplatňovania, na ktorú sa vzťahuje TSI – odkazuje na otvorený bod/konkrétny prípad dotknutej TSI?
7.	V prípade, že vnútroštátny technický predpis odkazuje na otvorený bod alebo konkrétny prípad dotknutej TSI – špecifikuje iba požiadavky, ktoré musia byť v zhode s otvoreným bodom alebo konkrétnym prípadom TSI? (V tomto prípade sa akceptujú iba informácie na splnenie otvoreného bodu/konkrétneho prípadu, všetky ďalšie informácie/požiadavky budú skontrolované s cieľom overiť, či je tým ohrozená TSI).
8.	Odkazuje vnútroštátny technický predpis správne na parameter zvolený v oznámení?
9.	Je znenie vnútroštátneho technického predpisu dostupné/verejne dostupné?
10.	Sú informácie týkajúce sa uverejnenia alebo vydávajúceho orgánu doplnené do vnútroštátneho technického predpisu? Sú tieto informácie úplné?
11.	Iba pre ZMENENÉ predpisy: je ZMENENÝ predpis v súlade s predpisom, ktorý mení? (označte ÁNO iba v prípade, ak sú zadané údaje o skôr registrovanom predpise)
12.	Sú informácie týkajúce sa postupov posudzovania zhody a overovania, ktoré sa majú vykonať pre vnútroštátny technický predpis, doplnené do vnútroštátneho technického predpisu? Sú tieto informácie úplné?
13.	Sú informácie týkajúce sa orgánov poverených vykonávaním postupov posudzovania zhody a overovania doplnené do vnútroštátneho technického predpisu? Sú tieto informácie úplné?

Pri vyplňovaní informácií pre príslušný vnútroštátny technický predpis v RDD môžu členské štáty prostredníctvom špecializovanej funkcie j v RDD prenášať predpisy z RDD do databázy Notif-IT na účely oznámenia Európskej komisii.

Záverečná fáza procesu očistenia sa končí overením predpisu Európskou komisiou a uverejnením tohto overenia v databáze Notif-IT, na základe čoho sa v databáze referenčných dokumentov zobrazí status „schválené“. Ak Európska komisia predpis zamietne, ďalej sa neuplatňuje a členský štát by mal prijať vhodné opatrenia, napr. na stiahnutie alebo prispôbenie predpisu.

Aktualizácia zoznamu parametrov

Návrh agentúry na aktualizáciu zoznamu parametrov bol prijatý na 73. zasadnutí Výboru pre interoperabilitu a bezpečnosť železníc (RISC) 4. júna 2015. Nová verzia zoznamu parametrov nadobudne účinnosť 1. 1. 2016.

Cieľom tejto revízie je zlepšiť pochopenie a uplatňovanie zoznamu parametrov a zahŕňa:

- doplnenie/zlepšenie vysvetlenia parametrov,
- odstránenie nepotrebných parametrov,
- zvažované otázky potrebné vzhľadom na aktualizáciu TSI (napr. TSI CCS),
- podrobnejšie špecifikácie,
- nové parametre (pre niektoré aspekty, napr. EMC).

Ako príspevky na návrh poslúžia skúsenosti národných bezpečnostných orgánov, geografických záujmových skupín, žiadateľov, ostatných zainteresovaných strán a agentúr.

K tomuto novému zoznamu parametrov bude pripojená tabuľka krížových odkazov, dokument uverejnený a spravovaný agentúrou, z ktorého vyplýva vzťah medzi zoznamom parametrov a parametrami rôznych technických špecifikácií interoperability. Obsah tabuľky krížových odkazov bude vložený do RDD.

Kým tento nový zoznam parametrov nenadobudne účinnosť, predpisy a ich zatriedenie rovnocennosti budú spravované v databáze RDD na základe zoznamu parametrov uverejneného v prílohe III k príručke na uplatňovanie referenčného dokumentu verzia 2.0 – 22. 7. 2013. Po nadobudnutí účinnosti revidovaného zoznamu parametrov:

- agentúra implementuje aktualizovaný zoznam parametrov do RDD;
- agentúra bude spolu s členskými štátmi/národnými bezpečnostnými orgánmi koordinovať migráciu predtým uverejnených národných referenčných dokumentov do aktualizovaného zoznamu parametrov, pričom sa zväžia tieto kroky:
 - Na základe dohody s členským štátom/národným bezpečnostným orgánom im agentúra poskytne na preskúmanie zoznam existujúcich predpisov uverejnených v

RDD v podobe nového zoznamu parametrov. Tento zoznam bude poskytnutý vo forme súboru na nahratie do RDD (vo formáte MS Excel). Tieto predpisy budú v novom zozname automaticky priraďované k parametrom, kedykoľvek to bude možné (ak ide o vzťah medzi dvoma parametrami). Členský štát/národný bezpečnostný orgán preskúma tento zoznam z hľadiska presnosti uvedených informácií, jeho aktuálnosť a takisto pridelí zodpovedajúci parameter tým predpisom, v prípade ktorých nebolo možné uviesť vzájomný vzťah medzi predchádzajúcim zoznamom parametrov a aktualizovaným zoznamom.

- Pre preskúmaní predloží členský štát/národný bezpečnostný orgán súbor na nahratie do RDD agentúre, ktorá ho načíta a uverejní v RDD.

Zmeny noriem, na ktoré odkazujú predpisy používané na povoľovanie vozidla (napr. norma EN, vyhláška UIC ...)

Keďže odvetvové organizácie môžu meniť normy z rôznych dôvodov (vrátane obchodných výhod), všetky dotknuté členské štáty musia v prípadoch zmeny na normu rozhodnúť o prispôbení vnútroštátneho predpisu najnovšej platnej verzii normy. Vnútroštátne predpisy by mali vždy jasne odkazovať na verziu normy, ktorá sa má zväziť.

V prípade, že členský štát navrhuje zmeniť verziu normy uvedenej vo vnútroštátnom technickom predpise, na nový (aktualizovaný) návrh predpisu sa musí uplatniť notifikačný postup podľa smernice 98/34/ES.

Zmena noriem, na ktoré sa odkazuje v predpisoch, by mohla ohroziť všetky súvisiace zatriedenia rovnocennosti (A,B,C). V dôsledku toho je potrebné znovu prehodnotiť tieto zatriedenia. Aby nebolo ohrozené vzájomné uznávanie, tento aspekt musia zohľadniť všetky subjekty podieľajúce sa na preskúmaní noriem, keď zvažujú zmeny noriem používaných v kontexte povoľovania vozidla.

Odkazy na normy alebo inú dokumentáciu vo vnútroštátnych technických predpisoch:

Na zohľadnenie najnovšieho vývoja, ale aj na umožnenie technického rozvoja sa vo vnútroštátnych predpisoch často odkazuje na národné alebo medzinárodné normy alebo inú dokumentáciu, ktorú vydali organizácie pôsobiace v oblasti železničného odvetvia, napr. EN, vyhlášky UIC atď.

Verzia normy alebo dokumentu by sa mala špecifikovať a žiadateľ by mal uplatňovať verziu, na ktorú sa odkazuje. V prípadoch, keď sú norma alebo dokument špecifikované bez určenia platnej verzie, by mal žiadateľ uplatňovať najnovšiu platnú verziu tejto normy alebo tohto dokumentu.

Verzia noriem, ktoré sa majú použiť počas trvania projektu, by sa mala špecifikovať vo vstupných podmienkach predbežného prísľubu.

6.3 VNÚTROŠTÁTNE PRÁVNE RÁMCE

Vytvorenie jednotného európskeho procesu

Na zavedenie harmonizovaného rámca je potrebné, aby členské štáty s podporou agentúry prispôbili svoje vnútroštátne právne rámce pre povoľovanie vozidiel tak, aby boli v súlade s rámcom EÚ (všeobecný právny rámec).

Agentúra podporí členské štáty, pričom v súčasnosti sa vypracúva príslušný postup.

Všeobecný právny rámec

Všeobecný právny rámec tvoria všeobecné vývojové diagramy a podkladové informácie. Všeobecný právny rámec sa má používať na:

- zaznamenávanie vnútroštátnych právnych rámcov (NLF) jednotlivých členských štátov a
- umožnenie jednoduchého prístupu žiadateľov k NLF.

Na zaznamenávanie podkladových informácií sa používa iný formát ako všeobecný vývojový diagram.

Všeobecné vývojové diagramy a podkladové informácie v prílohe I a prílohe II zahŕňajú všetky prípady povolenia a každú činnosť/výstup možno rozvíjať na účely zhromaždenia potrebných informácií:

- odkazy/hypertextové prepojenie na predpisy (právne texty alebo usmernenia) a
- charakteristiky činnosti/výstupu, napr. formát (elektronický, tlačný).

Všeobecné vývojové diagramy obsahujú aj:

- odkazy na právne predpisy EÚ a
- zúčastnené roly.

Každý členský štát pomocou všeobecného právneho rámca opíše svoj vlastný NLF a vyznačí jeho nepoužívané časti alebo v prípade potreby doplní pripomienky a informácie.

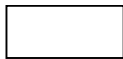
Spôsob čítania vývojových diagramov

Vývojové diagramy

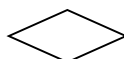
Štandardný vývojový diagram, ktorý opisuje proces povolenia pomocou 6 symbolov unifikovaného modelovacieho jazyka (Unified Modelling Language)



Začiatok/koniec



Činnosť



Rozhodnutie s
viacerými
odpoveďami



Výstup



Čiastková fáza



Delenie/zlúčenie



Predbežný
začiatok/koniec

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.
- V záujme čitateľnosti nie sú vo vývojových diagramoch (ktoré vykonávajú činnosť alebo sériu činností, pokiaľ nie sú splnené podmienky) použité logické slučky.
- 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 v činnosti/rozhodnutí/výstupe je označený ako: (*).
- Činnosti/rozhodnutia/výstupy sú farebne odlíšené, aby bolo zrejmé, či ide o:
 - zelená = odporúčaný postup;
 - fialová = povinné podľa právnych predpisov EÚ;
 - hnedá = povinné podľa vnútroštátnych právnych predpisov.
- Odkazy na právne predpisy sú farebne odlíšené, aby bolo zrejmé, či ide o:
 - žltá = EÚ;
 - sivá = vnútroštátne.
- Poznámka týkajúca sa:
 - buď povinnej činnosti v súlade s právnymi predpismi EÚ, ktoré nie sú transponované alebo uplatňované v členskom štáte
 - alebo inej činnosti (odporúčaný postup, povinný v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi), ktorá poskytuje dodatočné informácie sú zohľadnené v textových rámečkoch s bielym pozadím a prerušovaným lemovaním
- Používajú sa tieto skratky EÚ:
 - ID – smernica o interoperabilite 2008/57/ES;
 - R – odporúčanie 2014/897/EÚ;
 - CSM – nariadenie CSM č. 402/2013.

Informácie o vnútroštátnom právnom rámci, ktoré sa poskytujú k vývojovým diagramom

Okrem vývojových diagramov sa musia poskytnúť ďalšie údaje, aby bolo možné zhromaždiť potrebné informácie o NLF.

Vo všeobecnosti ide o informácie potrebné pre predpisy a dokumenty. V ďalších oddieloch sa uvádza ich opis a činnosti/rozhodnutia/výstupy, ktoré si vyžadujú tieto doplnkové informácie, sú vo vývojových diagramoch uvedené s tučnými okrajmi.

Môžu sa vyžadovať aj také doplnkové informácie, ktoré nesúvisia s predpismi ani dokumentmi.

V prípade predpisov uveďte:

- podrobný odkaz na predpis (predpisy), v ktorých je požiadavka špecifikovaná, a
- jazyky (jazyky), v ktorých je predpis k dispozícii.

Podkladové informácie

Sprístupenie podkladových informácií subjektom je bežnou praxou.

Väčšina požadovaných informácií je potrebná na pochopenie vykonávania opatrení prijatých členskými štátmi pri transponovaní smernice o interoperabilite podľa odporúčania 2014/897/EÚ.

S cieľom zabezpečiť transparentnosť tohto postupu pre všetky zúčastnené strany sú podkladové informácie zaradené ako základná podmienka procesu.

Podkladové informácie obsahujú opis:

- povoľovacích procesov/postupov a usmernení;
- úloh a povinností príslušných subjektov;
- poplatkov;
- kontaktných bodov a
- vnútroštátnych právnych rámcov.

Uverejnenie a správa vnútroštátnych právnych rámcov

Riadenie všeobecného právneho rámca

1. Plánovanie

Po aktualizácii právnych predpisov EÚ alebo odporúčaní zo strany EÚ alebo agentúry, aby sa zlepšilo povoľovanie vozidiel alebo so zreteľom na skúsenosti, agentúra aspoň raz ročne preskúma všeobecný právny rámec a pracovnej skupine pre vzájomné uznávanie predloží návrhy, ktoré považuje za potrebné.

2. Aktualizácia

Agentúra zodpovedá za aktualizáciu všeobecného právneho rámca. Pri každej aktualizácii zohľadní všetky príspevky od zainteresovaných strán.

3. Organizácia a koordinácia činností

Agentúra zhromažďuje všetky príspevky na účely zlepšenia všeobecného právneho rámca. Príspevky od zainteresovaných strán sa môžu predkladať prostredníctvom rezortných organizácií, členských štátov, národných bezpečnostných orgánov alebo ako jednotliví používatelia. To sa vykonáva zaslaním e-mailu na adresu RDD@era.europa.eu

Návrh agentúry na aktualizáciu všeobecného právneho rámca bude zverejnený na internetovej stránke agentúry najmenej 1 mesiac pred jej predložením pracovnej skupine pre vzájomné uznávanie.

4. Rozhodovanie

Pracovná skupina pre vzájomné uznávanie je zodpovedná za:

- a. potvrdenie návrhu agentúry a
- b. schválenie uverejnenia všeobecného právneho rámca.

Správa vnútroštátneho právneho rámca

Keď členský štát potvrdí svoj vnútroštátny právny rámec a uverejní ho v RDD, prístup k nemu vo formáte pdf na internetovej stránke agentúry sa zruší.

1. Plánovanie

Členský štát/národný bezpečnostný orgán preskúmajú vnútroštátny právny rámec po:

- a. aktualizácii právnych predpisov EÚ alebo po odporúčaní zo strany EÚ alebo agentúry, aby sa zlepšilo povoľovanie vozidiel, alebo
- b. aktualizácii vnútroštátnych právnych predpisov.

