

# **ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY**

**ŽSR**

**R 2**

**Predpis**

**ZABEZPEČENIE INTEROPERABILITY NA  
ŽSR**



# ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR  
R 2

**Predpis**

## ZABEZPEČENIE INTEROPERABILITY NA ŽSR

<b>Gestorský útvar</b> <b>Odbor expertízy GR ŽSR</b>	<b>Číslo</b> <b>31203/2025/O230</b>
<b>Účinnosť od</b> <b>01.07.2025</b>	
<b>Schválil</b> <b>Ivan Bednárík, MBA</b> <b>generálny riaditeľ ŽSR</b>	<b>Dňa</b> <b>23.06.2025</b>



# OBSAH

ZOZNAM PRÍLOH	5
ZÁZNAM O ÚPRAVÁCH PREDPISU	6
ROZSAH ZNALOSTÍ	8
ZOZNAM POUŽITÝCH ZNAČIEK A SKRATIEK	10
ZOZNAM POUŽITÝCH POJMOV	12
PRVÁ ČASŤ - ZÁKLADNÉ USTANOVENIA	15
I. kapitola – Úvodné ustanovenia	15
DRUHÁ ČASŤ – TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY	16
II. kapitola – Obsah technických špecifikácií interoperability	16
III. kapitola – Výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability	17
TRETIA ČASŤ – KOMPONENTY INTEROPERABILITY	18
IV. kapitola – Používanie komponentov interoperability v železničnom systéme	18
V. kapitola – Postup posudzovania zhody komponentov interoperability	19
ŠTVRTÁ ČASŤ - SUBSYSTEMY	20
VI. kapitola – Uvádzanie subsystémov na trh alebo do prevádzky	20
VII. kapitola – Postup overovania subsystémov	20
VIII. kapitola – Nesúladsystému s ES vyhlásením o overení	21
IX. kapitola – Posúdenie potreby nového uvedenia subsystému do prevádzky	21
PIATA ČASŤ - ES VYHLÁSENIA O OVERENÍ	22
X. kapitola – ES vyhlásenia o overení	22
ŠIESTA ČASŤ – ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA STAVBY ŽSR	23
XI. kapitola – Uplatňovanie technických špecifikácií interoperability	23
XII. kapitola - Príprava stavieb	23
XIII. kapitola – Posudzovanie projektovej dokumentácie stavieb	24
XIV. kapitola – Preberanie stavieb	25
XV. kapitola – Uvedenie pevných subsystémov do prevádzky	25
XVI. kapitola – Existujúca infraštruktúra	26
SIEDMA ČASŤ – POŽIADAVKY NA KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ ŽSR	27
XVII. kapitola – Uvedenie koľajových vozidiel na trh	27
ÔSMA ČASŤ – ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	28
PREBERANÉ PRÁVNE AKTY	29
PREDPISY, NORMY A INÉ DOKUMENTY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE	29



## ZOZNAM PRÍLOH

<b>Príloha č.</b>	<b>Názov prílohy</b>
1	Subsystémy
2	Postup ES overovania subsystémov
3	Základné požiadavky
4	Súbor dokumentácie k žiadosti o udelenie výnimky z uplatňovania technických špecifikácií interoperability

## ZÁZNAM O ÚPRAVÁCH PREDPISU

Číslo úpravy	Účinnosť od	Opravit			Poznámka
		dňa	meno	podpis	





## ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizačný útvar	Funkcia (pracovná činnosť)	Znalosť
<b>GR ŽSR</b>  - odbor stratégie a zahraničnej spolupráce  - odbor investorský  - odbor expertízy  - odbor financovania, účtovníctva a daní  - odbor controllingu  - odbor dopravy  - odbor infraštruktúry  - odbor riadenia ľudských zdrojov  <b>VOJ ŽSR</b>	Vedúci zamestnanci riadiaci činnosti súvisiace so zabezpečovaním interoperability	Informatívna
	Zamestnanci vykonávajúci činnosti súvisiace so zabezpečovaním interoperability	Informatívna



## ZOZNAM POUŽITÝCH ZNAČIEK A SKRATIEK

ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Európsky systém riadenia jazdy vlaku (European Train Control System)
EÚ	Európska únia
ES	Európske spoločenstvo
GR ŽSR	Generálne riaditeľstvo Železníc Slovenskej republiky
GSM-R	Globálny systém mobilnej komunikácie pre železničnú dopravu (Global system for Mobile Communication - Railway)
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
VOJ ŽSR	Vnútroštatná organizačná jednotka ŽSR
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky



## ZOZNAM POUŽITÝCH POJMOV

<b>Bezpečnostný orgán</b>	je orgán poverený úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železničného systému. V Slovenskej republike je bezpečnostným orgánom Dopravný úrad;
<b>Európska špecifikácia</b>	je spoločná technická špecifikácia, európske technické osvedčenie alebo slovenská technická norma;
<b>ES vyhlásenie o overení</b>	je doklad vypracovaný výrobcom alebo dodávateľom, v ktorom na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že subsystém, ktorý bol podrobený príslušným postupom overovania, spĺňa požiadavky právne záväzných aktov Európskej únie a príslušných vnútroštátnych predpisov; ES vyhlásenie o overení a sprievodné dokumenty musia byť datované a podpísané;
<b>Interoperabilita</b>	znamená schopnosť železničného systému spĺňajúceho špecifikované požiadavky umožniť bezpečný a plynulý pohyb koľajových vozidiel spĺňajúcich špecifikované požiadavky;
<b>Jednotné kontaktné miesto</b>	je interaktívny software na internetovej stránke Železničnej agentúry Európskej únie, prostredníctvom ktorého sa predkladajú žiadosti o stanoviská a rozhodnutia Železničnej agentúry Európskej únie týkajúce sa interoperability;
<b>Komponent interoperability</b>	je prvok a skupina prvkov, montážna podskupina a úplný montážny celok začlenený alebo určený na začlenenie do subsystému, od ktorého priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita železničného systému. Komponentmi interoperability sú tak hmotné predmety, ako aj nehmotné predmety (napr. softvér). Komponenty interoperability jednotlivých subsystémov sa uvádzajú v príslušných Technických špecifikáciách interoperability;
<b>Konštrukčný prevádzkový stav</b>	je bežná prevádzka a predvídateľná prevádzka za mimoriadnych podmienok vrátane opotrebovania, v rozsahu a za podmienok používania uvedených v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby;
<b>Modernizácia</b>	sú také práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré si vyžadujú zmenu v súbore dokumentácie, ktorá tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému;  Podľa zákona č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov sa modernizáciou rozumie rozšírenie vybavenosti alebo použiteľnosti hmotného majetku a nehmotného majetku o také súčasti, ktoré pôvodný majetok neobsahoval, pričom tvoria neoddeliteľnú súčasť majetku;
<b>Notifikovaná osoba</b>	je autorizovaná iná právnická osoba, notifikovaná Európskou komisiou a členským štátom EÚ, ktorá je v rámci svojej autorizácie zodpovedná za posudzovanie zhody komponentov interoperability alebo vhodnosti na ich použitie alebo za vykonanie postupu ES overovania subsystémov podľa technických špecifikácií interoperability. Posudzovanie zhody a vhodnosti na použitie uskutočnené notifikovanou osobou iného členského štátu podľa technických špecifikácií interoperability platí aj v Slovenskej republike;
<b>Obnova</b>	sú rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;
<b>Projekt v pokročilom štádiu</b>	je každý projekt, ktorého etapa plánovania alebo výstavby je v takom štádiu, keď zmena uplatňovaných technických špecifikácií môže ohroziť

