

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR

R 2

Predpis

**ZABEZPEČENIE INTEROPERABILITY NA
ŽSR**

ŽELEZNICE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

ŽSR
R 2

Predpis

ZABEZPEČENIE INTEROPERABILITY NA ŽSR

Gestorský útvar Odbor expertízy GR ŽSR	Číslo 23801/2020/O230
Účinnosť od 16. 06. 2020	
Schválil Ing. Igor Polák generálny riaditeľ ŽSR	Dňa 16.01. 2020

OBSAH

Zoznam príloh	4
Záznam o úpravách predpisu	5
Rozsah znalostí	6
Zoznam použitých značiek a skratiek	7
Zoznam použitých pojmov	8
PRVÁ ČASŤ - ZÁKLADNÉ USTANOVENIA	10
I. kapitola – Úvodné ustanovenia	10
DRUHÁ ČASŤ – TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY	11
II. kapitola – Obsah technických špecifikácií interoperability	11
III. kapitola – Výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability	12
TRETIA ČASŤ – KOMPONENTY INTEROPERABILITY	12
IV. kapitola – Používanie komponentov interoperability v železničnom systéme	12
V. kapitola – Postup posudzovania zhody komponentov interoperability	13
ŠTVRTÁ ČASŤ - SUBSYSTEMY	14
VI. Kapitola – Uvádzanie subsystémov na trh alebo do prevádzky	14
VII. kapitola – Postup overovania subsystémov	14
VIII. kapitola – Nesúladsystému s ES vyhlásením o overení	15
IX. kapitola – Posúdenie potreby nového uvedenia subsystému do prevádzky	15
PIATA ČASŤ - ES VYHLÁSENIA O OVERENÍ	16
X. kapitola – ES vyhlásenia o overení	16
ŠIESTA ČASŤ – ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA STAVBY ŽSR	17
XI. kapitola – Uplatňovanie technických špecifikácií interoperability	17
XII. kapitola - Príprava stavieb	17
XIII. kapitola – Posudzovanie projektovej dokumentácie stavieb	18
XIV. kapitola – Preberanie stavieb	19
XV. kapitola – Uvedenie pevných subsystémov do prevádzky	19
XVI. kapitola – Existujúca infraštruktúra	20
SIEDMA ČASŤ – POŽIADAVKY NA KOĽAJOVÉ VOZIDLÁ ŽSR	21
XVII. kapitola – Uvedenie koľajových vozidiel na trh	21
ÔSMA ČASŤ – ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA	22
PREBERANÉ PRÁVNE DOKUMENTY	23
PREDPISY A NORMY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE	23

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha č.	Názov prílohy
1	Systém transeurópskych železníc
2	Subsystémy
3	Postup ES overovania subsystémov
4	Základné požiadavky
5	Súbor dokumentácie k žiadosti o povolenie výnimky z uplatňovania technických špecifikácií interoperability

ZÁZNAM O ÚPRAVÁCH PREDPISU

Číslo úpravy	Účinnosť od	Opravil			Poznámka
		dňa	meno	podpis	

ROZSAH ZNALOSTÍ

Organizačný útvar	Funkcia (pracovná činnosť)	Znalosť
GR ŽSR - odbor stratégie a zahraničnej spolupráce - odbor investorský - odbor expertízy - odbor financovania, účtovníctva a daní - odbor controllingu - odbor dopravy - odbor železničných tratí a stavieb - odbor oznamovacej a zabezpečovacej techniky a elektrotechniky - odbor riadenia ľudských zdrojov VOJ ŽSR	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
ETCS	Európsky systém zabezpečenia jazdy vlaku
EÚ	Európska únia
ES	Európske spoločenstvo
GR ŽSR	Generálne riaditeľstvo Železníc Slovenskej republiky
GSM-R	Železničná digitálna rádiová sieť (Global Mobile System – Railways)
MDV SR	Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky
VOJ ŽSR	Vnútorná organizačná jednotka ŽSR
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