2. Aktualizácia

Prvá kontaktná osoba určená v podkladových informáciách zabezpečí vykonanie aktualizácie vnútroštátneho právneho rámca.

3. Organizácia a koordinácia činností

Agentúra po zverejnení aktualizácie všeobecného právneho rámca informuje každú kontaktnú osobu zodpovednú za vnútroštátny právny rámec v RDD formou e-mailu z adresy RDD@era.europa.eu.

Aktualizovaný vnútroštátny právny rámec bude zverejnený do 1 mesiaca od oznámenia agentúry.

Po oznámení nového vnútroštátneho predpisu týkajúceho sa povolenia vozidla v databáze NOTIF-IT sa aktualizovaný vnútroštátny právny rámec má zverejniť do 1 mesiaca od oznámenia.

4. Rozhodovanie

Prvá kontaktná osoba určená v podkladových informáciách je zodpovedná za:

- a. potvrdenie aktualizovaného vnútroštátneho právneho rámca a
- b. schválenie jeho uverejnenia.

PRÍLOHA I – FORMULÁR PRE PODKLADOVÉ INFORMÁCIE

1. Všeobecné informácie

Kontaktné údaje pre vnútroštátny právny rámec		
Krajina podávajúca hlásenie	Názov organizácie	Pracovný telefón
Kontaktná osoba	E-mail	Číslo mobilného telefónu

	Existuje (áno/nie)	Zatriedenie: (všeobecné, špecifické, podrobné)	Podrobný odkaz na predpisy	Jazyky, v ktorých je predpis k dispozícii	Členské štáty
Je smernica o interoperabilite transponovaná?		Neuplatňuje sa			Neuplatňu je sa
Vnútroštátne usmernenie		Neuplatňuje sa			
Požaduje sa ďalšie povolenie		Neuplatňuje sa			
Definície:	Typ vozidla				
	Obdobie platnosti typu		Neuplatňuje sa		
	Modernizácia				
	Obnova				
Špecifikujte opatrenia týkajúce sa skúšania na trati – administratívne, technické a prevádzkové požiadavky					
Koordinácia s inými členskými štátmi		Postup pre súbežnú žiadosť			

Časť 1 referenčného dokumentu – príručka na uplatňovanie

Poplatky	Existuje (áno/nie)	Suma (EUR)	Podmienky (pevná/hodinová sadzba)	Podrobný odkaz na predpis	Jazyky, v ktorých je predpis k dispozícii
Na získanie vnútroštátneho usmernenia					
Za potvrdenie prevzatia žiadosti					
Za vydanie povolenia					
Za odmietnutie povolenia					
Za odvolanie sa k národnému bezpečnostnému orgánu					
Za odvolanie sa k odvolaciemu orgánu					
Za konanie národného bezpečnostného orgánu ako orgánu pre posudzovanie (DeBo/CSM)					
Za vystavenie osvedčenia národným bezpečnostným orgánom (DeBo/CSM)					

2. Úlohy a povinnosti

Do postupu povolenia uvedenia vozidla do prevádzky môžu byť zapojené tieto úlohy/subjekty: žiadateľ, železničný podnik, manažér infraštruktúry, držiteľ, notifikovaný orgán (NoBo), určený orgán (DeBo), národný bezpečnostný orgán, členský štát, orgán posudzovania (CSM) a iné subjekty (laboratóriá atď.).

Niektoré subjekty môžu mať niekoľko úloh. Žiadateľ môže byť napríklad aj železničný podnik, alebo NoBo môže byť aj DeBo. Účelom tejto tabuľky je objasniť prípadné požiadavky pre každú z uvedených úloh.

Do tejto tabuľky sa vyplnia tieto informácie:

- odkaz na predpisy, ktoré opisujú jednotlivé úlohy a jazyky, v ktorých sú tieto predpisy k dispozícii;
- zoznam kritérií, ktorý umožňuje subjektu prevziať úlohu a
- zoznam všetkých subjektov schopných prevziať úlohu.

Požiadavka na subjekt v danej úlohe	Žiadateľ	IM	NoBo	DeBo	NSA	Členský štát	Odvolací orgán	Orgán pre posudzovanie (CSM)	Spôsobilý subjekt	Iné(*)
Podrobný odkaz na predpisy										
Jazyky, v ktorých je predpis k dispozícii:										
Zoznam kritérií prijateľnosti	- -									
Zoznam subjektov oprávnených konať ako:		Neuplatňuje sa	Neuplatňuje sa							

(*) Opíšte úlohu a právny základ pre zapojenie „inéno“ subjektu, ktorý sa neuvádza v smernici o interoperabilite a smernici o bezpečnosti



3. Časový rámec

Existuje vnútroštátny časový rámec		Uveďte časový rámec	Podrobný odkaz na predpisy	Jazyky, v ktorých je predpis k dispozícii
V prípade nového povolenia po modernizácii/obnove: pre členský štát/národný bezpečnostný orgán na účely rozhodnutia podľa článku 20 ods. 1 smernice o interoperabilite				
Pre všetky prípady povolenia, ak povolenie bolo zamietnuté podľa článku 21 ods. 7 smernice o interoperabilite:	Žiadosť žiadateľa o preskúmanie zamietnutia poddaná národnému bezpečnostnému orgánu			
	Potvrdenie zamietnutia národným bezpečnostným orgánom			
	Žiadosť žiadateľa o preskúmanie zamietnutia podaná odvolaciemu orgánu – prípadne stanovisko agentúry, ak si ho odvolací orgán vyžiada			
Pre prípad ďalšieho povolenia vozidiel, ktoré sú v zhode s TSI	Rozhodnutie národného bezpečnostného orgánu podľa článku 23 ods. 7 smernice o interoperabilite sa musí prijať čo najskôr, avšak najneskôr:			
	(a) po predložení povoľovacej dokumentácie;			
	(b) v prípadoch, kde je to potrebné, po poskytnutí dodatočných informácií, ktoré požadoval národný bezpečnostný orgán;			
Pre prípad ďalšieho povolenia vozidla, ktoré nie je v zhode s TSI	Rozhodnutie národného bezpečnostného orgánu podľa článku 25 ods. 5 smernice o interoperabilite sa musí prijať čo najskôr, avšak najneskôr:			
	(a) po predložení povoľovacej dokumentácie;			
	(b) v prípadoch, kde je to potrebné, po poskytnutí dodatočných informácií, ktoré požadoval národný bezpečnostný orgán;			
Pre všetky prípady ďalšieho povolenia: vozidlá, ktoré sú a ktoré nie sú v zhode s TSI	(c) v prípadoch, kde je to potrebné, po poskytnutí výsledkov testov, ktoré požadoval národný bezpečnostný orgán;			
	pre skúšky/kontroly (vrátane sieťovej kompatibility) s určenými subjektmi, najmä s IM, ktoré sa podľa článku 23 ods. 6 a článku 25 ods. 4 smernice o interoperabilite uskutočnia najneskôr			



Časť 1 referenčného dokumentu – príručka na uplatňovanie

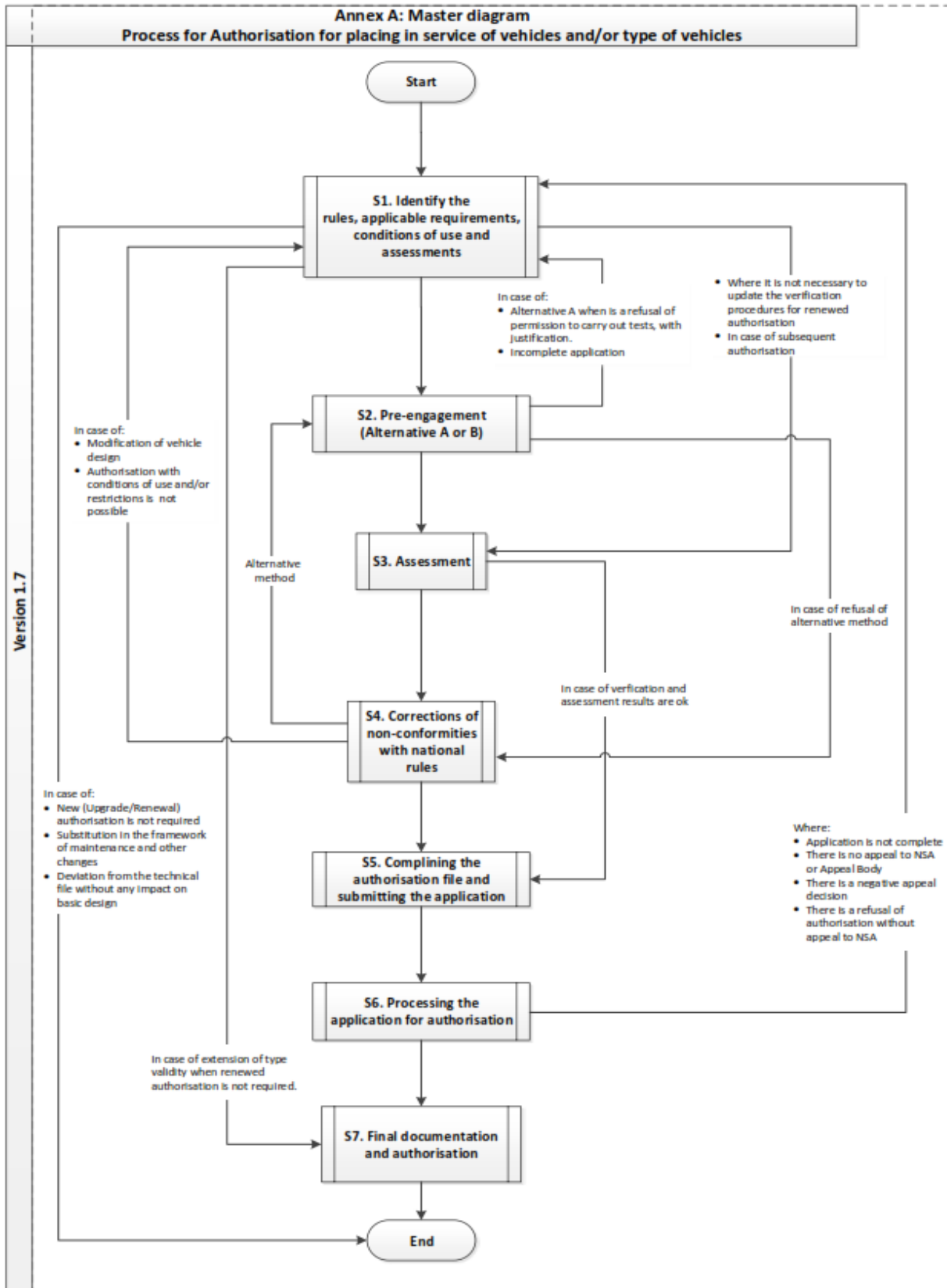
	vtedy, keď bude existovať predpokladané povolenie podľa článku 21 ods. 8 smernice o interoperabilite			
--	--	--	--	--

PRÍLOHA II – FÁZY PROCESU POVOĽOVANIA

Proces pozostáva z podkladových informácií a ôsmich fáz. Podkladové informácie sú základným predpokladom pre ďalší opis procesu.

Fázy procesu:

- Fáza 1 – Identifikácia predpisov, uplatniteľných požiadaviek, podmienok používania a posudzovania
 - Fáza 1 – 1. podfáza: Rozhodnúť o prípade povoľovania
 - Fáza 1 – 2. podfáza: Výnimka z TSI
- Fáza 2 – - Predbežný prísľub - Alternatíva A (keď prístup k vykonávaniu skúšok musí zahŕňať spôsobilý subjekt s cieľom vydať povolenie na vykonanie skúšok):
 - Predbežný prísľub - Alternatíva B (keď prístup k vykonávaniu skúšok nemusí zahŕňať spôsobilý subjekt):
 - 1. podfáza: vyhodnotiť návrh na alternatívnu metódu na splnenie základných požiadaviek;
 - 2. podfáza: udeliť povolenie na vykonanie skúšok na trati;
- Fáza 3 – Posudzovanie
- Fáza 4 – Korekcie prípadov nezahody s vnútroštátnymi predpismi
- Fáza 5 – Zostavenie povoľovacích podkladov a predloženie žiadosti o povolenie
- Fáza 6 – Spracovanie žiadosti o povolenie
 - 1. podfáza: Odvolanie;
- Fáza 7 – Záverečná dokumentácia a udelenie povolenia
- Fáza 8 – Registrácia povolenia vozidiel v NVR



Fáza 1. Identifikácia predpisov, uplatniteľných požiadaviek, podmienok používania a posudzovania

Rozhodnutie o uplatniteľnom prípade povolenia

Prvým krokom žiadateľa v 1. etape je prijatie rozhodnutia o uplatniteľnom prípade povolenia s výnimkou prípadu nového povolenia, keď o tom rozhoduje členský štát. Žiadateľ musí v prípade obnovy alebo modernizácie informovať členský štát s cieľom zistiť, či sa toto nové povolenie vyžaduje alebo nevyžaduje. To vychádza zo základných informácií uvedených v dokumentácii vnútroštátneho právneho rámca (NLF).

Poznámka: Súčasťou zmeny môže byť úprava softvéru.

Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

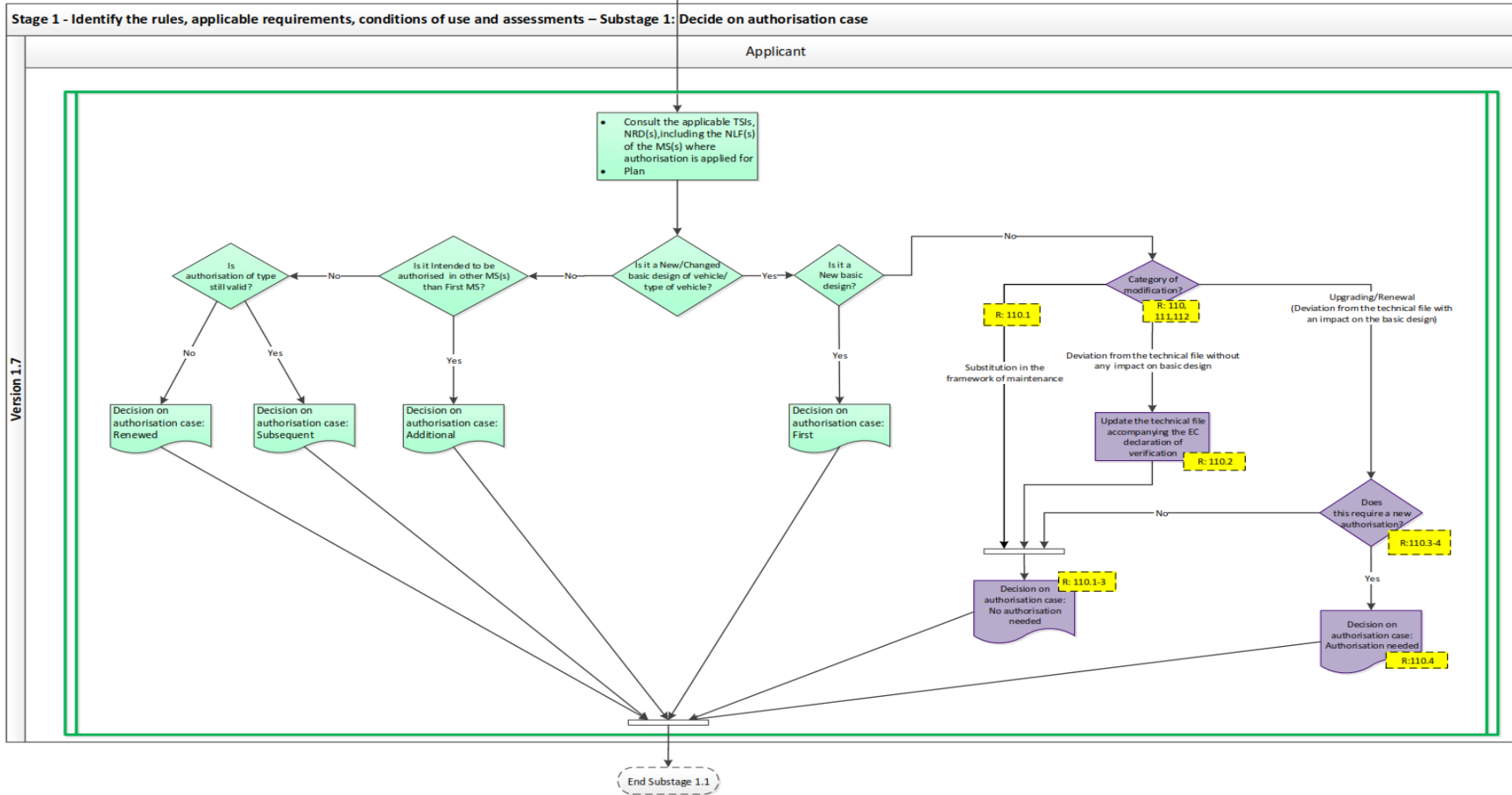
Špecifikovať treba:

- požiadavky na obsah dokumentácie, v ktorej sa opisuje projekt v prípade modernizácie/obnovy;
- požiadavky na obsah dokumentácie k predchádzajúcemu(-cim) povoleniu (-iam);
- požiadavky na obsah záznamov o údržbe, prevádzke a úpravách;
- požiadavky na obsah dokumentácie, v ktorej sa opisuje projekt v prípade obnoveného povolenia;
- kritériá pre nové povolenie.



Non mandatory/
Common practice
Legal route

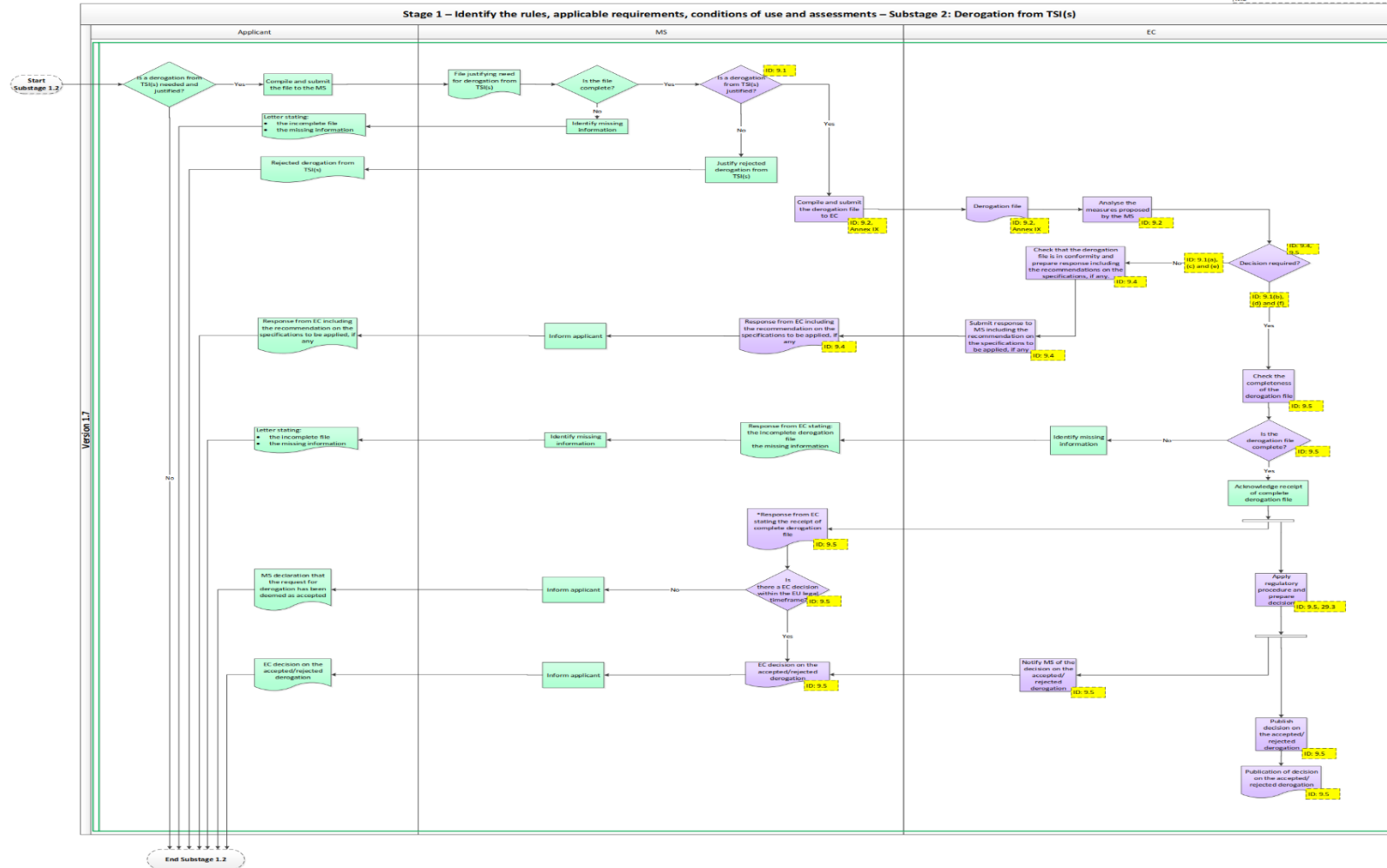
R: Recommendation
2014/897/EU



Časť 1 referenčného dokumentu – príručka na uplatňovanie



Legal route	ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
Non mandatory / Common practice	* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS



Fáza 2. Predbežný prísľub (alternatíva A/alternatíva B)

Predbežný prísľub bol začlenený v súlade s bežnou tzv. osvedčenou praxou.

Opis procesu

Proces je opísaný vo vývojovom diagrame. Doplňujúce vysvetlenia sú uvedené ďalej.

Vnútroštátne predpisy, posúdenia, súvisiace overovacie postupy a požadované dôkazy sú pre každý členský štát zaznamenané v časti 2 referenčného dokumentu.

Zapojenie úloh v etape predbežného prísľubu sa týka:

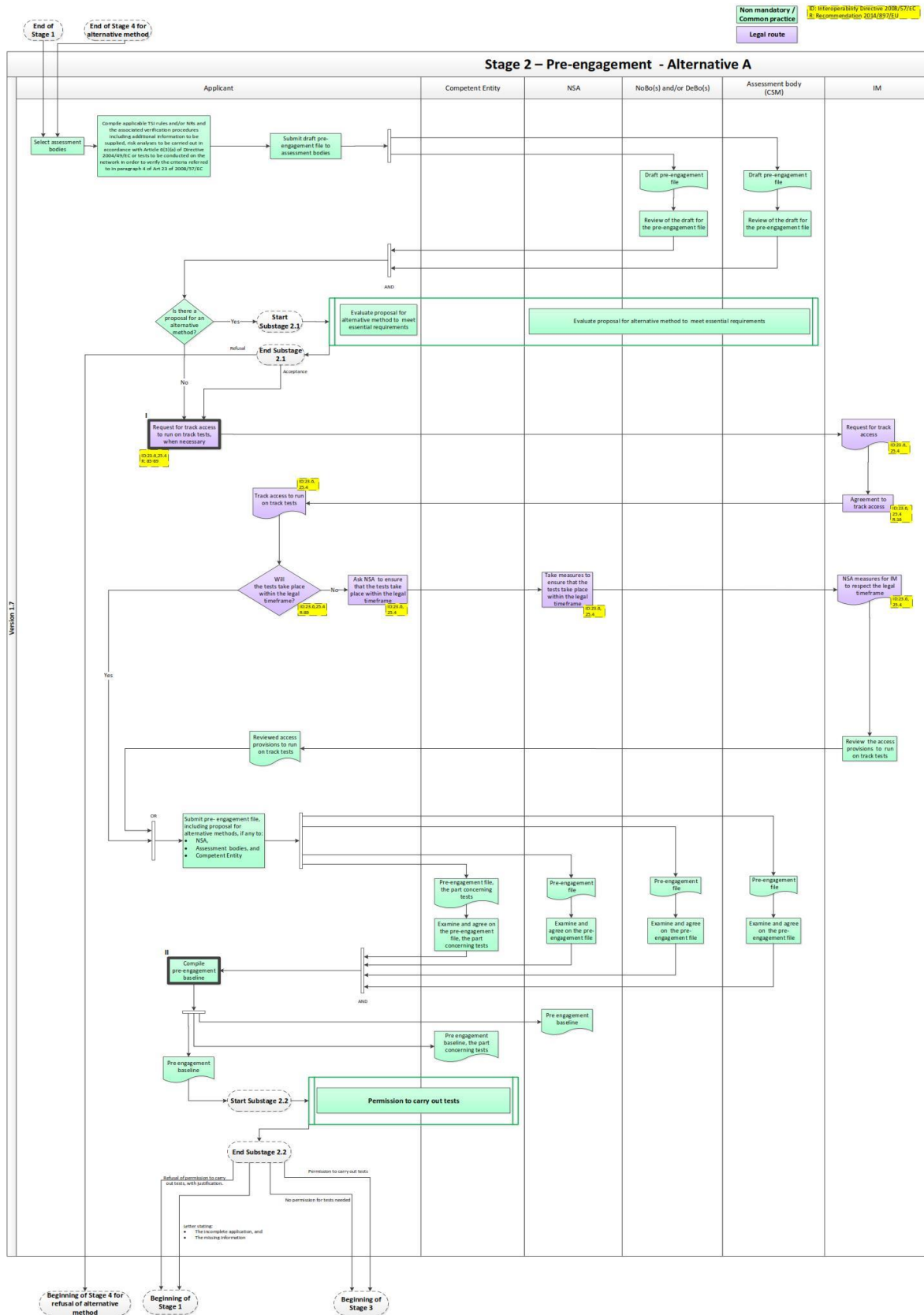
- žiadateľa – všetky otázky predbežného prísľubu;
- NSA – uplatniteľné predpisy vrátane špecifických vnútroštátnych opatrení týkajúcich sa skúšok na trati;
- orgánov pre posudzovanie – dohody so žiadateľom;
- manažéra infraštruktúry na prístup k vykonávaniu skúšok;
- príslušný subjekt vyžadovaný členským štátom pre alternatívu A.

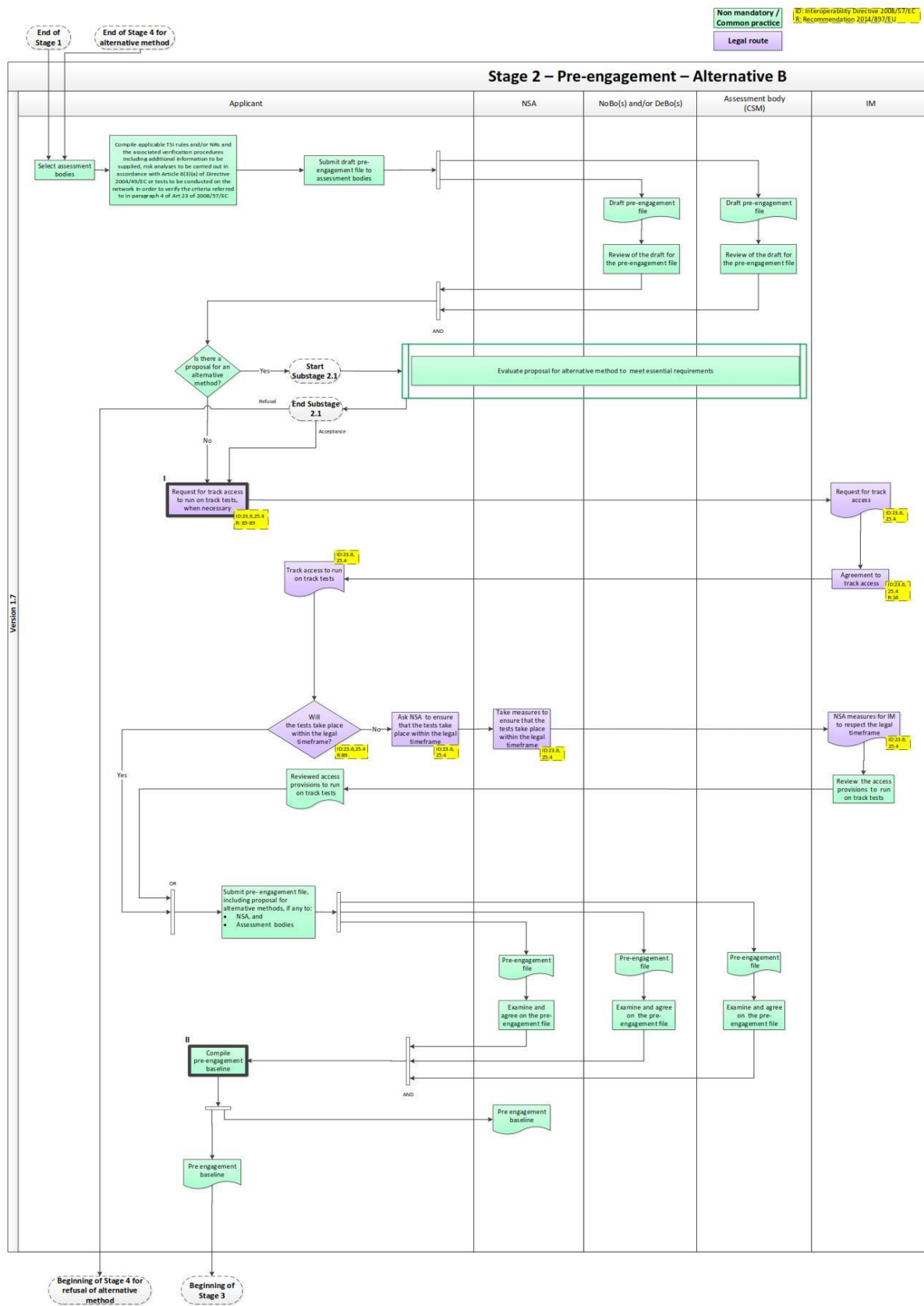
Výstupom tejto etapy sú východiskové podmienky predbežného prísľubu dohodnuté medzi účastníkmi.