<b>štádiu vývoja</b>	životaschopnosť projektu v plánovanej podobe; Neprijateľnosť technických špecifikácií musí byť riadne odôvodnená;
<b>Splnomocnený zástupca</b>	je fyzická osoba alebo právnická osoba so sídlom v členskom štáte, ktorá má písomné poverenie od výrobcu alebo iného subjektu konať v ich mene pri konkrétnych úlohách;
<b>Špecifický prípad</b>	je časť železničného systému, ktorá vyžaduje osobitné trvalé alebo dočasné ustanovenia v technických špecifikáciách interoperability v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na zlučiteľnosť so železničným systémom Európskej únie;
<b>Technická špecifikácia interoperability</b>	je technická špecifikácia vypracovaná Železničnou agentúrou Európskej únie, vydaná Európskou komisiou a uverejnená v Úradnom vestníku Európskej únie. Technická špecifikácia interoperability sa vzťahuje na konkrétny subsystém alebo na čiastkový subsystém a na komponenty interoperability príslušné danému subsystému. Ich cieľom je stanoviť požiadavky zabezpečujúce interoperabilitu železničného systému;
<b>Uvedenie do prevádzky</b>	sú činnosti, ktorými sa štrukturálny subsystém uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu v železničnom systéme;
<b>Uvedenie na trh</b>	je prvé uvedenie komponentu interoperability, subsystému alebo železničného vozidla pripraveného na prevádzku v jeho konštrukčnom prevádzkovom stave na trh;
<b>Výrobca</b>	je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá vyrába komponenty, subsystémy alebo železničné vozidlá alebo ich uvádza na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou;
<b>Základné požiadavky</b>	sú všetky požiadavky uvedené v prílohe č. 3, ktoré musí spĺňať železničný systém a jeho subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;
<b>Žiadateľ</b>	je fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá žiada povolenie na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky alebo posúdenie projektu obnovy a modernizácie pevných štrukturálnych subsystémov, ktorou môže byť železničný podnik, manažér infraštruktúry, alebo iná osoba, ktorá je výrobcou, dodávateľom, vlastníkom alebo držiteľom subsystému. V podmienkach ŽSR je žiadateľom investor v zmysle Metodického postupu pre investorskú činnosť na ŽSR;
<b>Železničný systém</b>	tvoria železničné trate a pevné zariadenia železničnej siete, ako aj registrované železničné vozidlá všetkých radov a typov, ktoré sa na tejto sieti používajú. Člení sa na subsystémy uvedené v prílohe č. 1;





# **PRVÁ ČASŤ**

## **ZÁKLADNÉ USTANOVENIA**

### **I. kapitola**

#### **Úvodné ustanovenia**

- 1.** Predpis ŽSR R 2 „Zabezpečenie interoperability na ŽSR“ stanovuje podmienky pre zavedenie a udržiavanie interoperability na železničných dráhach v správe ŽSR.
- 2.** Predpis sa vzťahuje na železničné dráhy rozchodu 1 435 mm a 1 520 mm v správe ŽSR a koľajové vozidlá určené na prevádzku na nich.
- 3.** Na železničné dráhy iného rozchodu sa vzťahujú len požiadavky prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou primerane k podmienkam týchto dráh.
- 4.** Predpis sa týka len postupov súvisiacich so zabezpečovaním interoperability železničného systému. Ostatné postupy týkajúce sa železničnej infraštruktúry sú uvedené v iných interných riadiacich aktoch ŽSR.
- 5.** Predpis je záväzný pre zamestnancov ŽSR v rozsahu určenom tabuľkou „Rozsah znalostí“. Záväznosť predpisu pre externých dodávateľov projektovej dokumentácie, prác, výkonov alebo služieb pre ŽSR sa stanoví v príslušnej zmluve.
- 6.** Dňom nadobudnutia účinnosti tohto predpisu sa ruší predpis ŽSR R 2 „Zabezpečenie interoperability na ŽSR“, schválený pod č. 23801/2020/O230, ktorý nadobudol účinnosť dňa 16.06.2020.
- 7.** Neobsadené.

# DRUHÁ ČASŤ

## TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

### II. kapitola

#### Obsah technických špecifikácií interoperability

8. Pre každý subsystém uvedený v prílohe č. 1 sú vypracované technické špecifikácie interoperability. Technické špecifikácie interoperability pre jeden subsystém sa uvádzajú podľa potreby vo viacerých technických špecifikáciách interoperability.
9. V každej technickej špecifikácii interoperability sa:
- a) uvádza technický a geografický rozsah pôsobnosti,
  - b) stanovujú základné požiadavky na predmetný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami,
  - c) určujú technické a funkčné špecifikácie subsystému a jeho rozhraní s inými subsystémami,
  - d) stanovujú komponenty interoperability predmetného subsystému,
  - e) stanovujú postupy posúdenia zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability a postupy ES overovania subsystémov,
  - f) určuje spôsob uplatňovania a možné odchýlky od požiadaviek pri ich uplatňovaní,
  - g) určujú úpravy subsystému a uvádzajú uplatniteľné ustanovenia požadujúce vydanie nového povolenia na uvedenie do prevádzky alebo uvedenia na trh pre existujúce subsystémy v prípade ich modernizácie, obnovy,
  - h) určujú podmienky pre odbornú spôsobilosť osôb a pre bezpečnosť a ochranu zdravia pri ich práci počas prevádzky a údržby predmetného subsystému,
  - i) uvádzajú parametre koľajového vozidla, ktoré má železničný podnik overiť pred použitím na konkrétnej trati, s cieľom zabezpečiť kompatibilitu koľajového vozidla s traťou,
  - j) uvádzajú špecifické prípady uplatniteľné v danom členskom štáte Európskej únie uvedením príslušnej odchýlnej technickej špecifikácie a časového obmedzenia uplatňovania špecifického prípadu.
10. Ak sa technická špecifikácia interoperability nezaoberá niektorými technickými aspektmi, na ktoré sa vzťahujú základné požiadavky uvedené v prílohe č. 3, tieto sa v technickej špecifikácii konkrétne uvedú ako otvorené body.
11. V technických špecifikáciách interoperability sa môžu uvádzať odkazy na európske alebo medzinárodné normy, prípadne ich špecifikácie, a na technické dokumenty vydané Železničnou agentúrou Európskej únie. Tieto dokumenty sa považujú za prílohy k príslušnej technickej špecifikácii interoperability a sú záväzné od začiatku jej uplatňovania. Ak neexistujú takéto normy ani špecifikácie, ani technické dokumenty, v čase pred ich vypracovaním sa môže uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.

**12.** Technické špecifikácie interoperability sú pre potreby zamestnancov ŽSR umiestnené na intranete ŽSR v časti „Informačné systémy a aplikácie/Predpisy/Základná legislatíva EÚ – železničná doprava“.

### **III. kapitola**

#### **Výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability**

**13.** MD SR môže povoliť výnimku z uplatňovania technických špecifikácií interoperability alebo ich častí v nasledujúcich prípadoch:

- a)** ak príprava nového subsystému alebo jeho časti, modernizácie, obnovy alebo údržby existujúceho subsystému alebo jeho časti je v pokročilom štádiu vývoja v čase začiatku uplatňovania príslušnej technickej špecifikácie interoperability alebo je predmetom zmluvy, ktorá sa už plní,
- b)** po nehode alebo živeľnej katastrofe, keď požiadavka rýchleho obnovenia prevádzky na interoperabilnej infraštruktúre neumožňuje čiastočné alebo úplné uplatnenie technických špecifikácií interoperability; výnimka sa udeľuje na obdobie potrebné na uvedenie infraštruktúry do normálneho stavu,
- c)** ak by navrhovaná modernizácia alebo obnova existujúceho subsystému alebo jeho časti s uplatnením technických špecifikácií interoperability ohrozila hospodársku životaschopnosť projektu alebo kompatibilitu železničného systému vzhľadom na pôvodne uplatňované odlišné parametre infraštruktúry (napr. nakladaciu mieru, rozchod koľaje, osovú vzdialenosť koľají, napájaciu sústavu a pod.).

MD SR do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej technickej špecifikácie interoperability alebo jej zmeny poskytne Európskej komisii zoznam známych projektov v pokročilom štádiu vývoja realizovaných na území Slovenskej republiky. Návrhy do zoznamu projektov MD SR predkladá navrhovateľ uplatnenia výnimky.