ZOZNAM POUŽITÝCH POJMOV

Bezpečnostný orgán	úlohami týkajúcimi sa bezpečnosti železničného systému. V Slovenskej nostným orgánom Dopravný úrad;
ES vyhlásenie o overení	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;
Interoperabilita	znamená schopnosť železničného systému spĺňajúceho špecifikované požiadavky umožniť bezpečný a plynulý pohyb koľajových vozidiel spĺňajúcich špecifikované požiadavky;
Jednotné kontaktné miesto	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;
Komponent interoperability	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;
Modernizácia	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 použitelnosti hmotného majetku a nehmotného majetku o také súčasti, ktoré pôvodný majetok neobsahoval, pričom tvoria neoddeliteľnú súčasť majetku;
Notifikovaná osoba	je autorizovaná iná právnická osoba, notifikovaná Európskej komisii 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;
Obnova	sú rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;
Projekt v pokročilom štádiu vývoja	je každý projekt, ktorého etapa plánovania alebo výstavby je v takom štádiu, keď zmena uplatňovaných technických špecifikácií môže ohroziť životaschopnosť projektu v plánovanej podobe;
Rekonštrukcia	podľa zákona č. 595/2003 Z. z. sa rekonštrukciou rozumejú také zásahy do hmotného majetku, ktoré majú za následok zmenu jeho účelu použitia, kvalitatívnu zmenu jeho výkonnosti alebo technických parametrov, pričom za zmenu technických parametrov nemožno považovať zámenu použitého materiálu pri dodržaní jeho porovnateľných vlastností;
Systém	tvoria určené železničné trate Európskej únie podľa prílohy č. 1;

transeurópskych železníc	
Špecifický prípad	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;
Technická špecifikácia interoperability	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;
Uvádzanie do prevádzky	sú činnosti, ktorými sa štrukturálny subsystém uvádza do svojho určeného prevádzkového stavu v železničnom systéme;
Základné požiadavky	sú všetky požiadavky uvedené v prílohe č. 4, ktoré musí spĺňať železničný systém a jeho subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;
Železničný systém	tvoria železničné dráhy a koľajové vozidlá určené na dopravu po nich. Člení sa na subsystémy uvedené v prílohe č. 2;

PRVÁ ČASŤ

ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

I. kapitola

Úvodné ustanovenia

- 1.** Predpis ŽSR R 2 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 podľa stanoveného rozsahu znalostí. Pre externých dodávateľov projektovej dokumentácie, prác, výkonov, alebo služieb pre ŽSR je predpis záväzný na základe zmluvy.
- 6.** Dňom nadobudnutia účinnosti tohto predpisu sa ruší predpis ŽSR R 2 „Zabezpečenie interoperability na ŽSR“, schválený pod č. 12637/2010/O150-1, ktorý nadobudol účinnosť dňa 01. 10. 2010.
- 7.** Neobsadené.

DRUHÁ ČASŤ

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

II. kapitola

Obsah technických špecifikácií interoperability

- 8.** Pre každý subsystém uvedený v prílohe č. 2 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,
 - 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 alebo rekonštrukcie,
 - 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 zabezpečenia kompatibility 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. 4, 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 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. MDV 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 rekonštrukcie existujúceho subsystému 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, rekonštrukcia 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.).

14. Obsah súboru dokumentácie k žiadosti o povolenie výnimky z uplatňovania technických špecifikácií je uvedený v prílohe č. 5. Súbor dokumentácie sa posiela na posúdenie bezpečnostnému orgánu.

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 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 povoľovacích listov, vzorových listov, všeobecných technických a dodacích podmienok a technicko-dodacích podmienok, 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 prípadne vnútroštátnych právnych predpisov posúdila notifikovaná osoba postupom overovania podľa prílohy č. 3 a pre ktorý vydala ES certifikát 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. 2 tohto predpisu.
- 29.** Overovanie subsystémov podľa vnútroštátnych právnych predpisov sa uplatňuje výlučne:
- a) v prípade otvorených bodov v technických špecifikáciách interoperability,
 - b) ak MDV 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. 3.
- 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 ES certifikátu o overení subsystému, čiastkového ES certifikátu o overení a certifikátu o overení podľa vnútroštátnych právnych predpisov je príslušný súbor technickej dokumentácie podľa prílohy č. 3.