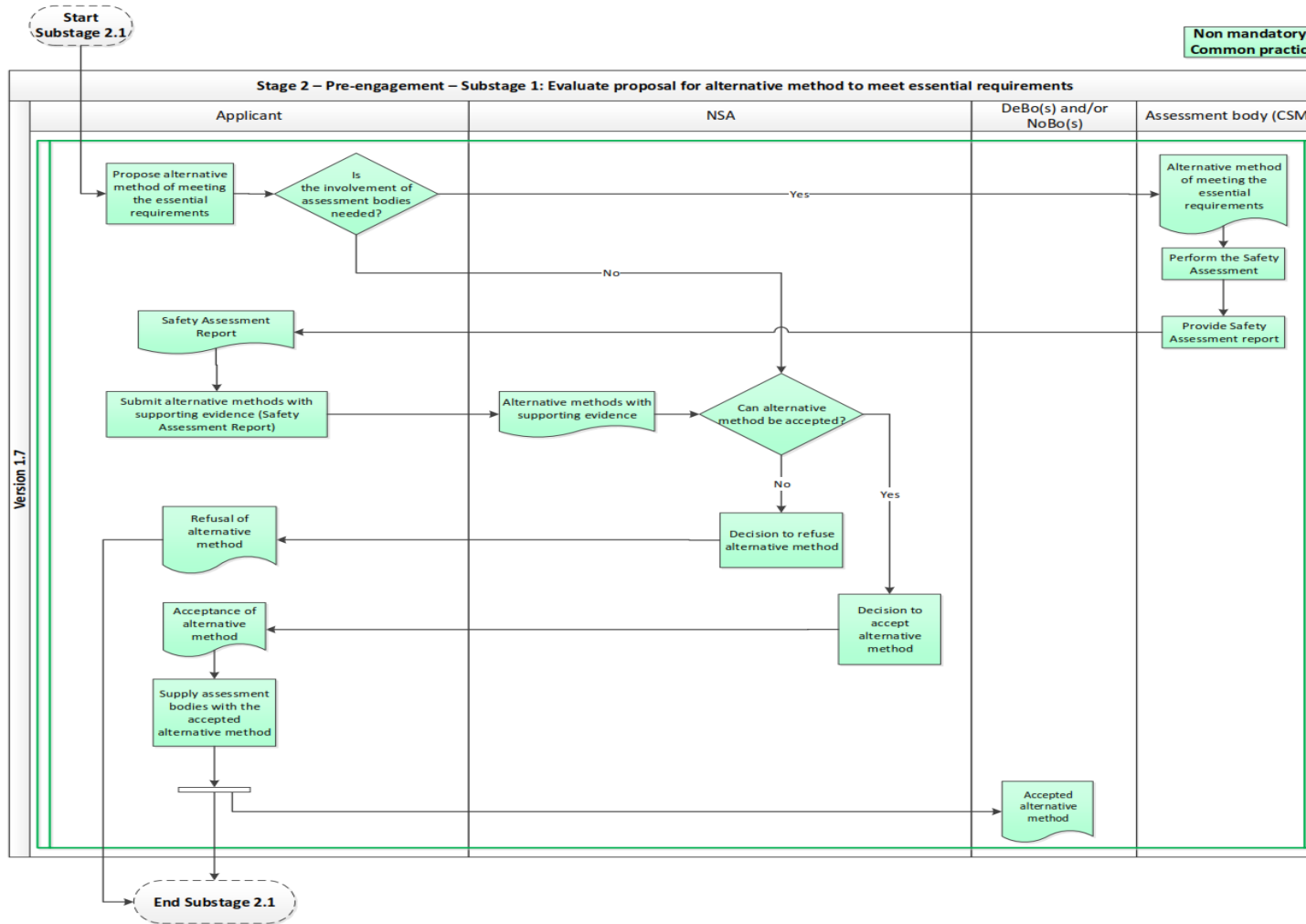
Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

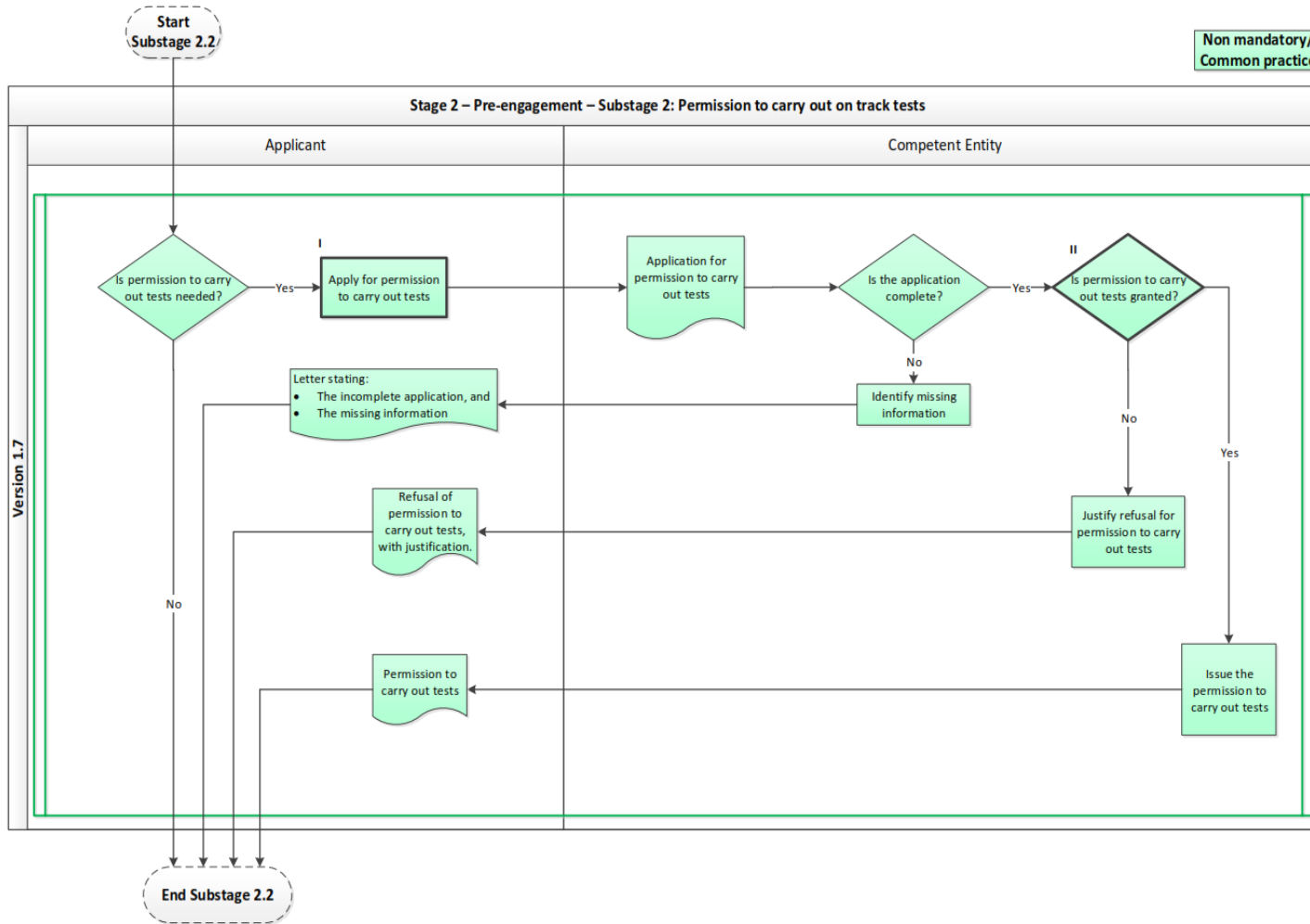
Špecifikovať treba:

- postup na stanovenie podmienok vykonania skúšok na trati;
- postup na stanovenie východiskových podmienok predbežného prísľubu;
- požiadavky a obsah na žiadosť o povolenie na vykonanie skúšok;
- kritériá pre prijatie rozhodnutia o udelení povolenia na vykonanie skúšok.









Fáza 3. Posúdenie

Posudzovania je etapa stanovená v procese uvádzania vozidla do prevádzky, opísaná v smernici o interoperabilite.

Opis procesu

V tejto etape sa vykonajú všetky potrebné posúdenia súvisiace s povolením typu vozidla/vedenia vozidla do prevádzky ; tu sa však nevypracúvajú podrobné posúdenia (subsystémov, častí subsystémov, etáp overovania, komponentov interoperability).

Za zostavenie dokumentov súvisiacich s posudzovaním zodpovedá každý orgán pre posudzovanie, ktorý posudzovanie vykonáva.

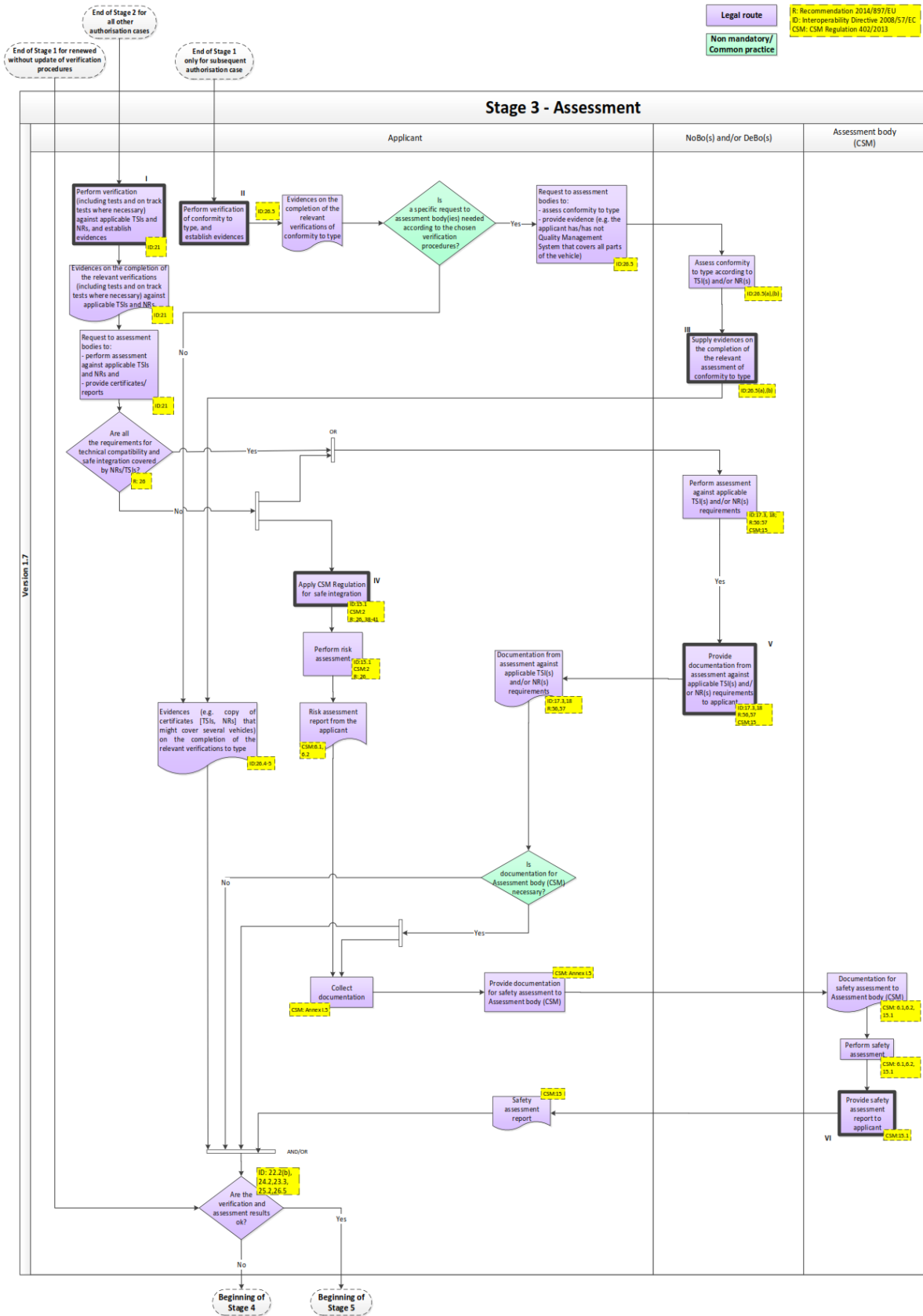
Žiadateľ vykonáva overovanie a vypracuje dôkazy.

Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

Špecifikovať treba:

- požiadavky na posúdenie rizík;
- požiadavky na dôkazy;
- požiadavky na obsah správy o posúdení bezpečnosti.