**14.** O výnimke podľa čl. 13 rozhoduje MD SR na základe žiadosti navrhovateľa o udelenie výnimky. Prílohou k žiadosti o udelenie výnimky je stanovisko bezpečnostného orgánu, alternatívne ustanovenia, ktoré sa budú uplatňovať namiesto technickej špecifikácie interoperability, a súbor dokumentácie podľa prílohy č. 4. Rozhodnutie o udelení výnimky MD SR notifikuje Európskej komisii.

Výnimka podľa čl. 13 písm. a) a c) nadobúda platnosť a môže sa uplatňovať až po schválení Európskou komisiou. Žiadosť o schválenie výnimky predkladá Európskej komisii MD SR. Kým Európska komisia nerozhodne o výnimke, môžu sa bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v žiadosti. Ak Európska komisia nerozhodne o výnimke do štyroch mesiacov odo dňa podania žiadosti vrátane súboru dokumentácie, výnimka sa považuje za schválenú.

**15.** Neobsadené.

## **TRETIA ČASŤ**

### **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**

#### **IV. kapitola**

#### **Používanie komponentov interoperability v železničnom systéme**

**16.** V železničnom systéme sa môžu používať len komponenty interoperability, ktoré boli predmetom postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na používanie a majú ES vyhlásenie o zhode, ak príslušné právne akty nestanovujú inak. ES vyhlásenie o zhode vypracováva výrobca alebo ním splnomocnený zástupca na základe ES certifikátu o zhode vydaného notifikovanou osobou.

Do subsystémov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti príslušnej technickej špecifikácie interoperability už v prevádzke, sa môžu použiť náhradné diely bez uplatnenia postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na používanie podľa predmetnej technickej špecifikácie interoperability.

**17.** Komponenty interoperability sa môžu v železničnom systéme používať len v určenej oblasti používania, pričom sa musí dodržať určený spôsob ich inštalácie a údržby.

**18.** ES vyhlásením o zhode sa deklaruje, že komponent interoperability spĺňa požiadavky technických špecifikácií interoperability, alebo že jeho vhodnosť na použitie v železničnom systéme bola posúdená z funkčného hľadiska.

**19.** Ak pri používaní komponentu interoperability s ES vyhlásením o zhode určeným spôsobom vznikne podozrenie, že komponent interoperability pravdepodobne nespĺňa základné požiadavky, vedúci príslušného organizačného útvaru ŽSR upovedomí o tom bezpečnostný orgán prostredníctvom odboru expertízy GR ŽSR aj s uvedením dôvodu podozrenia.

**20.** Používanie komponentov interoperability bez ES vyhlásenia o zhode je možné, len ak je takáto výnimka povolená príslušnou technickou špecifikáciou interoperability a za podmienok v technických špecifikáciách uvedených.

**21.** V prípade, že komponent interoperability s ES vyhlásením o zhode má byť zabudovaný do stavby na účel použitia uvedený v tomto vyhlásení, ŽSR majú právo uplatňovať ďalšie požiadavky na takéto výrobky podľa určeného technického dokumentu ŽSR, pokiaľ tieto požiadavky nebudú v rozpore s požiadavkami na komponent interoperability uvedenými v technických špecifikáciách interoperability.

**22.** Neobsadené.

**23.** Neobsadené.

## **V. kapitola**

### **Postup posudzovania zhody komponentov interoperability**

**24.** Komponenty interoperability podliehajú postupu posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie podľa príslušných technických špecifikácií interoperability a musia mať ES vyhlásenie o zhode. Posudzovanie zhody vykonáva notifikovaná osoba na základe žiadosti výrobcu alebo výrobcom splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte.

**25.** Neobsadené.

## ŠTVRTÁ ČASŤ SUBSYSTÉMY

### VI. kapitola

#### Uvádzanie subsystémov na trh alebo do prevádzky

- 26.** Na trh alebo do prevádzky v železničnom systéme sa môže uviesť len subsystém, ktorého zhodu s požiadavkami príslušných technických špecifikácií interoperability, prípadne vnútroštátnych právnych predpisov, posúdila notifikovaná osoba postupom overovania podľa prílohy č. 2 a pre ktorý vydala ES vyhlásenie o overení.
- 27.** Subsystém musí spĺňať požiadavky príslušných technických špecifikácií interoperability prípadne aj vnútroštátnych právnych predpisov nielen pri uvedení na trh alebo do prevádzky, ale trvalo počas prevádzky v železničnom systéme.
- 28.** Postup povoľovania na uvedenie subsystémov na trh alebo do prevádzky sa vzťahuje na štrukturálne subsystémy železničného systému, uvedené v prílohe č. 1 tohto predpisu.
- 29.** Overovanie subsystémov podľa vnútroštátnych právnych predpisov sa uplatňuje výlučne:
- a) v prípade otvorených bodov v technických špecifikáciách interoperability,
  - b) ak MD SR rozhodlo o neuplatnení technických špecifikácií interoperability,
  - c) v prípade špecifických prípadov uvedených v technických špecifikáciách interoperability,
  - d) v prípade železničných tratí, na ktoré sa nevzťahujú technické špecifikácie interoperability.
- 30.** Neobsadené.

### VII. kapitola

#### Postup overovania subsystémov

- 31.** Na žiadosť žiadateľa notifikovaná osoba posudzuje zhodu subsystému ES overením alebo poverená právnická osoba posudzuje zhodu subsystému overením podľa vnútroštátnych predpisov postupom opísaným v prílohe č. 2.
- 32.** Činnosť overovania začína v etape projektovania subsystému a zahŕňa celé obdobie výrobného procesu až po overenie subsystému pred uvedením na trh alebo do prevádzky.
- 33.** Žiadateľ o overenie môže požiadať notifikovanú osobu o ES overenie subsystému alebo o čiastkové overenie subsystému, ktoré sa týka len určitých etáp realizácie subsystému alebo len určitých častí subsystému.
- 34.** Štrukturálne subsystémy, ktoré majú ES vyhlásenie o overení, sa považujú za interoperabilné a spĺňajúce základné požiadavky.

**35.** Prílohou certifikátu o overení subsystému, čiastkového certifikátu o overení a certifikátu o overení podľa vnútroštátnych právnych predpisov je príslušný súbor technickej dokumentácie podľa prílohy č. 2.

**36.** Obstarávateľ subsystému, dodávateľ subsystému, výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca so sídlom v členskom štáte sú povinní zostaviť súbor technickej dokumentácie, ktorý tvorí prílohu ES vyhlásenia o overení. Táto dokumentácia musí obsahovať údaje o úžitkových vlastnostiach a technických charakteristikách subsystému, dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov, údaje týkajúce sa podmienok a obmedzení používania subsystému a pokyny týkajúce sa prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby subsystému.

**37.** Neobsadené.

## **VIII. kapitola**

### **Nesúlad subsystému s ES vyhlásením o overení**

**38.** Ak sa používaním zistí, že štrukturálny subsystém, ktorý má ES vyhlásenie o overení, nie je v súlade s vyhlásením, najmä ak nespĺňa základné požiadavky podľa prílohy č. 3, vedúci organizačného útvaru ŽSR, ktorý nezhodu zistil, to oznámi odboru expertízy GR ŽSR aj s uvedením dôvodu. Odbor expertízy GR ŽSR na základe tohto oznámenia upovedomí bezpečnostný orgán.

**39.** Neobsadené.

## **IX. kapitola**

### **Posúdenie potreby nového uvedenia subsystému do prevádzky**

**40.** ŽSR alebo nimi poverená osoba v rámci prípravy modernizácie alebo obnovy štrukturálneho subsystému požiadajú bezpečnostný orgán o preskúmanie a určenie, či vzhľadom na rozsah plánovaných zmien je potrebné nové povolenie na uvedenie štrukturálneho subsystému po jeho modernizácii alebo obnove do prevádzky. K žiadosti sa prikladajú podklady opisujúce rozsah modernizácie alebo obnovy štrukturálneho subsystému.