36. Neobsadené.

VIII. kapitola

Nesúlad subsystému s ES vyhlásením o overení

37. 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. 4, 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.

38. Neobsadené.

IX. kapitola

Posúdenie potreby nového uvedenia subsystému do prevádzky

39. ŽSR alebo nimi poverená osoba v rámci prípravy modernizácie, rekonštrukcie 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, rekonštrukcii alebo obnove do prevádzky. K žiadosti sa prikladajú podklady opisujúce rozsah modernizácie, rekonštrukcie alebo obnovy štrukturálneho subsystému.

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

41. Neobsadené.

PIATA ČASŤ ES VYHLÁSENIA O OVERENÍ

X. kapitola ES vyhlásenia o overení

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

ŠIESTA ČASŤ

ŠPECIFICKÉ POŽIADAVKY NA STAVBY ŽSR

XI. kapitola

Uplatňovanie technických špecifikácií interoperability

- 46.** Technické špecifikácie interoperability sa plne uplatňujú na novú železničnú infraštruktúru.
- 47.** V prípade modernizácie, rekonštrukcie alebo obnovy subsystémov existujúcej železničnej infraštruktúry železničných tratí, ktoré sú súčasťou systému transeurópskych železníc sa môžu uplatniť odchýlky od technických špecifikácií interoperability a špecifické prípady uvedené priamo v technických špecifikáciách interoperability.
- 48.** MDV SR môže udeliť výnimku z uplatňovania technických špecifikácií interoperability v prípadoch uvedených v príslušných právnych aktoch. Tieto prípady sú tiež uvedené v tomto predpise.
- 49.** MDV SR môže rozhodnúť o uplatňovaní, resp. neuplatňovaní technických špecifikácií interoperability na subsystémy tvoriace železničnú infraštruktúru existujúcich železničných tratí, ktoré nie sú súčasťou systému transeurópskych železníc a ktoré majú byť modernizované, rekonštruované alebo obnovené.
- 50.** 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.
- 51.** Neobsadené.
- 52.** Neobsadené.

XII. Kapitola

Príprava stavieb

- 53.** Železničná agentúra Európskej únie zabezpečuje harmonické zavádzanie ERTMS v rámci Európskej únie. Túto činnosť vykonáva posúdením a schválením projektu subsystému riadenia, traťového zabezpečovacieho zariadenia a návestenia zahŕňajúceho zariadenia ETCS a GSM-R.
- 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 prikladá 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, certifikáty o overení alebo certifikáty o zhode.

55. Žiadosť sa podáva prostredníctvom jednotného kontaktného miesta Železničnej agentúry Európskej únie. Železničná agentúra Európskej únie informuje žiadateľa do jedného mesiaca po podaní žiadosti o úplnosti dokumentácie alebo vyžiada doplnenie dokumentácie.

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 požiadať o prehodnotenie stanoviska Železničnej agentúry Európskej únie.

56. 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.

57. V prípade modernizácie, rekonštrukcie 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.

58. Neobsadené.

59. Neobsadené.

XIII. kapitola

Posudzovanie projektovej dokumentácie stavieb

60. Zamestnanci ŽSR posudzujúci projektovú dokumentáciu stavieb dbajú o to, aby v projektovej dokumentácii boli zohľadnené požiadavky príslušných technických špecifikácií interoperability vždy pokiaľ nebola udelená MDV SR výnimka z uplatňovania technických špecifikácií interoperability alebo ak v prípade modernizácie, rekonštrukcie alebo obnovy subsystémov tvoriacich železničnú infraštruktúru existujúcich železničných tratí, ktoré nie sú súčasťou systému transeurópskych železníc MDV SR

rozhodlo o čiastočnom alebo úplnom uplatňovaní, resp. neuplatňovaní technických špecifikácií interoperability.