Časť 1 referenčného dokumentu – príručka na uplatňovanie



Fáza 4. Korekcia nezhôd s vnútroštátnymi predpismi

Predpokladá sa úplná zhoda s predpismi, pokiaľ nebola udelená výnimka z TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov, a žiadateľ má preto obmedzené možnosti meniť projekt alebo podmienky používania.

Opis procesu

Nápravné opatrenia je možné opakovať, kým sa nedosiahne zhoda.

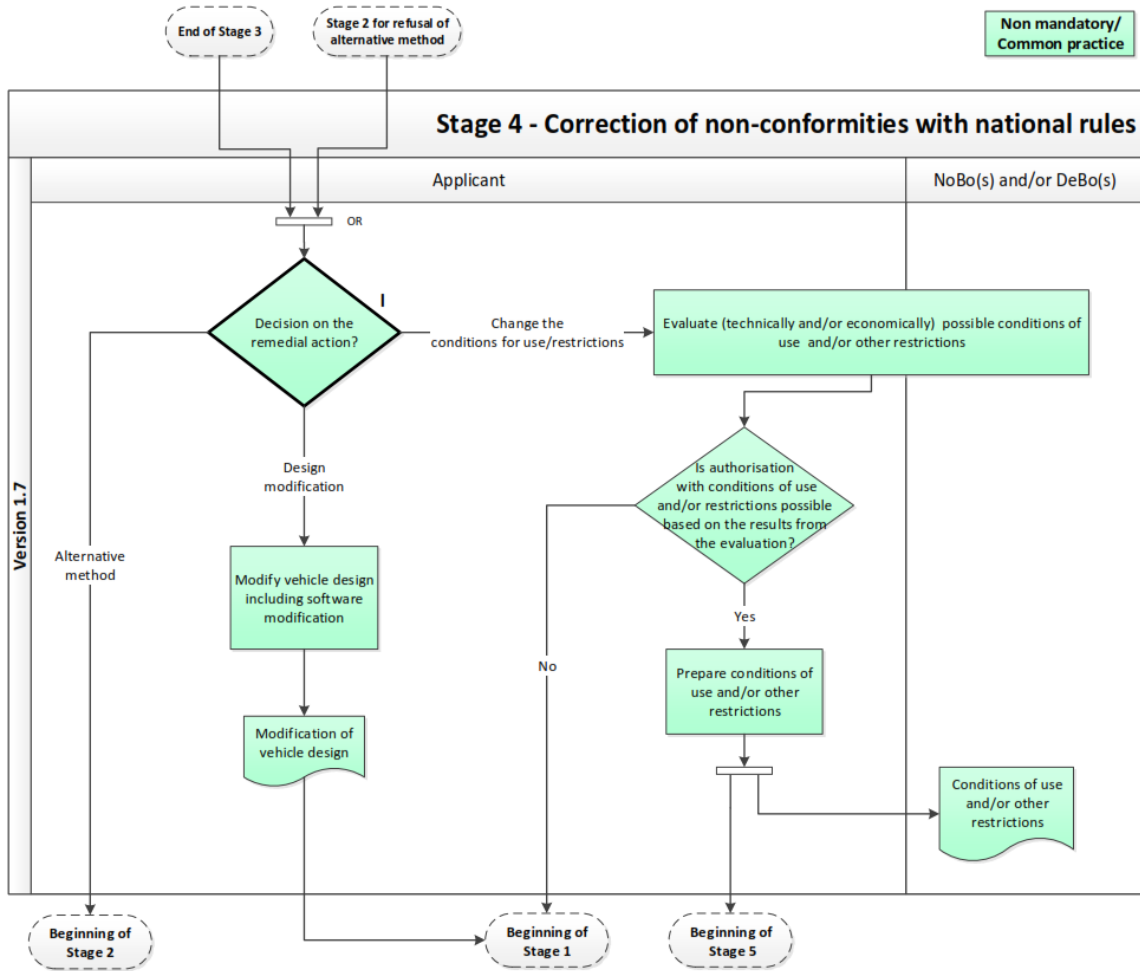
Návrh podmienok používania a/alebo iné obmedzenia by sa mali zakladať na potrebných posúdeniach v súlade s 3. etapou. Čo najviac sa treba vyhnúť obmedzeniam.

Poznámka: Povolenie na uvedenie vozidla do prevádzky (APS) sa udeľuje pred skutočným uvedením vozidla do prevádzky. Na používanie vozidla a jeho bezpečnú prevádzku (vrátane prevádzky a údržby) sa vzťahuje systém riadenia bezpečnosti železničného podniku. Pokiaľ ide o prevádzku a údržbu, NSA kontroluje v súvislosti s APS iba konštrukčný prevádzkový stav vozidla.

Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

Špecifikovať treba:

- možné nápravné opatrenia: alternatívnu metódu, úpravu konštrukcie, zmenu podmienok používania/obmedzenia;
- kritériá na prijatie rozhodnutia o nápravnom opatrení.



Fáza 5. Zostavenie dokumentácie pre povolenie a predloženie žiadosti o povolenie

Opis procesu

Zostavenie dokumentácie pre povolenie obsahuje všetky činnosti súvisiace so zhromaždením podpornej dokumentácie, ktorá sa vyžaduje k žiadosti.

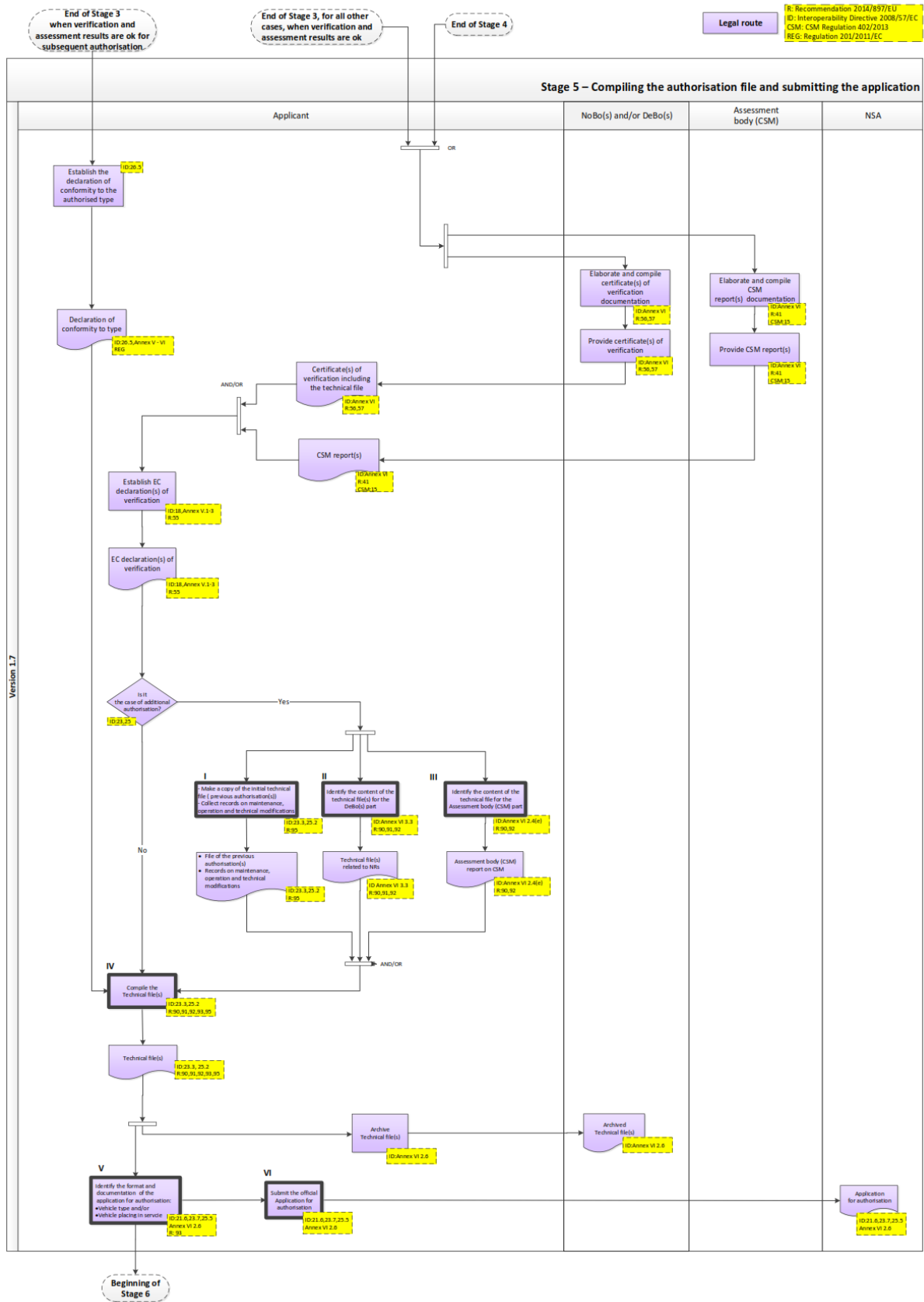
Úradná žiadosť o povolenie sa predkladá, keď je dokumentácia pre povolenie v dohodnutom rozsahu úplná.

Tieto osvedčenia by mali obsahovať podmienky používania a/alebo prípadné obmedzenia, opísané v smernici o interoperabilite.

Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

Špecifikovať treba:

- požiadavky na obsah dokumentácie pre povolenie (vrátane súboru technickej dokumentácie);
- či existuje jednoznačný kontrolný zoznam, ktorý sa musí dodržať pri zostavovaní dokumentácie pre povolenie;
- dokumentáciu, ktorá bola akceptovaná na získanie povolenia, ktoré bolo udelené pred implementáciou smernice o interoperabilite;
- požiadavky a obsah úradnej žiadosti;
- prípadný časový rámec na predloženie úradnej žiadosti podľa východiskových podmienok predbežného prísľubu.



Fáza 6. Spracovanie žiadosti na získanie povolenia

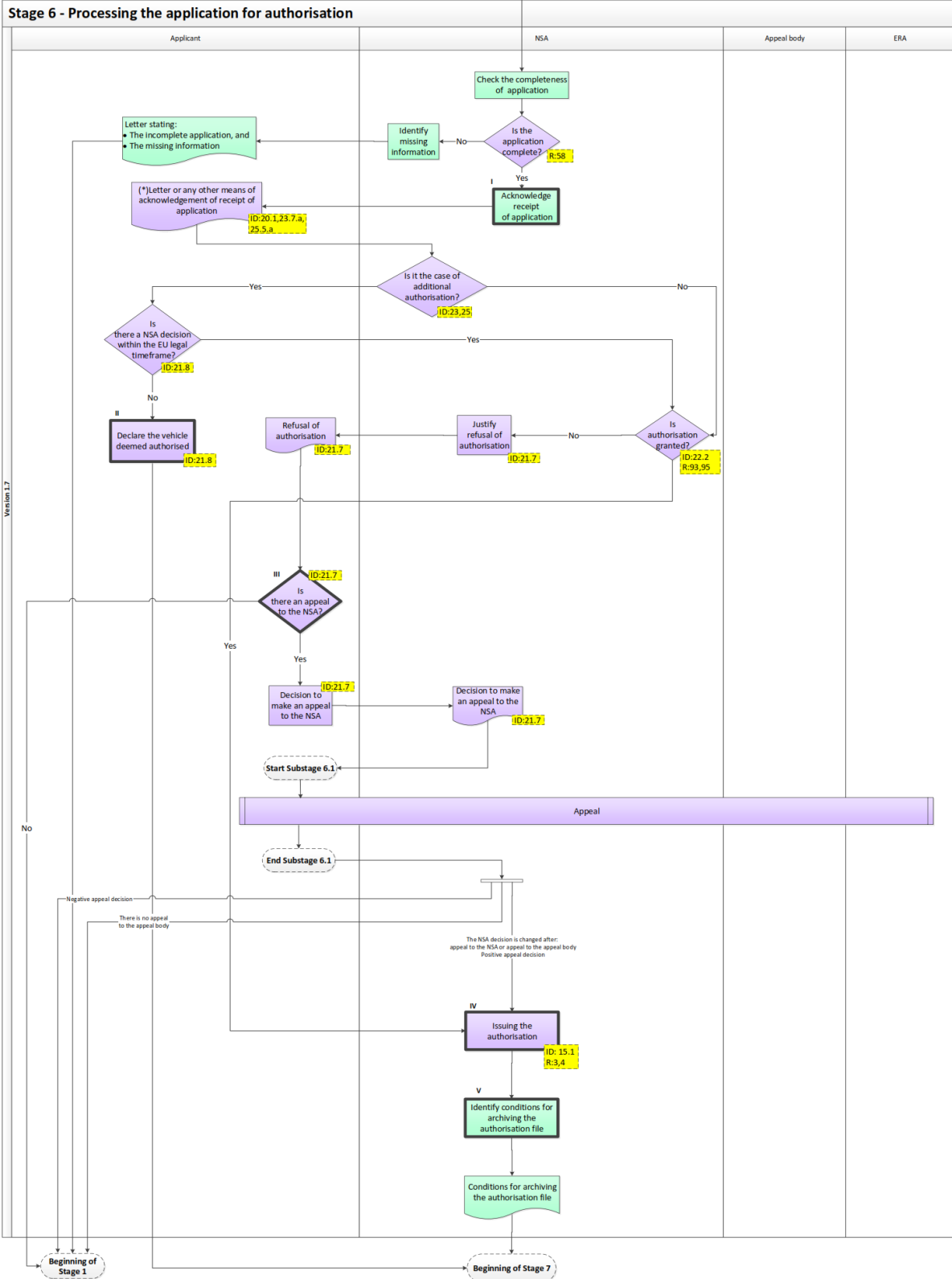
Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

Špecifikovať treba:

- požiadavky na potvrdenie o prevzatí žiadosti;
- požiadavky na vydanie povolenia;
- požiadavky na odvolanie proti rozhodnutiu NSA;
- požiadavky na obsah odôvodnenia odvolania proti rozhodnutiu NSA;
- požiadavky na podanie odvolania odvolaciemu orgánu;
- požiadavky NSA na archivovanie dokumentácie pre povolenie;
- požiadavky na vydanie predpokladaného povolenia.