**41.** ŽSR alebo nimi poverená osoba požiadajú o nové povolenie na uvedenie do prevádzky vždy, keď plánované práce na modernizácii alebo obnove štrukturálneho subsystému môžu mať negatívny vplyv na celkovú úroveň bezpečnosti železničného systému.

**42.** Neobsadené.

## **PIATA ČASŤ ES VYHLÁSENIA O OVERENÍ**

### **X. kapitola ES vyhlásenia o overení**

- 43.** Výrobca, dodávateľ alebo zhotoviteľ deklaruje overenie subsystému alebo jeho časti notifikovanou osobou a zhodu s požiadavkami technických špecifikácií interoperability ES vyhlásením o overení.
- 44.** ES vyhlásenia o overení sú jedným z podkladov pre uvedenie subsystému na trh alebo do prevádzky.
- 45.** Prílohou ES vyhlásenia o overení je príslušný súbor technickej dokumentácie.
- 46.** Neobsadené.



# **ŠIESTA ČASŤ**

## **ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA STAVBY ŽSR**

### **XI. kapitola**

#### **Uplatňovanie technických špecifikácií interoperability**

- 47.** Technické špecifikácie interoperability sa plne uplatňujú na novú železničnú infraštruktúru.
- 48.** V prípade modernizácie alebo obnovy subsystémov existujúcej železničnej infraštruktúry železničných tratí, ktoré sú súčasťou železničného systému Európskej únie, sa môžu uplatniť odchýlky od technických špecifikácií interoperability a špecifické prípady uvedené priamo v technických špecifikáciách interoperability.
- 49.** MD SR môže udeliť výnimku z uplatňovania technických špecifikácií interoperability v prípadoch uvedených v príslušných právnych aktoch. Tieto prípady sú tiež uvedené v tomto predpise (čl. 13).
- 50.** MD SR môže rozhodnúť o uplatňovaní, resp. neuplatňovaní technických špecifikácií interoperability na subsystémy tvoriace železničnú infraštruktúru existujúcich železničných tratí, ktoré nie sú súčasťou železničného systému Európskej únie a ktoré majú byť modernizované, rekonštruované alebo obnovené.
- 51.** Cieľom uplatňovania technických špecifikácií interoperability je dosiahnutie interoperability železničného systému v rámci Európskej únie. Dosiahnutie celkovej interoperability je dlhodobý cieľ, ktorý sa dosiahne postupnými úpravami železničnej infraštruktúry a jej častí. Preto by sa technické špecifikácie interoperability mali uplatňovať vždy, kedy je to technicky alebo ekonomicky možné.
- 52.** Neobsadené.
- 53.** Neobsadené.

### **XII. kapitola**

#### **Príprava stavieb**

- 54.** Železničná agentúra Európskej únie zabezpečuje harmonické zavádzanie ERTMS v rámci Európskej únie. Túto činnosť vykonáva posúdením a schválením projektov týkajúcich sa subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré zahŕňajú ERTMS alebo združených projektov. Európsky systém riadenia železničnej dopravy zahŕňa zariadenie ETCS a GSM-R.
- 55.** Ak ide o projekt podľa čl. 54 organizačná zložka ŽSR pripravujúca stavbu priamo alebo prostredníctvom dodávateľa požiada Železničnú agentúru Európskej únie o schválenie navrhovaného technického riešenia ešte pred uverejnením výzvy na predkladanie ponúk v rámci verejného obstarávania. K žiadosti sa príkladá dokumentácia, ktorá zahŕňa:
- a)** návrh špecifikácie predmetu verejného obstarávania alebo opis navrhovaných technických riešení,

- b) dokumenty udávajúce podmienky nevyhnutné z hľadiska technickej a prevádzkovej kompatibility navrhovaného subsystému a vozidiel určených na prevádzku na ňom,
- c) dokumenty potvrdzujúce zhodu navrhovaných technických riešení s požiadavkami príslušnej technickej špecifikácie interoperability,
- d) ďalšie dôležité dokumenty, napríklad stanovisko bezpečnostného orgánu, ES vyhlásenia o overení alebo ES vyhlásenia o zhode.

**56.** Žiadosť sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta Železničnej agentúry Európskej únie. Železničná agentúra Európskej únie informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o úplnosti dokumentácie alebo vyžiada doplnenie dokumentácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie.

Železničná agentúra Európskej únie vydá súhlasné stanovisko alebo informuje žiadateľa o nedostatkoch návrhu vo vopred určenej primeranej lehote najneskôr do dvoch mesiacov od doručenia všetkých informácií.

Ak žiadateľ súhlasí s nedostatkami zistenými Železničnou agentúrou Európskej únie, upraví svoj návrh projektu a podá novú žiadosť o schválenie.

Ak žiadateľ nesúhlasí s nedostatkami, môže do jedného mesiaca od doručenia nesúhlasného stanoviska požiadať o prehodnotenie stanoviska Železničnej agentúry Európskej únie. Železničná agentúra Európskej únie potvrdí alebo zmení svoje stanovisko do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti o prehodnotenie stanoviska.

**57.** V prípade zmeny návrhu po vydaní kladného rozhodnutia musí žiadateľ bezodkladne informovať Železničnú agentúru Európskej únie a bezpečnostný orgán prostredníctvom jednotného kontaktného miesta. Ďalší postup bude určený komunikáciou Železničnej agentúry Európskej únie so žiadateľom.

**58.** V prípade modernizácie alebo obnovy existujúcich pevných štrukturálnych subsystémov organizačná zložka ŽSR pripravujúca stavbu priamo alebo prostredníctvom dodávateľa požiada bezpečnostný orgán o stanovisko k potrebe vydania nového povolenia pre uvedenie do prevádzky. K žiadosti sa príkladá súbor dokumentácie s opisom projektu v rozsahu potrebnom pre rozhodnutie bezpečnostného orgánu.

Bezpečnostný orgán informuje žiadateľa o úplnosti dokumentácie alebo požiada o doplnenie dokumentácie do jedného mesiaca od doručenia žiadosti. Bezpečnostný orgán vydá rozhodnutie vo vopred určenej lehote, najneskôr do štyroch mesiacov od doručenia všetkých dokumentov.

**59.** Neobsadené.

**60.** Neobsadené.

### **XIII. kapitola**

#### **Posudzovanie projektovej dokumentácie stavieb**

**61.** Zamestnanci ŽSR posudzujúci projektovú dokumentáciu stavieb dbajú o to, aby v projektovej dokumentácii boli zohľadnené požiadavky príslušných technických špecifikácií interoperability vždy, pokiaľ nebola udelená MD SR výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability alebo ak v prípade modernizácie alebo obnovy subsystémov tvoriacich železničnú infraštruktúru existujúcich železničných tratí, ktoré

nie sú súčasťou železničného systému Európskej únie, MD SR rozhodlo o čiastočnom alebo úplnom uplatňovaní, resp. neuplatňovaní technických špecifikácií interoperability.

**62.** Posúdenie realizačnej projektovej dokumentácie notifikovanou osobou je potrebné pre zabránenie možných škôd spôsobených realizáciou stavby podľa projektovej dokumentácie, ktorá nespĺňa požiadavky technických špecifikácií interoperability.

## **XIV. kapitola**

### **Preberanie stavieb**

**63.** Zamestnanci ŽSR zúčastňujúci sa na preberaní stavieb sú povinní zabezpečiť, aby v rámci preberacieho konania stavby sa prebrali aj príslušné ES vyhlásenia o overení spolu so súborom technickej dokumentácie v predpísanom formáte a povolenia na uvedenie do prevádzky.

## **XV. kapitola**

### **Uvedenie pevných subsystémov do prevádzky**

**64.** Uvedenie subsystémov energia, infraštruktúra a traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia do prevádzky povoľuje bezpečnostný orgán.