61. 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

62. 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

63. Uvedenie subsystémov energia, infraštruktúra a traťové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia povoľuje bezpečnostný orgán.

64. 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 a spoločných bezpečnostných metód,
- d) doklad o kladnom posúdení projektu subsystému traťové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia zahŕňajúceho ERTMS Železničnou agentúrou Európskej únie pred uverejnením výzvy na predkladanie ponúk v rámci verejného obstarávania. V prípade zmeny projektu doklad o výsledku komunikácie so Železničnou agentúrou Európskej únie po oznámení zmeny projektu.

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

66. Neobsadené.

67. Neobsadené.

XVI. kapitola

Existujúca infraštruktúra

68. 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

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

70. Neobsadené.

ÔSMA ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

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

PREBERANÉ PRÁVNE DOKUMENTY

Zákon NR SR č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

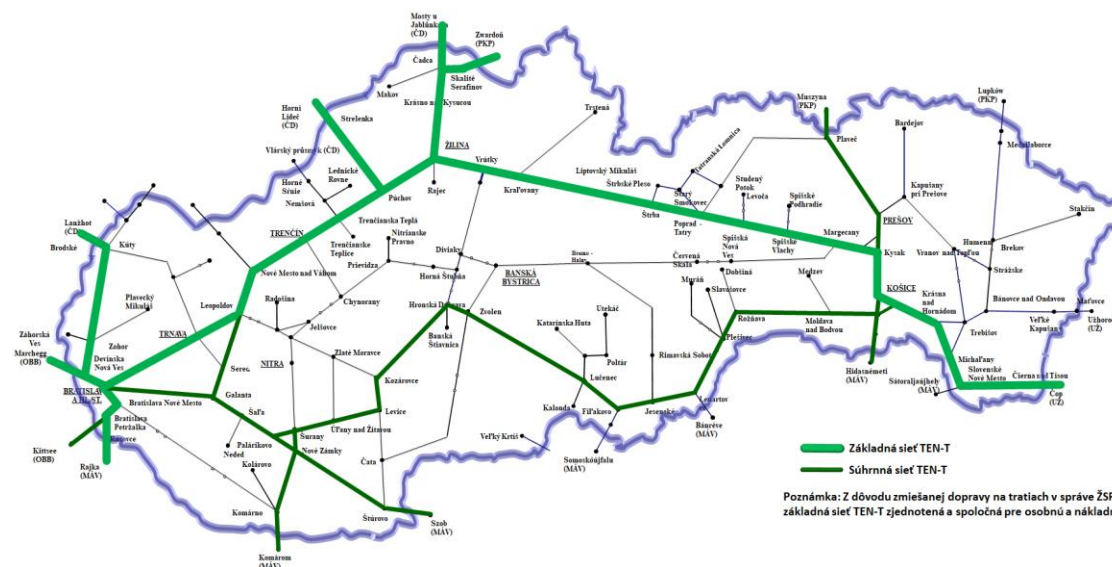
Zákon NR SR č. 595/2003 Z. z. o dani z príjmov a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov

PREDPISY A NORMY, NA KTORÉ SA ODKAZUJE

ŽSR Z 8	Pravidlá prevádzky koľajových vozidiel
---------	--

SYSTÉM TRANSEURÓPSKÝCH ŽELEZNÍC

Trate ŽSR zaradené do systému transeurópskych železníc



Zoznam tratí ŽSR zaradených do systému transeurópskych železníc (pozri obrázok:

- a)** št. hranica Česko/Slovensko - Kúty – Malacky – Devínska Nová Ves (DNV) – Bratislava,
- b)** Bratislava – Trnava – Piešťany - Nové Mesto n./Váhom – Púchov - Považská Bystrica – Žilina – Vrútky – Ružomberok - Poprad – Kysak - Košice – Slovenské Nové Mesto - Čierna nad Tisou - št. hranica Slovensko/Ukrajina,
- c)** Žilina - Čadca - Skalité - št. hranica Slovensko/Poľsko,
- d)** Čadca – Svrčinovec – št. hranica Slovensko/Česko,
- e)** Bratislava hl. stanica - Bratislava Nové Mesto – Bratislava Petržalka – št. hranica Slovensko/Rakúsko,
- f)** Bratislava Petržalka – Rusovce - št. hranica Slovensko/Maďarsko,
- g)** Púchov – Lúky nad Makytou – št. hranica Slovensko/Česko,
- h)** Devínska Nová Ves (DNV) - št. hranica Slovensko/Rakúsko,
- i)** Bratislava – Galanta – Palárikovo - Nové Zámky – Štúrovo - št. hranica Slovensko/Maďarsko,
- j)** Galanta – Leopoldov,
- k)** Nové Zámky – Komárno - št. hranica Slovensko/Maďarsko,
- l)** št. hranica Poľsko/Slovensko – Plaveč – Prešov – Kysak – Košice – Čaňa - št. hranica Slovensko/Maďarsko,
- m)** Palárikovo – Šurany – Levice - Zvolen – Lučenec – Fiľakovo – Lenartovce - Rožňava – Košice.

SUBSYSTEMY

1. ZOZNAM SUBSYSTEMOV

Železničný systém sa člení na tieto subsystemy:

a) v štrukturálnej oblasti

1. infraštruktúra,
2. energia,
3. traťové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia,
4. vozidlové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia,
5. 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 SUBSYSTEMOV

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

2.1 Infraštruktúra

Železničné trate, výhybky, železničné priecestia, 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 zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnosti a riadenia pohybu koľajových vozidiel.

2.4 Vozidlové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návštenia

Všetky vozidlové zariadenia potrebné na zaistenie bezpečnosti a riadenia pohybu koľajových vozidiel.

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 ES certifikát o overení určený pre žiadateľa o overenie, ktorý vypracuje ES vyhlásenie o overení. ES 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.

ŽSR R 2

Príloha č. 3

2.3.2 Ak boli vydané ES 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 priložené príslušné podklady o výpočtoch, kópie záznamov o skúškach a preskúmaniach vykonaných notifikovanou osobou na základe technických špecifikácií interoperability, ak to je aktuálne,
- 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 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 realizácii subsystému. Môže požadovať svoju účasť pri určitých etapách realizačných činností.

2.5.4 Notifikovaná osoba môže vykonať aj neohlásenú návštevu staveniska alebo výrobnéj 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 vyhláseniu ES o overení, ktoré žiadateľ o 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 v 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 zahrnú do súboru technickej dokumentácie týkajúceho sa ES overenia subsystému.

3.4 Jazyk

Súbor technickej dokumentácie a korešpondencia týkajúca sa 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/EU 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 Spoľahlivosť 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 požívať 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 zabráňujúce 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 neprípustne 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 sa dodržiavanie týchto parametrov na určitých častiach železničnej siete je problematické, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia zlučiteľnosť v budúcnosti.

1.6 Prístupnosť

1.6.1 Subsystémy 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 Subsystémy 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 prispôbované 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 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 návštenia.

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 týmito zariadeniami 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 VÝNIMKU 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 a podrobnosti o alternatívnych požiadavkách, ktoré sa uplatnia namiesto požiadaviek technických špecifikácií interoperability,
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 sa jedná o výnimku podľa článku 13. písm. b) tohto predpisu,
6. odôvodnenie výnimky s uvedením údajov odôvodňujúcich ohrozenie hospodárskej životaschopnosti projektu alebo ohrozenie kompatibility železničného systému, ak sa jedná o výnimku podľa článku 13. písm. c) tohto predpisu,
7. hocijakú ďalšiu informáciu, ktorou sa odôvodňuje výnimka,
8. stanovisko bezpečnostného orgánu k súboru dokumentácie.

Dokumentácia sa predkladá v elektronickej ako aj v tlačenej podobe v slovenskom jazyku, prípadne v inom jazyku s overeným prekladom.