(*)The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

Legal route R: Recommendation 2014/897/EU
 Non mandatory/ ID: Interoperability Directive 2008/57/EC
 Common practice

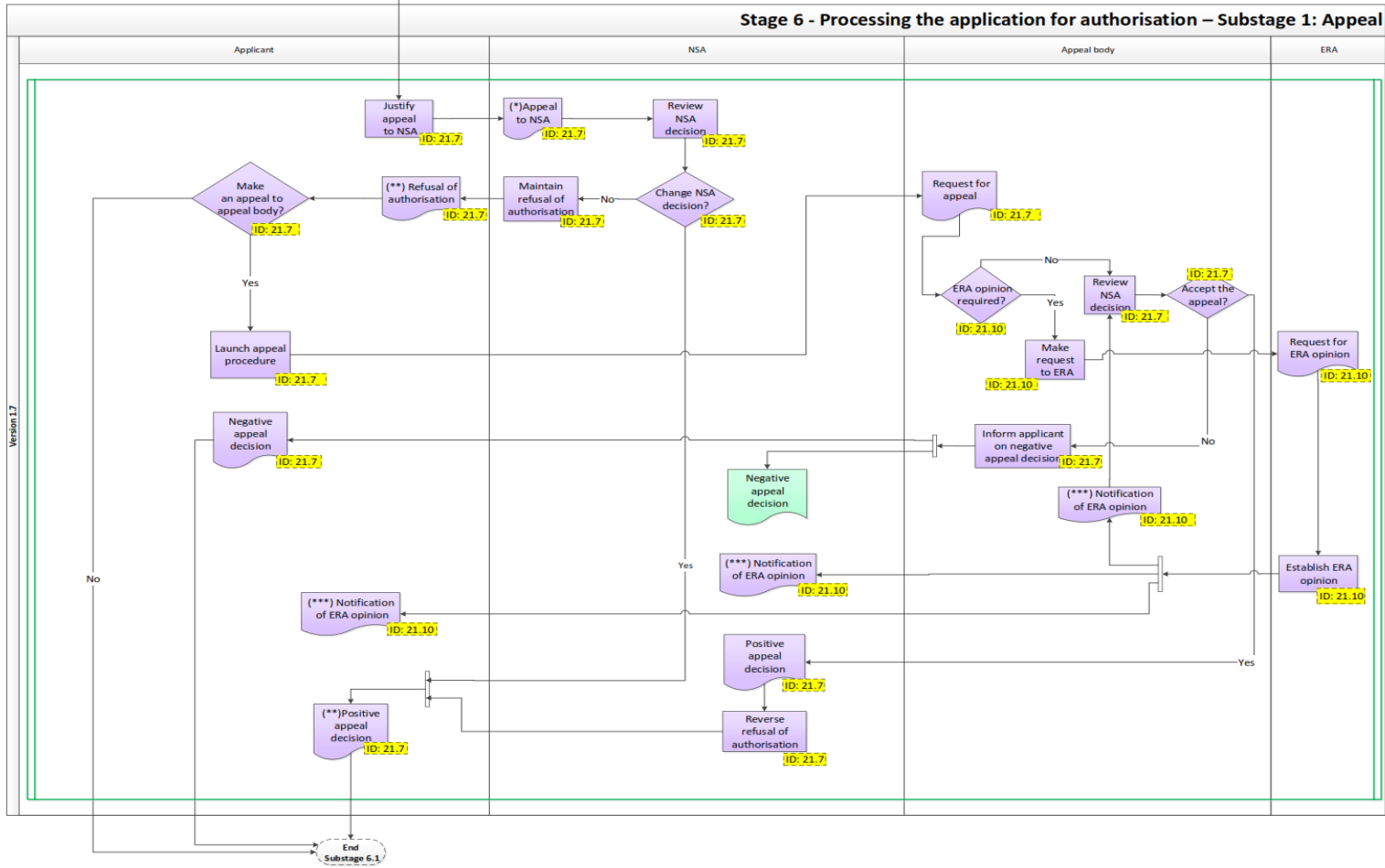




(*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation
 (**) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant
 (***) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route
 Non mandatory/
 Common practice

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC



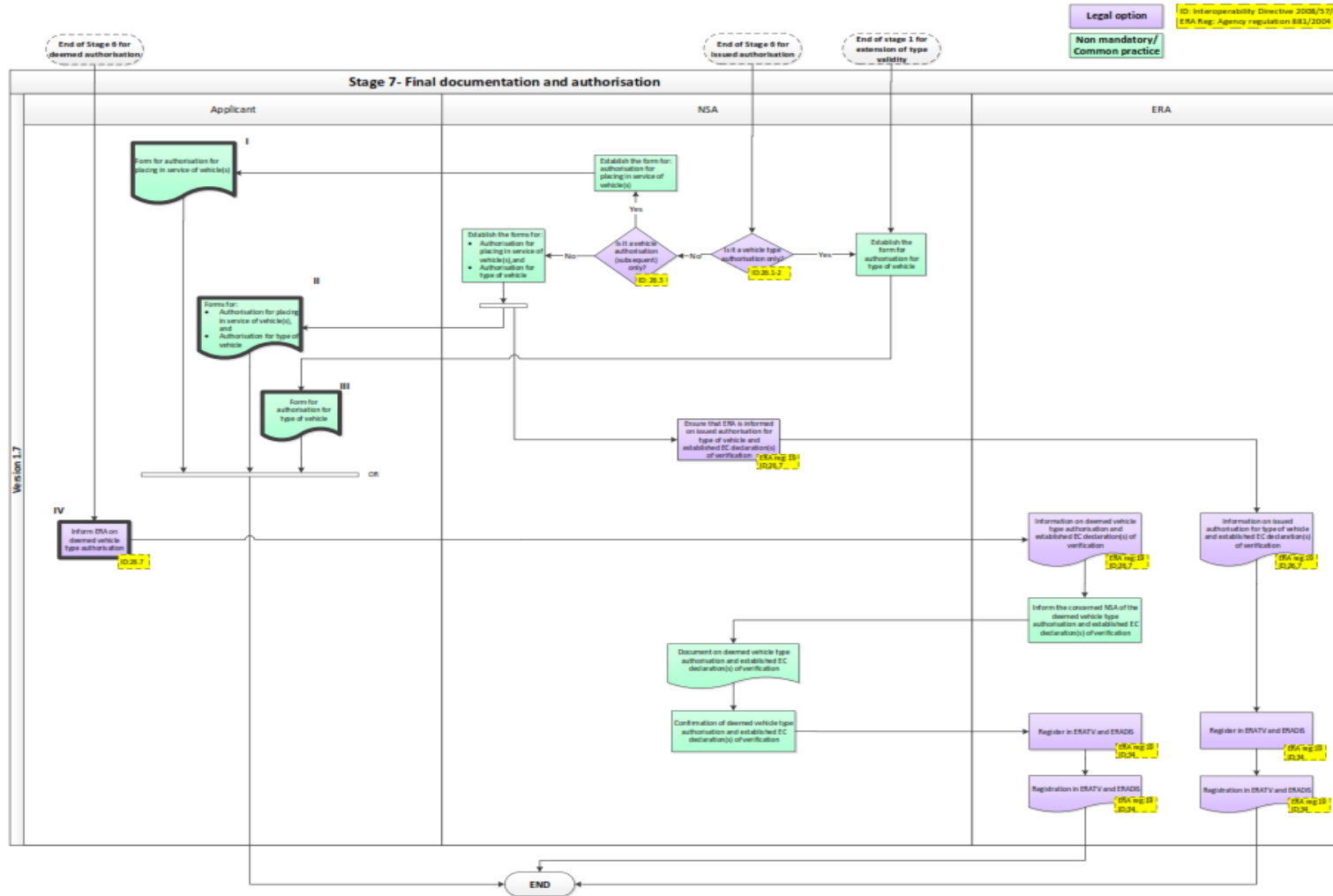
Fáza 7. Záverečná dokumentácia a povolenie

Informácie o NLF, poskytované okrem vývojových diagramov

Špecifikovať treba:

- formát vydaného povolenia (typu vozidla a uvedenie vozidla do prevádzky);
- postup informovania agentúry o predpokladanom povolení typu vozidla.

Časť 1 referenčného dokumentu – príručka na uplatňovanie





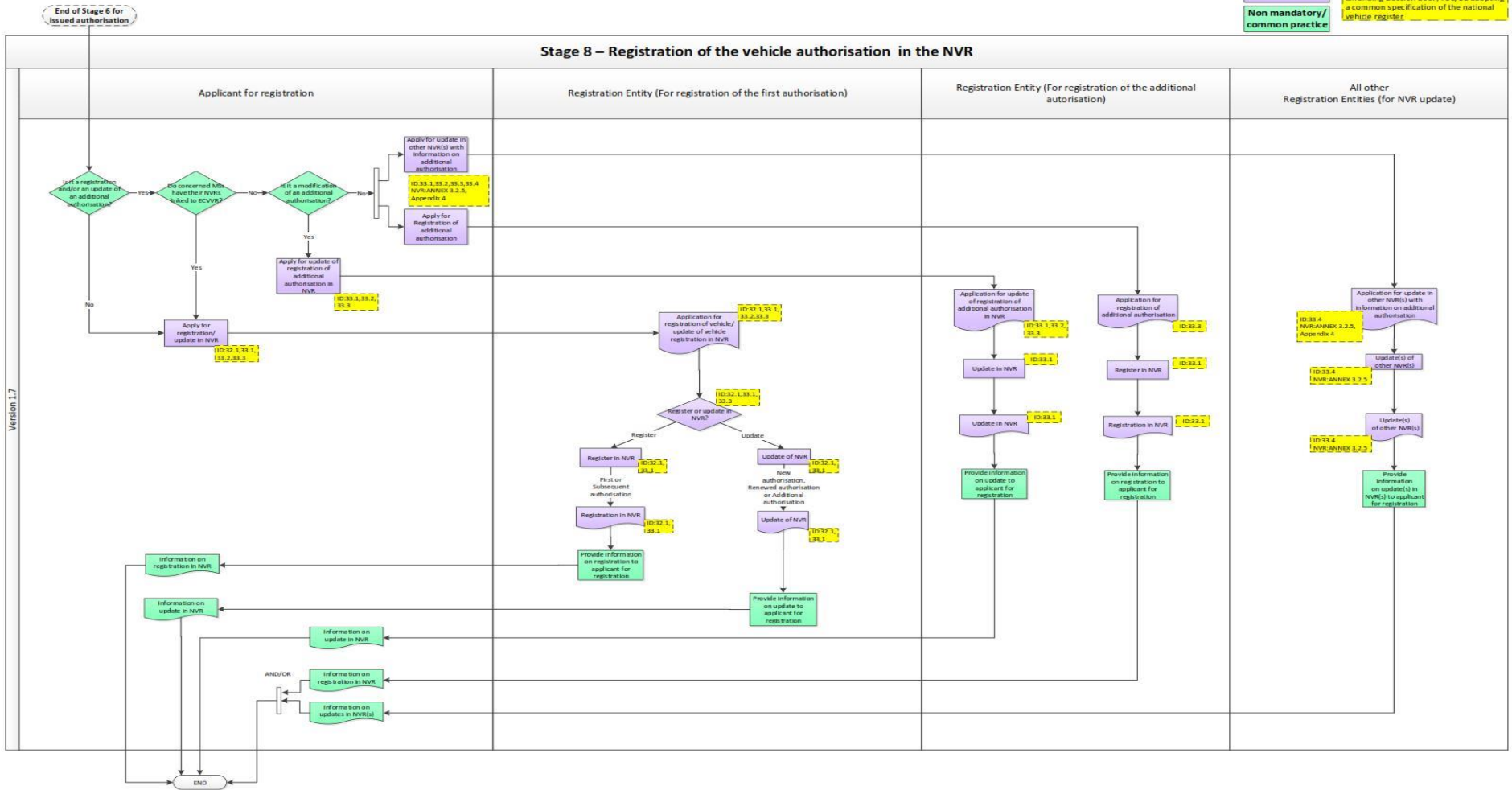
Fáza 8 – Registrácia povolenia vozidla

Poznámka: Ako je uvedené vo verzii 2.0 príručky na uplatňovanie, registrácia v národnom registri vozidiel (NVR) nie je súčasťou procesu udeľovania povolenia, keďže prebieha až po ňom. Táto fáza sa doplnila vzhľadom na početné žiadosti o opis procesu v praxi.



Legal option
Non mandatory/ common practice

ID - Interoperability Directive 2008/57/EC
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU amending Decision 2007/756/EC adopting a common specification of the national vehicle register.



NB: Odporúčame žiadateľom, aby počas procesu povoľovania vyplnili tento formulár, pretože spĺňa povinné požiadavky týkajúce sa registra ERATV a poskytuje úplné informácie všetkým účastníkom procesu povoľovania.