**65.** Žiadateľ o povolenie na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky k žiadosti prikladá dokumentáciu, ktorá obsahuje:

- a) ES vyhlásenie o overení a príslušný súbor technickej dokumentácie,
- b) doklad o technickej kompatibilite subsystému so systémom do ktorého sa integruje, určenej na základe príslušných technických špecifikácií interoperability, vnútroštátnych právnych predpisov a registrov,
- c) doklad o bezpečnej integrácii subsystému určenej na základe príslušných technických špecifikácií interoperability, vnútroštátnych právnych predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód,
- d) doklad o kladnom posúdení návrhu projektu subsystému traťové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návestenia zahŕňajúceho ERTMS Železničnou agentúrou Európskej únie pred uverejnením výzvy na predkladanie ponúk v rámci verejného obstarávania. V prípade zmeny návrhu projektu doklad o výsledku komunikácie so Železničnou agentúrou Európskej únie po oznámení zmeny návrhu projektu.

**66.** Ak dokumentácia priložená k žiadosti nie je úplná, bezpečnostný orgán do jedného mesiaca od doručenia žiadosti požiada žiadateľa o jej doplnenie. Bezpečnostný orgán rozhodne o povolení na uvedenie pevných štrukturálnych subsystémov do prevádzky do štyroch mesiacov od doručenia úplnej dokumentácie a všetkých doplňujúcich informácií.

**67.** Neobsadené.

**68.** Neobsadené.

## **XVI. kapitola**

### **Existujúca infraštruktúra**

**69.** ŽSR môžu v prípade existujúcej železničnej infraštruktúry vykonať preukázanie úrovne súladu so základnými parametrami technických špecifikácií interoperability postupom podľa Odporúčania Komisie 2014/881/EÚ.

Pokiaľ vznikne takáto potreba, preukázanie súladu s TSI a súvisiace postupy sa budú riadiť osobitným IRA spracovaným na tento účel.

## **SIEDMA ČASŤ POŽIADAVKY NA KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ ŽSR**

### **XVII. kapitola Uvedenie koľajových vozidiel na trh**

**70.** Uvedenie koľajových vozidiel na trh a s tým súvisiace činnosti ŽSR sa riešia v predpise ŽSR Z 8.

**71.** Neobsadené.

## **ÔSMA ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

**72.** Tento predpis sa vydáva len v elektronickej podobe a jeho aktuálne znenie je umiestnené v dokumentovom úložisku intranetového portálu ŽSR.

## PREBERANÉ PRÁVNE AKTY

Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii v znení neskorších predpisov
Rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES
Odporúčanie Komisie 2014/881/EÚ z 18. novembra 2014 o postupe na preukázanie úrovne súladu existujúcich železničných tratí so základnými parametrami technických špecifikácií interoperability
Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov
Zákon NR SR č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov v znení neskorších predpisov

## PREDPISY, NORMY A INÉ DOKUMENTY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE

ŽSR Z 8	Pravidlá prevádzky koľajových vozidiel
	Metodický postup pre investorskú činnosť na ŽSR





# SUBSYSTÉMY

## 1. ZOZNAM SUBSYSTÉMOV

Železničný systém sa člení na tieto subsystémy:

**a) v štruktúrálnej oblasti**

1. infraštruktúra,
2. energia,
3. traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia,
4. vozidlové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia,
5. železničné koľajové vozidlá.

**b) vo funkčnej oblasti**

1. prevádzka a riadenie dopravy,
2. údržba,
3. telematické aplikácie v osobnej doprave a v nákladnej doprave.

## 2. OPIS SUBSYSTÉMOV

Komponenty interoperability a požiadavky týkajúce sa interoperability sú určené pre každý subsystém alebo jeho časť v technických špecifikáciách interoperability. Subsystémy zahŕňajú najmä:

### 2.1 Infraštruktúra

Železničné trate, výhybky, železničné priestestia, inžinierske stavby (najmä mosty a tunely), pridruženú infraštruktúru stanice (najmä nástupištia, vchody, služobné priestory, toalety, informačné systémy, prístupové zóny aj so zreteľom na potreby osôb so zníženou pohyblivosťou a osôb so zdravotným postihnutím), bezpečnostné a ochranné zariadenia.

### 2.2 Energia

Elektrifikačný systém vrátane nadzemného trolejového vedenia a traťové časti zariadení na meranie spotreby elektrickej energie a systém spoplatňovania spotreby elektrickej energie.

### 2.3 Traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnosti a riadenia pohybu koľajových vozidiel schválených na jazdu na železničnej sieti.

### 2.4 Vozidlové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia

Všetky vozidlové zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnosti a riadenia pohybu koľajových vozidiel schválených na jazdu po železničnej sieti.

## **2.5 Koľajové vozidlá**

Štruktúra, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, zariadenia na zber prúdu, trakčné jednotky a jednotky na premenu energie, vozidlové zariadenia na meranie spotreby energie a spoplatňovanie elektrickej energie, brzdové zariadenia, ťahadlové mechanizmy, pojazdné zariadenia (najmä podvozky a nápravy) a vypruženia, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, vlakový personál a cestujúci vrátane potrieb pre osoby so zníženou pohyblivosťou), pasívne a aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

## **2.6 Telematické aplikácie**

a) aplikácie v osobnej doprave vrátane systémov poskytujúcich cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémov rezervácie a platieb, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy,

b) aplikácie v nákladnej doprave vrátane informačných systémov (monitorovania nákladu a vlakov v reálnom čase), systémov zoraďovania (zriaďovania a rozraďovania), systémov rezervácie, platieb a fakturácií, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.

## **2.7 Prevádzka a riadenie dopravy**

Postupy a zariadenia umožňujúce koherentnú prevádzku rôznych štrukturálnych subsystémov tak počas normálnej prevádzky, ako aj počas poruchovej prevádzky, vrátane zostavy a vedenia vlakov, plánovania a riadenia železničnej dopravy.

## **2.8 Údržba**

Postupy a s nimi súvisiace zariadenia, logistické strediská pre údržbárske práce a rezervy, ktoré umožnia vykonávať povinnú nápravnú a preventívnu údržbu s cieľom zabezpečiť interoperabilitu v určenej časti siete a zaručiť požadovanú výkonnosť.

# **3. ČLENENIE ŠTRUKTURÁLNYCH SUBSYSTÉMOV**

Štrukturálne subsystémy sa členia na:

### **a) Pevné štrukturálne subsystémy**

1. infraštruktúra,
2. energia,
3. traťové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia.

### **b) Mobilné štrukturálne subsystémy**

1. vozidlové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia,
2. železničné koľajové vozidlá.

# POSTUP ES OVEROVANIA SUBSYSTÉMOV

## 1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY

V rámci postupu overovania subsystémov sa kontroluje a osvedčuje, že subsystém je navrhnutý, konštruovaný a inštalovaný takým spôsobom, aby spĺňal základné požiadavky, ktoré sa ho týkajú, a môže sa povoliť jeho uvedenie do prevádzky alebo uvedenie na trh.

## 2. POSTUP ES OVEROVANIA

### 2.1 Úvod

ES overovaním subsystémov notifikovaná osoba kontroluje a potvrdzuje, že subsystém spĺňa požiadavky príslušných technických špecifikácií interoperability. Týmto postupom nie sú dotknuté povinnosti žiadateľa o overenie dodržiavať ďalšie platné právne záväzné akty Európskej únie a overovania orgánmi posudzovania vyžadované inými právnymi predpismi.

### 2.2 Časti subsystému a etapy

#### 2.2.1 Čiastkové overenie

Podľa žiadosti žiadateľa o overenie je možné overenie zhody s požiadavkami vykonať pre časť subsystému a v určitej etape postupu overovania.

Po čiastkovom overení notifikovaná osoba vyhotoví ES certifikát o čiastkovom overení pre žiadateľa o overenie, ktorý v prípade potreby vyhotoví ES vyhlásenie o čiastkovom overení. ES certifikát o čiastkovom overení a ES vyhlásenie o čiastkovom overení musia obsahovať odkaz na technické špecifikácie interoperability, zhoda s ktorými sa posudzovala.

#### 2.2.2 Časti subsystému

Žiadateľ môže žiadať o čiastkové overenie hociktorej časti subsystému, na ktorú sa rozhodne subsystém deliť. Každú časť subsystému možno podrobiť overeniu v každej etape postupu overovania.

#### 2.2.3 Etapy postupu overovania

Subsystém alebo určené časti subsystému sa overujú v etape:

- a) celkového projektu,
- b) výrobného procesu; výstavby subsystému vrátane stavebných a inžinierskych činností, výroby, montáže komponentov a konečného nastavenia,
- c) záverečného skúšania subsystému.

### 2.3 Certifikát o overení

**2.3.1** Notifikovaná osoba zodpovedná za ES overenie posúdi zhodu subsystému s požiadavkami technických špecifikácií interoperability a vypracuje certifikát o overení určený pre žiadateľa o overenie, ktorý vypracuje ES vyhlásenie o overení. Certifikát o overení musí obsahovať odkaz na technické špecifikácie interoperability, zhoda s ktorými sa posudzovala.

Ak nebola posúdená zhoda subsystému so všetkými relevantnými technickými špecifikáciami interoperability (napríklad v prípade výnimiek, čiastočného uplatňovania technických špecifikácií interoperability v prípade modernizácie, rekonštrukcie alebo obnovy, prechodného obdobia v technických špecifikáciách interoperability alebo špecifických prípadov), certifikát o overení musí obsahovať presný odkaz na technické špecifikácie interoperability alebo ich časti, s ktorými notifikovaná osoba v rámci ES overovania nepreskúmala zhodu.

**2.3.2** Ak boli vydané certifikáty o čiastkovom overení, notifikovaná osoba zodpovedná za ES overenie subsystému zohľadní ES certifikáty o čiastkovom overení pri vydaní ES certifikátu o overení subsystému. V rámci postupu:

- a) potvrdí, že ES certifikáty o čiastkovom overení zodpovedajú relevantným požiadavkám technických špecifikácií interoperability,
- b) skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa nevzťahujú ES certifikáty o čiastkovom overení,
- c) skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.

**2.3.3** V prípade úpravy subsystému, na ktorý sa už vzťahuje ES certifikát o overení, notifikovaná osoba vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a nevyhnutne potrebné, teda posudzovanie sa musí týkať len zmenených častí subsystému a ich rozhraní s nezmenenými časťami subsystému.

**2.3.4** Notifikovaná osoba vykonávajúca overovanie subsystému, vypracuje tú časť súboru technickej dokumentácie, ktorá patrí do rozsahu jej pôsobnosti.

## **2.4 Súbor technickej dokumentácie**

Súbor technickej dokumentácie je prílohou ES vyhlásenia o overení, zostavuje ho žiadateľ o overenie a musí obsahovať:

- a) opis technických vlastností subsystému alebo jeho časti, podrobné výkresy skutočného vyhotovenia, elektrické a hydraulické schémy, schémy ovládacích obvodov, opis systémov spracúvania dát a automatických systémov v rozsahu potrebnom na zdokumentovanie vykonaného overenia zhody, prevádzkové a údržbárske príručky atď.,
- b) zoznam komponentov interoperability začlenených do subsystému,
- c) kópie ES vyhlásení o zhode použitých komponentov interoperability, ku ktorým sú podľa potreby priložené príslušné podklady o výpočtoch, kópie záznamov o skúškach a preskúmaniach vykonaných notifikovanou osobou na základe technických špecifikácií interoperability,
- d) ES certifikát o čiastkovom overení, ak je to aktuálne, tiež ES vyhlásenie o čiastkovom overení, ktoré sa prikladajú k ES certifikátu o overení subsystému, vrátane výsledku overenia ich platnosti notifikovanou osobou,
- e) ES certifikát o overení spolu s podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovanou osobou zodpovednou za ES overenie, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami technických špecifikácií interoperability, a v ktorom sa uvedú výhrady zaznamenané počas výkonu činností a ktoré neboli odvolané. Prílohou certifikátu by mali byť správy o kontrole a o audite vypracované notifikovanou osobou v súvislosti s overením subsystému,

- f) ES certifikáty o overení vydané v súlade s inými právne záväznými aktmi Európskej únie,
- g) ak sa požaduje bezpečná integrácia do existujúceho subsystému, správu nezávislého posudzovateľa uplatňovania spoločných bezpečnostných metód hodnotenia a posudzovania rizík.

## **2.5 Dohľad vykonávaný notifikovanou osobou**

**2.5.1** Cieľom dohľadu je zabezpečiť, aby sa počas realizácie subsystému splnili požiadavky technických špecifikácií interoperability.

**2.5.2** Notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu realizácie subsystému musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, do skladových priestorov a podľa potreby do prefabrikačných alebo skúšobných zariadení a do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Žiadateľ musí poskytnúť notifikovanej osobe dokumentáciu potrebnú na tento účel, najmä realizačné výkresy a technickú dokumentáciu týkajúcu sa subsystému.

**2.5.3** Notifikovaná osoba zodpovedná za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdila súlad s požiadavkami technických špecifikácií interoperability. Záznamy o audite musí poskytnúť osobám zodpovedným realizáciu subsystému. Môže požadovať svoju účasť pri určitých etapách realizačných činností.

**2.5.4** Notifikovaná osoba môže vykonať aj neohlásenú návštevu staveniska alebo výrobné dielne. Počas takejto návštevy môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaná osoba musí osobám zodpovedným za realizáciu subsystému poskytnúť protokol o kontrole a prípadne protokol o audite.

**2.5.5** Ak to príslušné technické špecifikácie interoperability vyžadujú, notifikovaná osoba môže s cieľom vydať ES vyhlásenie o vhodnosti na použitie monitorovať subsystém, v ktorom je zabudovaný komponent interoperability, pre posúdenie vhodnosti jeho použitia v železničnom prostredí.

## **2.6 Predkladanie**

Súbor technickej dokumentácie podľa čl. 2.4 prikladá notifikovaná osoba k ES certifikátu o overení.

Súbor technickej dokumentácie sa musí pripojiť k ES vyhláseniu o overení, ktoré žiadateľ o povolenie na uvedenie do prevádzky alebo uvedenie na trh predkladá Železničnej agentúre Európskej únie alebo bezpečnostnému orgánu.

Žiadateľ o overenie musí uchovávať kópiu súboru technickej dokumentácie počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor technickej dokumentácie sa musí zaslať každému inému členskému štátu na požiadanie. Železničná agentúra Európskej únie alebo bezpečnostný orgán môžu žiadať predloženie dokumentov spolu s povolením v ich úradnom jazyku.

## **2.7 Jazyk**

Dokumentácia a korešpondencia týkajúca sa postupov ES overovania musí byť vedená v jazyku príslušnom sídlu žiadateľa o overenie alebo v inom úradnom jazyku Európskej únie akceptovanom žiadateľom.

### **3. POSTUP OVEROVANIA PODĽA VNÚTROŠTÁTNYCH PREDPISOV**

#### **3.1 Úvod**

Postupom overovania podľa vnútroštátnych predpisov poverená právnická osoba kontroluje a osvedčuje, že subsystém spĺňa požiadavky vnútroštátnych všeobecne záväzných právnych predpisov platných na subsystém.

#### **3.2 Certifikát o overení**

Poverená právnická osoba vyhotoví pre žiadateľa o overenie certifikát o overení.

Certifikát obsahuje konkrétne odkazy na vnútroštátne všeobecne záväzné právne predpisy, zhodu s ktorými preskúmala poverená právnická osoba pri overovaní.

V prípade subsystému koľajové vozidlo poverená právnická osoba rozčlení certifikát o overení do dvoch častí. Prvá časť bude odkazovať na vnútroštátne predpisy týkajúce sa technickej zlučiteľnosti vozidla a železničnej infraštruktúry, druhá časť bude odkazovať na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.