PRÍLOHA III – FORMULÁR ŽIADOSTI

Názov (označenie vozidla a vlastné referenčné číslo žiadateľa)

Stav formulára

PRÍPRAVA

POSÚDENIE

DOKUMENTÁCIA
POVOLENIA

Spravovanie verzií

Verzia:

Dátum verzie:

1 ŽIADATEĽ

Meno žiadateľa

Poštová adresa

PSČ

Mesto/štát

Telefón

Oficiálny e-mail

Webová lokalita

2 KONTAKTNÁ OSOBA

Meno

Titul/pozícia

Telefón

E-mail



3 OBSTARÁVATEĽ	
Názov obstarávateľa	<input type="checkbox"/> Obstarávateľ je totožný s žiadateľom
Poštová adresa	
PSČ	Mesto/štát
Telefón	Oficiálny e-mail
Webová lokalita	
4 ŽIADOSŤ SA TÝKA: Ref.: oddiel 2.6 prílohy II k smernici 2008/57/ES	
Motorové dieselové a/alebo elektrické motorové vlaky	
<input type="checkbox"/> Vlaková súprava	
<input type="checkbox"/> Elektrická a/alebo dieselová motorová jednotka	
<input type="checkbox"/> Motorový vozeň	
Dieselové a/alebo elektrické hnacie jednotky:	
<input type="checkbox"/> Lokomotíva	
<input type="checkbox"/> Posunovač	
Osobné vozne a iné súvisiace vozidlá:	
<input type="checkbox"/> Riadiaci vozeň	
<input type="checkbox"/> Batožinový vozeň	
<input type="checkbox"/> Osobný vozeň	
<input type="checkbox"/> Vozeň na prepravu automobilov	
<input type="checkbox"/> Pevná súprava vozňov	
Mobilné zariadenia na výstavbu a údržbu železničnej infraštruktúry	
<input type="checkbox"/> Traťové stroje (OTM)	
<input type="checkbox"/> Revízne vozidlá na prehliadku infraštruktúry	
Nákladné vozne, NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 321/2013	
<input type="checkbox"/> Nákladné vozne vrátane vozidiel určených na prevoz nákladných vozidiel	



5 ÚČEL POUŽITIA VOZIDLA (VOZIDIEL) A PLÁNOVANÉ SIETE, NA KTORÝCH BUDE STANOVENÁ TECHNICKÁ ZLUČITEĽNOSŤ	
Uvedte, prosím, všetky „kódované obmedzenia“ (z rozhodnutia NVR, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
Uvedte, prosím, všetky „nekódované obmedzenia“ (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)	
6 Typ žiadosti:	
<input type="checkbox"/> Prvé povolenie typu vozidla/vozidla	
<input type="checkbox"/> Nové povolenie modernizovaného/obnoveného typu vozidla/vozidla	
<input type="checkbox"/> Ďalšie povolenie typu vozidla/vozidla už povoleného členským štátom EÚ pre vozidlá, ktoré sú zhodné/nezhodné s TSI	
<input type="checkbox"/> Obnovenie povolenia typového schválenia, ktoré už nie je platné	
<input type="checkbox"/> Následné povolenia vozidiel, ktoré zhodné so schváleným typom vozidla (povolenie vozidiel rovnakého typu)	
7 Predchádzajúce povolenie (povolenia) vozidla	
Predchádzajúce povolenie vozidla: Áno: <input type="checkbox"/> Nie: <input type="checkbox"/>	
Národný bezpečnostný orgán	
dátum povolenia na uvedenie do prevádzky	
Referenčné číslo EIN	



8 Rozsah a vymedzenie projektu povolenia
Všeobecné informácie o projekte povolenia
Technický rozsah a rozhrania
Plán, harmonogram, mílniky projektu povolenia
Dátum začiatku projektu
Dátum podpísania zmluvy
Dátum dokončenia technickej dokumentácie (očakávaný)
Dátum dokončenia technickej dokumentácie (skutočný)
Dátum povolenia na uvedenie do prevádzky (očakávaný)
Dátum prvej prevádzky (očakávaný)
Požadované odchýlky od verzie (verzií) TSI – uveďte, prosím, dôvody žiadosti o odchýlky



9 UVEĎTE, PROSÍM, VŠETKY „NEKÓDOVANÉ OBMEDZENIA“, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV		
	Parameter	
0	Identifikácia typu	
0,1	ID TIPA	
0,2	Rozličice, včlenené v tá typ	
0,3	Datum vpisa v ERATV	
1	Splošné informácie	
1,1	Ime typu	
1,2	Alternatívno ime typu	
1,3	Proizvajačovo ime	
1,4	Kategorija	
1,5	Podkategorija	
2	Skladnosť s TSI	
2,1	Skladnosť s TSI	
2,2	Navedba „certifikátov o pregledu typu ES“ (če se upora blja modul SB) in/ali „certifikátov o pregledu zasnové ES“ (če se upora blja modul SH1)	
2,3	Relevantni posebni primeri (posebni primeri, skladnosť s katerimi je bila ocenjena)	
2,4	Oddelki TSI, s katerimi ni skladnosti	
3	Odobritve	
3,1	Odobritev v	
3.1.1	Država članica odobritve	



3.1.2	Sedanji status	
3.1.2.1	Status	
3.1.2.2	Veljavnosť odobritve (če je opredeljena)	
3.1.2.3	Označene omejitve	
3.1.2.4	Neoznačene omejitve	
3.1.3	Zgodovinsko	
3.1.3.1	Prvotna odobritev	
3.1.3.1.1	Datum	
3.1.3.1.2	Imetnik odobritve	
3.1.3.1.3	Navedba dokumenta o odobritvi	
3.1.3.1.4	Navedbe nacionalnih certifikatov (če je ustrezno)	
3.1.3.1.5	Parametri, za katere je bila ocenjena skladnosť z veljavnimi nacionalnimi predpisi	
3.1.3.1.6	Opombe	
3.1.3.X	Sprememba odobritve	
3.1.3.X.1	Vrsta spremembe	
3.1.3.X.2	Datum	
3.1.3.X.3	Imetnik odobritve (če je ustrezno)	
3.1.3.X.4	Navedba dokumenta o spremembi odobritve	
3.1.3.X.5	Navedbe nacionalnih certifikatov (če je ustrezno)	
3.1.3.X.6	Navedbe nacionalnih pravil (če je ustrezno)	
3.1.3.X.7	Opombe	



3.X	Odobritev v	
4	Tehnične značilnosti vozila	
4,1	Splošne tehnične značilnosti	
4.1.1	Število vozniških kabin	
4.1.2	Hitrost	
4.1.2.1	Največja konstrukcijsko določena hitrost	
4.1.2.2	Največja hitrost v izpraznjenem stanju	
4.1.3	Tirna širina kolesnih dvojic	
4.1.4	Pogoji uporabe glede sestave vlaka	
4.1.5	Največje število vlakovnih kompozicij ali lokomotiv, medsebojno povezanih pri skupni vleki	
4.1.6	Število elementov v skupini tovornih vagonov (le za podkategorijo „skupina tovornih vagonov“)	
4.1.7	Označevanje s črkami	
4.1.8	Tip izpolnjuje zahteve, potrebne za veljavnost odobritve vozila, ki jo je izdala ena država članica, v drugih državah članicah	
4.1.9	Nevarno blago, za katero je vozilo primerno (oznaka cisterne)	
4.1.10	Strukturna kategorija	
4,2	Kinematični profil vozila	
4.2.1	Kinematični profil vozila (interoperabilni profil)	



4.2.2	Kinematický profil vozidla (ostali profily ocenení z uporabo kinematické metode)	
4,3	Okoljski pogoji	
4.3.1	Temperaturni razpon	
4.3.2	Razpon višin	
4.3.3	Sneg, led in toča	
4.3.4	Privzdignjenje balasta (le za vozila s hitrostjo $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Požarna varnost	
4.4.1	Kategorija požarne varnosti	
4,5	Konstruktivno določeni masa in tovari	
4.5.1	Dopustni koristni tovar za različne kategorije prog	
4.5.2	Konstruktivno določena masa	
4.5.2.1	Konstruktivno določena masa v obratovalnem stanju	
4.5.2.2	Konstruktivno določena masa pri normalnem koristnem tovoru	
4.5.2.3	Konstruktivno določena masa pri izjemnem koristnem tovoru	
4.5.3	Statična osna obremenitev	
4.5.3.1	Statična osna obremenitev v obratovalnem stanju	
4.5.3.2	Statična osna obremenitev pri normalnem koristnem tovoru/največjem dopustnem koristnem tovoru za tovarne vagone	
4.5.3.3	Statična osna obremenitev pri izjemnem koristnem tovoru	



4.5.4	Kvazistatičná vodilna sila (če presega mejno vrednosť, opredeljeno v TSI ali neopredeljeno v TSI)	
4,6	Dinamično vedenje vozneha parka	
4.6.1	Primanjkljaj nadvišanja (največji nekompenzirani stranski pospešek) za katerega je bilo vozilo ocenjeno	
4.6.2	Vozilo, opremljeno s sistemom kompenzacije primanjkljaja nadvišanja („nagibno vozilo“)	
4.6.3	Obratoválne omejitve ekvivalentne konicitete (oziroma profila obrabljeneha kolesa), za katere je bilo vozilo preizkušano	
4,7	Zaviranje	
4.7.1	Največje zaviranje vlaka	
4.7.2	Delovno zaviranje	
4.7.2.1	Učinkovitost zavor na strmih naklonih z normalnim koristnim tovorom	
4.7.2.1.1	Referenčni primer v TSI	
4.7.2.1.2	Hitrost (če referenčni primer ni naveden)	
4.7.2.1.3	Naklon (če referenčni primer ni naveden)	
4.7.2.1.4	Razdalja (če referenčni primer ni naveden)	
4.7.2.1.5	Čas (če razdalja ni navedena) (če referenčni primer ni naveden)	
4.7.3	Parkirna zavora	



4.7.3.1	Vsa vozila tega tipa morajo biti opremljena s parkirno zavoro (parkirna zavora je obvezna za vozila tega tipa)	
4.7.3.2	Tip parkirne zavore (če je vozilo opremljeno z njo)	
4.7.3.3	Največji naklon, na katerem se lahko enota ohrani v mirovanju zgolj z uporabo parkirne zavore (če je vozilo opremljeno z njo)	
4.7.4	Zavorni sistemi, nameščeni na vozilu	
4.7.4.1	Zavora na vrtilčne tokove	
4.7.4.1.1	Zavora na vrtilčne tokove nameščena	
4.7.4.1.2	Možnost preprečitve uporabe zavore na vrtilčne tokove (samo če je zavora na vrtilčne tokove nameščena)	
4.7.4.2	Magnetna zavora	
4.7.4.2.1	Magnetna zavora nameščena	
4.7.4.2.2	Možnost preprečitve uporabe magnetne zavore (samo če je magnetna zavora nameščena)	
4.7.4.3	Regenerativna zavora (le za vozila z električno vleko)	
4.7.4.3.1	Regenerativna zavora nameščena	
4.7.4.3.2	Možnost preprečitve uporabe regenerativne zavore (samo če je regenerativna zavora nameščena)	
4,8	Geometrijske značilnosti	
4.8.1	Dolžina vozila	



4.8.2	Najmanjši premer kolesa v obratovanju	
4.8.3	Omejitve pri ranžiranju	
4.8.4	Najmanjši še prevozen polmer vodoravnega ovinka	
4.8.5	Najmanjši še prevozen polmer vertikálne konveksne krivine	
4.8.6	Najmanjši še prevozen polmer vertikálne konkavne krivine	
4.8.7	Višina nakladalnej plošky (za vagone ploštníky a kombinovaný transport)	
4.8.8	Primernosť na prevoz na trajektoch	
4,9	Oprava	
4.9.1	Typ sklopitve koncev (z uvedením rozťažných a tlačných síl)	
4.9.2	Nadzor stavu ložísk osí (detekcia prehrievania ložiska osí)	
4.9.3	Mazanie slediaceho vaku	
4.9.3.1	Mazanie slediaceho vaku nainštalované	
4.9.3.2	Možnosť zabránenia použitiu zariadenia na mazanie (iba ak je zariadenie na mazanie slediaceho vaku nainštalované)	
4,10	Ochrana z energiou	
4.10.1	Systém ochrany z energiou	
4.10.2	Najvyššia moc (sa uvedie pre každý systém ochrany z energiou, za ktorého je vozidlo vybavené)	



4.10.3	Največji nazivni tok iz vozne mreže (se navede za vsak sistem oskrbe z električno energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	
4.10.4	Največji tok v mirovanju prek odjemnika (se navede za vsak sistem enosmernega toka, za katerega je opremljeno vozilo)	
4.10.5	Višina stika med odjemnikom in kontaktnimi žicami (merjena od zgornjega roba tirnice navzgor) (navede se za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo)	
4.10.6	Glava odjemnika toka (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	
4.10.7	Število odjemnikov v stiku z voznim vodom (navede se za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo)	
4.10.8	Najkrajša razdalja med dvema odjemnikoma v stiku z voznim vodom (navede se za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je opremljeno vozilo; navede se za enojno vleko in, če je ustrezno, za večkratno vleko) (le če je število dvignjenih odjemnikov večje od 1)	



4.10.9	Tip vozneha voda, ki se uporablja za preizkušanje učinkovitosti odjemanja toka (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno) (le če je število dvignjenih odjemnikov večje od 1)	
4.10.10	Material kontaktnih gibljivih vezi odjemnika, s katerimi je lahko opremljeno vozilo (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	
4.10.11	Samodejna naprava za spuščanje (se navede za vsak sistem oskrbe z energijo, za katerega je vozilo opremljeno)	
4.10.12	Števec energije za namene zaračunavanja, skladen s TSI in nameščen na vozilu	
4,11	Značilnosti, povezane s hrupom	
4.11.1	Raven hrupa pri vožnji mimo (dB(A))	
4.11.2	Raven hrupa pri vožnji mimo je bila merjena pri referenčnih pogojih	
4.11.3	Raven hrupa pri mirovanju (dB(A))	
4.11.4	Raven hrupa pri speljevanju (dB(A))	
4,12	Značilnosti, povezane s potniki	
4.12.1	Splošne značilnosti, povezane s potniki	
4.12.1.1	Število fiksnih sedežev	
4.12.1.2	Število sanitarij	



4.12.1.3	Število ležiščí	
4.12.2	Značilnosti, povezane z osebami z omejeno gibljivostjo	
4.12.2.1	Število prednostnih sedežev	
4.12.2.2	Število mest za invalidske vozičke	
4.12.2.3	Število sanitarij, dostopnih za osebe z omejeno gibljivostjo	
4.12.2.4	Število ležiščí, dostopnih za invalidske vozičke	
4.12.3	Vstop in izstop potnikov	
4.12.3.1	Višine peronov, za katere je načrtovano vozilo.	
4.12.3.2	Opis morebitnih vgrajenih pomagal za vstop (če obstajajo)	
4.12.3.3	Opis morebitnih prenosnih pomagal za vstop, če so upoštevana pri zasnovi vozila z namenom uskladitve s TSI za osebe z zmanjšano gibljivostjo (PRM TSI)	
4,13	Oprema za vodenje-upravljanje in signalizacijo, nameščena na vlaku (le za vozila z vozniško kabino)	
4.13.1	Signalizacija	
4.13.1.1	Oprema ETCS na vlaku in njena raven	
4.13.1.2	Osnovna konfiguracija ETCS, različica (x.y). Če različica ni povsem združljiva, se to navede v oklepajih	
4.13.1.3	V vozilo vgrajena oprema ETCS za sprejem informacij o funkciji „in-fill“ prek zanke ali prek GSM-R	