#### **3.3 Súbor technickej dokumentácie**

Súbor technickej dokumentácie zostavený poverenou právnickou osobou a žiadateľom o overenie tvorí prílohu k certifikátu o overení podľa vnútroštátnych predpisov a obsahuje technické údaje relevantné z hľadiska posúdenia zhody subsystému alebo jeho časti s vnútroštátnymi predpismi.

Pokiaľ sa overenie podľa vnútroštátnych predpisov týka len časti subsystému, súbor technickej dokumentácie pre overenie podľa vnútroštátnych predpisov a certifikát o overení podľa vnútroštátnych predpisov sa zahrnú do súboru technickej dokumentácie týkajúceho sa ES overenia subsystému.

#### **3.4 Jazyk**

Súbor technickej dokumentácie a korešpondencia týkajúca sa postupov overovania podľa vnútroštátnych predpisov musia byť vedené v jazyku príslušnom sídlu žiadateľa o overenie alebo v inom úradnom jazyku Európskej únie akceptovanom žiadateľom.

### **4. OVEROVANIE ČASTÍ SUBSYSTÉMOV**

Na overovanie častí subsystémov sa ustanovenia tejto prílohy uplatňujú v potrebnom rozsahu.

Postupy posudzovania zhody a vhodnosti na použitie, ktoré uplatňujú notifikované osoby v etape projektovania a výroby, vychádzajú z modulov definovaných v Rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ v súlade s podmienkami uvedenými v technických špecifikáciách interoperability.

## **ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY**

### **1. VŠEOBECNÉ POŽIADAVKY**

#### **1.1 Bezpečnosť**

**1.1.1** Projektovanie, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie dôležitých bezpečnostných súčastí a najmä súčastí, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, musí zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá bezpečnostným cieľom určeným pre železničnú sieť, vrátane cieľov špecifických pre mimoriadne situácie.

**1.1.2** Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktorá je potrebná na zaručenie bezpečného pohybu vozidla pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového systému vozidla musia zaručovať, že je možné zastaviť v rozsahu určenej zábrzdnej vzdialenosti z maximálnej povolenej rýchlosti.

**1.1.3** Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému normálnemu alebo výnimočnému namáhaniu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.

**1.1.4** Projektovanie stabilných zariadení a koľajových vozidiel a výber použitých materiálov musí pri požiari obmedzovať tvorbu, šírenie a účinky ohňa a dymu.

**1.1.5** Zariadenia určené na manipuláciu zo strany užívateľov musia byť navrhnuté tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení ani na zdravie a bezpečnosť užívateľov, ak sa budú používať predvídateľným spôsobom, aj keď nie sú v súlade s vyvesenými pokynmi.

#### **1.2 Spôľahlivosť a použiteľnosť**

Monitorovanie a údržba stabilných alebo pohyblivých súčastí, ktoré sa podieľajú na pohybe koľajových vozidiel, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať tak, aby boli za plánovaných podmienok prevádzkyschopné.

#### **1.3 Zdravie**

**1.3.1** Vo vlakoch a v železničnej infraštruktúre sa nesmú používať materiály, ktoré by pri danom spôsobe použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.

**1.3.2** Tieto materiály sa musia vybrať, spracovať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä pri požiari.

#### **1.4 Ochrana životného prostredia**

**1.4.1** Vplyv zariadení a prevádzkovania železničného systému na životné prostredie sa musí posúdiť, zhodnotiť a brať do úvahy už v štádiu projektovania tohto systému v súlade s predpismi Európskej únie.

**1.4.2** Vo vlakoch a v železničnej infraštruktúre sa musia používať materiály zabraňujúce emisii výparov a plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä pri požiari.

**1.4.3** Železničné koľajové vozidlá a energetické napájacie systémy sa musia projektovať a vyrábať tak, aby boli zlučiteľné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, ktoré môžu rušiť.

**1.4.4** Výsledkom projektového riešenia a prevádzky železničného systému nesmie byť nepripustne vysoká hladina hluku, ktorý tento systém spôsobuje v oblastiach

nachádzajúcich sa v blízkosti železničnej infraštruktúry a v kabíne rušňovodiča.

**1.4.5** Prevádzka železničného systému, ktorý je udržiavaný v stave určenom predpismi nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií v blízkosti železničnej infraštruktúry a na činnosti tam vykonávané.

### **1.5 Technická zlučiteľnosť**

Technické charakteristiky železničnej infraštruktúry a pevných zariadení musia byť zlučiteľné vzájomne a aj so zariadeniami zabudovanými v koľajových vozidlách.

Ak je dodržiavanie týchto parametrov na určitých častiach železničnej siete problematické, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.

### **1.6 Prístupnosť**

**1.6.1** Subsystemy infraštruktúra a železničné koľajové vozidlá musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, pre zabezpečenie rovnakej prístupnosti ako ostatným osobám, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky, tiež prijatím iných primeraných opatrení, najmä projektovaním, výstavbou, obnovou, modernizáciou, údržbou a prevádzkou príslušných častí subsystémov, ktoré sú prístupné verejnosti.

**1.6.2** Subsystemy prevádzka a telematické aplikácie v osobnej doprave musia zabezpečovať nevyhnutné funkcie vyžadované na uľahčenie prístupu osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou na rovnakom základe s ostatnými osobami, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky a prijímú iné primerané opatrenia.

## **2. POŽIADAVKY ŠPECIFICKÉ PRE KAŽDÝ SUBSYSTÉM**

### **2.1 Infraštruktúra**

#### **2.1.1 Bezpečnosť**

Musia byť vykonané príslušné opatrenia s cieľom zabrániť prístupu a nežiaducim vniknutiam do zariadení.

Musia byť vykonané opatrenia s cieľom obmedziť nebezpečenstvá, ktorým sú vystavení ľudia, najmä pri jazde vlakov cez stanice.

Verejne prístupná časť železničnej infraštruktúry musí byť navrhnutá a postavená tak, aby sa obmedzili všetky bezpečnostné riziká pre ľudí (napr. stabilita, požiar, prístupnosť, evakuácia, nástupištia atď.).

Musia byť určené opatrenia, ktoré zohľadňujú mimoriadne bezpečnostné podmienky v tuneloch a na viaduktoch.

#### **2.1.2 Prístupnosť**

Verejne prístupná časť subsystému infraštruktúry musí byť prístupná osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.



## **2.2 Energia**

### **2.2.1 Bezpečnosť**

Prevádzka energetických napájacích systémov nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov, cestujúcich, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti železničnej trate a iných osôb.

### **2.2.2 Ochrana životného prostredia**

Prevádzkovanie elektrických alebo tepelných energetických systémov nesmie narúšať životné prostredie nad rámec ustanovených limitov.

### **2.2.3 Technická zlučiteľnosť**

Používané elektrické a tepelnoenergetické systémy musia umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu, a ak ide o systémy zásobovania elektrickou energiou, musia byť tieto systémy zlučiteľné so zbernými zariadeniami namontovanými na vlakoch.

## **2.3 Zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia**

### **2.3.1 Bezpečnosť**

Používané zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia musia umožňovať dopravu vlakov s úrovňou bezpečnosti zodpovedajúcou bezpečnostným cieľom vytýčeným pre železničnú sieť. Tiež musia zaisťovať bezpečný chod vlakov, ktoré sa smú dopravovať počas poruchovej prevádzky.

### **2.3.2 Technická zlučiteľnosť**

Nová železničná infraštruktúra a nové koľajové vozidlá vyrobené alebo vyvinuté po schválení zlučiteľných systémov riadenia, zabezpečenia a návštenia musia byť prispôsobené na použitie v týchto systémoch.

Zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia inštalované v kabíne rušňovodiča musia umožniť normálnu prevádzku za určených podmienok v celom železničnom systéme.

## **2.4 Železničné koľajové vozidlá**

### **2.4.1 Bezpečnosť**

Konštrukčné vyhotovenie železničných koľajových vozidiel a spojení medzi železničnými koľajovými vozidlami musí byť projektované tak, aby pri zrážke alebo vykoľajení chránili rušňovodiča a priestory pre cestujúcich.

Elektrické zariadenie nesmie narúšať bezpečnosť a činnosť zariadení riadenia, zabezpečenia a návštenia.

Spôsoby brzdenia a vytvárané namáhanie musia byť zlučiteľné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a návestným systémom.

V záujme bezpečnosti a ochrany zdravia osôb je nutné vykonať opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým prúdom.

Ak hrozí nebezpečenstvo, príslušné komunikačné zariadenie železničného koľajového vozidla musí umožniť cestujúcim komunikovať s rušňovodičom a

sprevádzajúcim personálom.

Súčasťou dverí musí byť systém ich otvárania a zatvárania zaručujúci bezpečnosť cestujúcich.

Je nevyhnutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nevyhnutné prijať potrebné opatrenia zohľadňujúce osobitné bezpečnostné podmienky v tuneloch a na viaduktoch.

Vo vlaku musí byť bezpodmienečne núdzový osvetľovací systém s dostatočnou intenzitou a trvaním osvetlenia.

Vo vlakoch musí byť rozhlasový systém, ktorý je prostriedkom informovania verejnosti vlakovým personálom.

Cestujúcim sa musia poskytnúť zrozumiteľné a úplné informácie o pravidlách pre nich platných v železničných staniciach, ako aj vo vlakoch.

#### **2.4.2 Spoľahlivosť a použiteľnosť**

Zabezpečovacie zariadenia, pojazdové (podvozky), trakčné a brzdové zariadenia, ako aj kontrolný a riadiaci systém sa musia projektovať tak, aby pri mimoriadnostiach umožňovali pokračovať v jazde vlaku bez nepriaznivých vplyvov na zariadenie, ktoré zostalo v prevádzke.

#### **2.4.3 Technická zlučiteľnosť**

Elektrické zariadenie koľajových vozidiel musí byť zlučiteľné s prevádzkou zariadení infraštruktúry riadenia, zabezpečenia a návestenia.

Pri elektrickej trakcii musia charakteristiky zberných zariadení umožňovať jazdu koľajových vozidiel s využitím systémov energetického napájania.

Charakteristiky železničných koľajových vozidiel musia umožňovať jazdu na každej železničnej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka.

#### **2.4.4 Kontrola**

Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zhromažďované týmto zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

#### **2.4.5 Prístupnosť**

Verejne prístupný subsystém infraštruktúry a verejne prístupný subsystém železničné koľajové vozidlá musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou.

### **2.5 Údržba**

#### **2.5.1 Zdravie a bezpečnosť**

Technické zariadenia a postupy používané v strediskách údržby musia zaistiť bezpečnú prevádzku subsystému a nesmú spôsobovať zdravotné a bezpečnostné riziká.

#### **2.5.2 Ochrana životného prostredia**

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby musia byť v súlade s predpismi zameranými na starostlivosť o životné prostredie.

### **2.5.3 Technická zlučiteľnosť**

Zariadenia na údržbu železničných koľajových vozidiel musia umožniť vykonávanie činností týkajúcich sa bezpečnosti, zdravia a pohodlia vo všetkých železničných koľajových vozidlách, pre ktoré boli navrhnuté.

## **2.6 Prevádzka a riadenie dopravy**

### **2.6.1 Bezpečnosť**

Prevádzkové predpisy železničnej siete a odborná spôsobilosť rušňovodičov a vlakového personálu, ako aj personálu riadiacich stredísk sa musia zosúladiť tak, aby sa zaistila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú dopravu a na vnútroštátnu dopravu.

Údržbárske činnosti a intervaly údržby, školenie a odborná spôsobilosť personálu stredísk údržby a riadiacich stredísk, ako aj systém zabezpečenia kvality, určené príslušnými prevádzkovateľmi riadiacich stredísk a stredísk údržby, musia zaisťovať vysokú úroveň bezpečnosti.

### **2.6.2 Spôľahlivosť a použiteľnosť**

Údržbárske činnosti a intervaly bežnej údržby, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, určené prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby, musia zaisťovať vysokú úroveň spoľahlivosti a použiteľnosti systému.

### **2.6.3 Technická zlučiteľnosť**

Prevádzkové predpisy železničnej siete a odborná spôsobilosť rušňovodičov a vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila prevádzková účinnosť železničného systému, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky kladené na cezhraničnú dopravu a na vnútroštátnu dopravu.

### **2.6.4. Prístupnosť**

Musia byť prijaté primerané opatrenia, ktoré zabezpečia nevyhnutné zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

## **2.7 Telematické aplikácie pre osobnú dopravu a pre nákladnú dopravu**

### **2.7.1 Technická zlučiteľnosť**

Základné požiadavky na telematické aplikácie zaručujú minimálnu kvalitu prepravy tak pre cestujúcich, ako aj pre odosielateľov a príjemcov tovarov, najmä pokiaľ ide o technickú zlučiteľnosť. Databázy, softvérové a dátové komunikačné protokoly musia umožniť maximálnu vzájomnú výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a prevádzkovateľmi a jednoduchý prístup užívateľov k všetkým informáciám okrem dôverných obchodných informácií.

### **2.7.2 Spôľahlivosť a použiteľnosť**

Metódy využívania, riadenia, aktualizovania a uchovávanía týchto databáz, softvéru a dátových komunikačných protokolov musia zaručiť účinnosť týchto systémov a kvalitu dopravy.

### **2.7.3 Zdravie**

Rozhrania medzi týmito systémami a ich užívateľmi musia byť v súlade s predpismi týkajúcimi sa ergonómie a ochrany zdravia.

### **2.7.4 Bezpečnosť systému**

Na uchovávanie alebo prenos informácií týkajúcich sa bezpečnosti systému sa musí zabezpečiť vhodná úroveň integrity a spoľahlivosti.

### **2.7.5. Prístupnosť pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou**

Musia byť prijaté také kroky, ktoré zabezpečia, aby boli v subsystémoch pre telematické aplikácie vzťahujúce sa na cestujúcich zjednodušené funkcie vyžadované na zaistenie prístupu pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

## **SÚBOR DOKUMENTÁCIE K ŽIADOSTI O UDELENIE VÝNIMKY Z UPLATŇOVANIA TECHNICKÝCH ŠPECIFIKÁCIÍ INTEROPERABILITY**

K žiadosti o výnimku v zmysle čl. 14 tohto predpisu sa musia priložiť tieto dokumenty:

1. opis prác, tovaru a služieb, vo vzťahu ku ktorým sa požaduje výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability, s uvedením kľúčových dátumov, zemepisnej polohy, ako aj funkčnej a technickej oblasti,
2. presný odkaz na tie technické špecifikácie interoperability alebo ich časti, z ktorých sa požaduje udelenie výnimky,
3. presný odkaz na alternatívne ustanovenia, ktoré sa navrhujú uplatňovať,
4. odôvodnenie pokročilého štádia vývoja návrhu alebo existencie už uzatvorenej zmluvy, ak ide o výnimku podľa článku 13. písm. a) tohto predpisu,
5. požadovaný čas dočasnej výnimky s príslušným odôvodnením, ak ide o výnimku podľa článku 13. písm. b) tohto predpisu,
6. odôvodnenie výnimky s uvedením hlavných dôvodov technického, stavebno-technického, hospodárskeho, obchodného, prevádzkového a administratívneho charakteru,
7. odôvodnenie výnimky s uvedením údajov odôvodňujúcich ohrozenie hospodárskej životaschopnosti projektu alebo ohrozenie kompatibility železničného systému, ak ide o výnimku podľa článku 13. písm. c) tohto predpisu,
8. každú ďalšiu informáciu, ktorou sa odôvodňuje výnimka,
9. opis opatrení, ktoré sa plánujú prijať s cieľom podporiť konečnú interoperabilitu projektu; ak ide o menej významnú výnimku, tento opis sa nevyžaduje.

Dokumentáciu navrhovateľ predkladá v elektronickej podobe v slovenskom jazyku, prípadne v inom jazyku s overeným prekladom.