4.13.1.4	Izvedene nacionalne aplikácie ETCS (NID_XUSER iz paketa 44)	
4.13.1.5	Sistemi razreda B ali drugi nameščeni zaščitni, nadzorni in opozorilni sistemi vlaka (sistem in, če je primerno, uporabljena različica)	
4.13.1.6	Posebni pogoji, izvedeni na vozilu za preklapljanje med različnimi varnostnimi, kontrolnimi in opozorilnimi sistemi vlaka	
4.13.2	Radio	
4.13.2.1	Oprema GSM-R na vozilu in njena različica (FRS in SRS)	
4.13.2.2	Number of GSM-R mobile sets in driving cab for data transmission	
4.13.2.3	Class B or other radio systems installed (system and, if applicable, version)	
4.13.2.4	Posebni pogoji, izvedeni na vozilu za preklapljanje med različnimi radijskimi sistemi	
4,14	Združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	
4.14.1	Tip sistemov za ugotavljanje lokacije vlaka, za katere je bilo vozilo načrtovano in ocenjeno	
4.14.2	Podrobne značilnosti vozila, povezane z združljivostjo s sistemom za ugotavljanje lokacije vlaka	
4.14.2.1	Največja razdalja med zaporednimi osmi	
4.14.2.2	Najmanjša razdalja med zaporednimi osmi	
4.14.2.3	Razdalja med prvo in zadnjo osjo	



4.14.2.4	Največja dolžina nosu vozila	
4.14.2.5	Najmanjša širina kolesnega obroča	
4.14.2.6	Najmanjši premer kolesa	
4.14.2.7	Najmanjša debelina sledilnega venca	
4.14.2.8	Najmanjša višina sledilnega venca	
4.14.2.9	Največja višina sledilnega venca	
4.14.2.10	Najmanjša osna obremenitev	
4.14.2.11	Prostor med kolesi, v katerem ni kovin in induktivnih sestavnih delov	
4.14.2.12	Material koles je feromagneten	
4.14.2.13	Največji iznos peska	
4.14.2.14	Možnost preprečitve uporabe posipanja peska	
4.14.2.15	Kovinska masa vozila	
4.14.2.16	Največja impedanca med nasprotnima kolesoma kolesne dvojice	
4.14.2.17	Najmanjša impedanca vozila (med kolesi in odjemnikom) (le za vozila, opremljena za 1 500 V ali 3 000 V DC)	
4.14.2.18	Elektromagnetne interference, ki jih povzroča povratni tok v tirnicah	
4.14.2.19	Elektromagnetna emisija vlaka glede na združljivost s sistemi za ugotavljanje lokacije vlaka	

10 DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE O CCS POTREBNÉ NA POVOLENIE SUBSYSTÉMU ETCS VO VLAKU

10.1	Obrazovka ETCS (rozhranie rušňovodič – stroj) (výrobca, verzia hardvéru, verzia softvéru)	
------	---	--



10.2	Zariadenie na meranie rýchlosti (výrobca, verzia hardvéru, verzia softvéru)	
10.3	Zariadenie na kontrolu činnosti rušňovodiča (výrobca, verzia hardvéru, verzia softvéru)	
10.4	Záznamník údajov na právne účely vo vlaku (výrobca, verzia hardvéru, verzia softvéru)	
10.5	Obrazovka GSM-R (rozhranie rušňovodič – stroj) (výrobca, verzia hardvéru, verzia softvéru)	



11 PROCES POVOĽOVANIA	
Notifikovaný orgán (možnosť mať viac ako jeden)	
Názov notifikovaného orgánu I	Identifikačné číslo notifikovaného orgánu
Poštová adresa	
PSČ	Mesto/štát
Telefón	Oficiálny e-mail
Webová lokalita	
Názov notifikovaného orgánu II	Identifikačné číslo notifikovaného orgánu
Poštová adresa	
PSČ	Mesto/štát
Telefón	Oficiálny e-mail
Webová lokalita	



12 URČENÝ ORGÁN (možnosť mať viac ako jeden)	
Názov určeného orgánu I	
Poštová adresa	
PSČ	Mesto/štát
Telefón	Oficiálny e-mail
Webová lokalita	
4.2 Názov určeného orgánu II	
Poštová adresa	
PSČ	Mesto/štát
Telefón	Oficiálny e-mail
Webová lokalita	

13 Orgán posudzujúci SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ METÓDY	
Názov orgánu posudzujúceho spoločné bezpečnostné metódy	
Poštová adresa	
PSČ	Mesto/štát
Telefón	Oficiálny e-mail
Webová lokalita	
Webová lokalita	
14 OSVEDČENIA VYDANÉ NA ZÁKLADE VNÚTROŠTÁTNYCH PRAVIDIEL A OSVEDČENIA POUŽITÉ NA STANOVENIE TECHNICKEJ ZLUČITEĽNOSTI PODĽA prílohy VI k smernici 2008/57/ES.	



**15 POUŽITÉ ŠPECIFIKÁCIE, ŠTANDARDY, NORMY A VNÚTROŠTÁTNE TECHNICKÉ PREDPISY
V PROCESE POVOĽOVANIA:**

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
25	
26	



16 POTVRDENIE ŽIADATEĽA
<input type="checkbox"/> Potvrdzujem, že som oprávnený podpísať tento formulár a že všetky informácie, ktoré obsahuje, sú správne a úplné podľa môjho najlepšieho vedomia.
17 PODPIS:
Miesto a dátum
Podpis:
Meno a titul veľkými tlačenými písmenami:

Príloha: Obsah formulára žiadosti

Názov vozidla a vlastná referencia žiadateľa

Žiadateľ na tomto mieste uvedie názov vozidla/typu a vlastné referenčné číslo. Môže byť priložená aj fotografia.

Stav formulára/spravovanie verzií

Stav formulára:

Nasledujúce 3 položky sa vzťahujú na hlavné fázy európskeho právneho rámca:

- Príprava (fáza S2 nového legislatívneho rámca – príprava): V tejto fáze sa žiadateľovi poskytnú prehľad o jeho projekte, „stratégia povoľovania“, ktorá sa vzťahuje na prípad(-y) povoľovania, technické predpisy (TSI, NR, odchýlku, ak existuje) a postupy overovania vrátane analýz rizík, ktoré treba vykonať alebo skúšky, ktorú treba vykonať.

Poznámka: Dokument môže byť použitý v skoršej fáze procesu povoľovania a pred prípravným stretnutím.

- Posúdenie (fáza S3 nového legislatívneho rámca – posúdenie): formulár sa môže použiť počas posudzovania povolenia ako dočasný stav vzhľadom na podrobnejší prehľad o projekte pre národné bezpečnostné orgány.
- Dokumentácia povolenia/technická dokumentácia (fáza S6 nového legislatívneho rámca – zostavenie dokumentácie povolenia a predloženie žiadosti): Žiadateľ zostaví technické dokumentácie a aktualizuje žiadosť o konečné informácie, ako sú parametre ERATV.

Spravovanie verzie/dátum:

Žiadateľ musí aktualizovať verziu dokumentu, ak dôjde k zmene.

Kapitola 1 až 3 Informácie o žiadateľovi:

Táto časť by mala poskytnúť všetky potrebné kontaktné informácie o žiadateľovi a/alebo obstarávateľovi, ktorý plní úlohu žiadateľa.

Žiadateľom môže byť konzorcium pozostávajúce z niekoľkých subjektov.

Kapitola 4 Informácie o žiadosti o povolenie:

Žiadateľ musí vymedziť, ktorého typu železničného koľajového vozidla alebo typu vozňa sa žiadosť týka. Podrobné vymedzenia sa nachádzajú v:

- oddiele 1.2 prílohy I k smernici 2008/57/ES.
- oddiele 2.7 prílohy II k rozhodnutiu 2011/18/EÚ.
- oddiele 2 TSI Wagon a TSI Loc & Pass.

Kapitola 5 Účel použitia vozidla (vozidiel) a plánované siete, na ktorých bude stanovená technická zlučiteľnosť

Na tomto mieste musí žiadateľ objasniť stav používania a/alebo obmedzenia vozidla (vozidiel) a plánované siete, na ktorých bude stanovená technická zlučiteľnosť.

Je tu aj priestor na informovanie národného bezpečnostného orgánu o kódovaných a nekódovaných obmedzeniach. Obmedzenia sú objasnené v rozhodnutí o NVR (rozhodnutie 2007/756/ES zmenené a doplnené rozhodnutím 2011/107/EÚ) a v dokumente ERA/TD/2011-09/INT a ERA/GUI/01-2012/INT.

Kapitola 6 Typ žiadosti:

Žiadateľ navrhuje druh povolenia týkajúci sa jeho žiadosti. Bližšie informácie o vymedzení rôznych druhov povolenia sú uvedené vo formulári a/alebo v kapitole 4.3 referenčného dokumentu príručky na uplatňovanie. Druh povolenia sa predloží národnému bezpečnostnému orgánu (orgánom) počas prípravného stretnutia.

Kapitola 7 Predchádzajúce povolenie (povolenia) vozidla

Žiadateľ vyplní informácie o predchádzajúcom povolení (povoleniach) vozidla/týmu týmito položkami:

- národný bezpečnostný orgán: názov národného bezpečnostného orgánu, ktorý poskytol predchádzajúce povolenie vozidla/týmu
- dátum povolenia na uvedenie do prevádzky: dátum(y) dodania povolenia na uvedenie do prevádzky
- referenčné číslo EIN: jeho vymedzenie je uvedené v rozhodnutí 2007/756/ES zmenenom a doplnenom rozhodnutím 2011/107/EÚ.

Všimnite si: Všetky uvedené informácie sú k dispozícii v predchádzajúcom povolení na uvedenie do prevádzky (APS).

Kapitola 8 Rozsah a vymedzenie projektu povolenia

V tejto kapitole poskytuje žiadateľ všeobecný prehľad o projekte (projektoch):

- všeobecné informácie o povoľovanom vozidle/type
- technický rozsah a rozhrania: žiadateľ musí vymedziť, na ktorý subsystém sa žiadosť vzťahuje (železničné koľajové vozidlá, systém riadenia-zabezpečenia a návštenia atď.)
- plán, harmonogram, mílniky projektu povolenia
- požadované odchýlky od verzie (verzií) TSI – uveďte, prosím, dôvody, prečo žiadate o odchýlky: na účel odchýlky od TSI sa musí žiadateľ odvolať na článok 9 smernice 2008/57/ES a existujúci vnútroštátny právny rámec.

Kapitola 9 Technické vlastnosti vozidla, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV

Žiadateľ musí poskytnúť národnému bezpečnostnému orgánu (orgánom) technické vlastnosti vozidla/parametre na základe Európskeho registra povolených typov železničných vozidiel (ERATV). Štruktúra tejto kapitoly je rovnaká ako v ERATV.

Na účely ďalších informácií o ERATV bola uverejnená príručka na uplatňovanie ERA/GUI/01-2012/INT a nachádza sa na tejto adrese: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

Kapitola 10 DOPLŇUJÚCE INFORMÁCIE O CCS POTREBNÉ NA POVOLENIE SUBSYSTÉMU ETCS VO VLAKU

V tejto kapitole musí žiadateľ uviesť doplňujúce informácie o subsystéme ETCS vo vlaku.

Kapitoly 11 – 13

Žiadateľ musí uviesť kontaktné údaje orgánov posudzovania, ktoré plánuje použiť. Tieto kapitoly sa vzťahujú na: notifikovaný orgán pre posudzovanie TSI, určený orgán pre posudzovanie vnútroštátnych predpisov a orgán pre posúdenie rizík v prípade posudzovania spoločnej metódy bezpečnosti (CSM), ak je to potrebné.

Kapitola 14: OSVEDČENIA VYDANÉ NA ZÁKLADE VNÚTROŠTÁTNYCH PRAVIDIEL A OSVEDČENIA POUŽITÉ NA STANOVENIE TECHNICKEJ ZLUČITEĽNOSTI PODĽA prílohy VI k smernici 2008/57/ES.

Žiadateľ zostavuje „súbor technickej dokumentácie, ktorá tvorí prílohu k vyhláseniu ES o overení“. Súbor obsahuje všetky doklady potrebné na povolenie na uvedenie do prevádzky, ako sú:

- všetky spisy notifikačných a určených orgánov (vrátane celej certifikácie)
- všetky ostatné spisy požadované príslušnými právnymi predpismi EÚ vrátane výkresov atď., ako sa vyžadujú v bode 2.4 prílohy VI k smernici 2008/57/ES.
- všetko ostatné potrebné na povolenie a na priebežné používanie subsystému/vozidla (vrátane obmedzení a podmienok používania)

V tejto kapitole musí žiadateľ uviesť odkazy na dokumenty zaradené do technickej dokumentácie, ako sú:

- vyhlásenie ES o overení pre vozidlo
- osvedčenia ES o overení na základe TSI, ktoré poskytol notifikovaný orgán (orgány)
- vyhlásenie ES o overení pre komponenty interoperability
- akékoľvek potvrdenia o čiastkovom overení (ISV)
- technická dokumentácia vytvorená notifikačným orgánom (orgánmi)
- osvedčenia ES o overení na základe vnútroštátnych pravidiel, ktorý poskytol určený orgán (orgány)
- technická dokumentácia vytvorená určeným orgánom (orgánmi)
- správy o posúdení bezpečnosti na základe posúdenia rizík spoločnou bezpečnostnou metódou (CSM)
- dokumentácia vyžadovaná inými smernicami vrátane osvedčení tretích strán, ak sú potrebné.

Kapitola 15: POUŽITÉ ŠPECIFIKÁCIE, ŠTANDARDY, NORMY A VNÚTROŠTÁTNE TECHNICKÉ PREDPISY V PROCESE POVOĽOVANIA

Žiadateľ je zodpovedný za splnenie všetkých základných požiadaviek všetkých príslušných právnych predpisov.

V tejto kapitole sa musia vyplniť **povinné špecifikácie podľa:**

- technických špecifikácií interoperability (TSI)
- vnútroštátnych technických predpisov
- noriem priamo citovaných v TSI a/alebo vnútroštátnych technických predpisoch
- iných právnych požiadaviek

a **nepovinné špecifikácie podľa:**

- harmonizovaných noriem EN
- iných verejných noriem a dokumentov
- podnikových noriem.

Kapitola 16 a 17:

Žiadateľ musí potvrdiť, že poskytnuté informácie sú správne a úplné.