

Moving Europe towards a sustainable  
and safe railway market without frontiers.

## Príručka

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

	<i>Vypracoval/-a</i>	<i>Overil/-a</i>	<i>Schválil/-a</i>
<i>Meno</i>	E. DEL RIO	O. REBOLLO	I. MENDEZ
<i>Funkcia</i>	projektový úradník	vedúci tímu	vedúci oddelenia
<i>Dátum</i>	19. 2. 2024	19. 2. 2024	19. 2. 2024
<i>Podpis(y)</i>			

#### História dokumentu

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	21. 9. 2018	Konečná verzia na uverejnenie na základe návrhu pracovného dokumentu 0.8
2.0	19. 4. 2023	Verzia 2.0 zohľadňujúca spätnú väzbu
2.1	14. 2. 2024	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Malé zmeny v celom dokumente (oprava preklepov, oprava chybných krížových odkazov, doplnenie ďalších krížových odkazov medzi oddielmi, aktualizácia hypertextových odkazov na webové stránky atď.)</li> <li>- §2.1 prídanie najnovších právnych textov a súvisiacich dokumentov ([36] až [42])</li> <li>- §2.2 zmena vymedzenia pojmu „schvaľovanie“ v tabuľke 2</li> <li>- §2.2 prídanie nových akronymov (IM, RU a (TSI) CCS) v tabuľke 3</li> <li>- §3.2.2.2 prídanie odkazu na príručku TSI a odstránenie duplicitného textu</li> <li>- §3.2.2.3.2 nový text o rozsahu riadenia konfigurácie typov</li> <li>- §3.2.2.8 nový text o rozsahu posúdenia zo strany orgánov NSA pre oblasť použitia, keď sa neuplatňujú žiadne vnútroštátne pravidlá</li> <li>- §3.2.3 nový text s príkladmi o rôznych žiadateľoch v článku 2 ods. 22 smernice (EÚ) 2016/797</li> <li>- §3.2.5 prídanie objasnenia práv držiteľa typu vozidla</li> <li>- §3.2.6 prídanie objasnenia týkajúceho sa účasti IM na povoľovaní</li> <li>- §3.2.8.1 nový text o zhromažďovaní predchádzajúcich skúseností od orgánov NSA</li> <li>- §3.2.12 nový text susedné stanice versus rozšírenie oblasti použitia</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- §3.3.1.4 nové znenie právnych predpisov Únie, ktoré sa môžu uplatňovať (odkaz na zoznam ERA)</li> <li>- §3.3.1.9 odstránenie tabuľky 4 rovnocennosti CSM RA a (EÚ) 2018/545</li> <li>- §3.3.1.14 prídanie druhého kroku pre navrhovaný časový rámec na zoskupenie nezávislého posúdenia zmien podľa 15 ods. 1 písm. b)</li> <li>- §3.3.2.3 nové znenie pre kombinovaný prípad nové povolenie + rozšírenie oblasti použitia, presun textu medzi oddielmi, odkazy na prepracovanú TSI CCS</li> <li>- §3.3.2.4 nové znenie 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797 a zmeny od posledného povolenia</li> <li>- §3.3.2.6 časté chyby v žiadostiach C2T presunuté do časti 3.7.8</li> <li>- §3.3.2.6.1 nový oddiel pre úpravu vozidiel heterogénneho pôvodu</li> <li>- §3.3.2.6.2 nový text žiadosti C2T, ak žiadateľ nie je držiteľom</li> <li>- §3.3.2.6.3 nová sekcia následné aplikácie C2T</li> <li>- §3.3.3.1 nový text týkajúci sa zodpovednosti za rozsah certifikácie</li> <li>- §3.3.3.2 nový text o technickej dokumentácii priloženej k vyhláseniu ES o overení a referenčná hodnota pre prahové hodnoty základných konštrukčných charakteristik</li> <li>- §3.3.4.1 nový text, ktorý sa týka viacerých aspektov oznámení 16 ods. 4</li> <li>- §3.3.4.5 nový oddiel pre výmenu v rámci údržby</li> <li>- §3.3.5.1 zjednodušenie textu, prispôbenie najnovším TSI, pridaný odkaz na RDD</li> <li>- §3.3.5.2 text nahradený odkazom na príručku LOC&amp;PAS TSI</li> <li>- §3.3.5.3 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.5.4 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.5.5 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.5.6 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.5.7 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.5.8 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.5.9 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.3.8 presunutie textu o tom, čo by sa malo považovať za CfU z oddielu 3.11.1.6.1, nový text o CfU z predchádzajúcich povolení</li> <li>- §3.3.9.1 pridaný odkaz na TSI a príručku LOC&amp;PAS, nový text pre EVN vlaku pri výmene vozidla</li> <li>- §3.4.2.1 presunutý text z oddielu 3.4.3, pridaný text pre chýbajúce aspekty v žiadostiach o predbežné zapojenie</li> <li>- §3.4.3.5 nový oddiel pre zmenu základnej úrovne pred zapojením</li> <li>- §3.5.2 odstránený duplicitný text</li> <li>- §3.5.2.1 pridaný odkaz na príručky LOC&amp;PAS a WAG TSI</li> <li>- §3.5.2.2 text nahradený odkazom na príručku TSI</li> <li>- §3.5.2.3 aktualizovaný text v nadväznosti na zmenenú TSI LOC&amp;PAS</li> <li>- §3.5.2.4 odstránený oddiel</li> <li>- §3.5.3 aktualizovaný text v nadväznosti na prepracované znenie TSI CCS</li> <li>- §3.6.2.1 nový text týkajúci sa nesúlady s TSI v predchádzajúcom povolení</li> <li>- §3.6.3 pridané dobrovoľné šablóny TEM_VEA_060, 061 a 062</li> <li>- §3.7.1 nový text o kontrole úplnosti v porovnaní s hodnotením</li> <li>- §3.7.7.1 pridaný text o zamedzení duplicity práce medzi posudzovateľmi</li> <li>- §3.7.8.4 nový oddiel s textom z bodu 3.3.2.6</li> <li>- §3.7.9.1 nový text týkajúci sa technickej zlučiteľnosti a zapojenia IM</li> <li>- §3.7.10.1 čo najskôr doplniť vysvetlenia týkajúce sa problémom so zaznamenávaním.</li> <li>- §3.7.10.2 nový text pre príklady kategórií otázok a časových rámcov dohodnutých pre otázky typu 4, presun textu medzi pododdielmi,</li> <li>- §3.7.11 pridané objasnenia týkajúce sa predĺženia časového rámca orgánmi NSA pre oblasť použitia</li> <li>- §3.7.15 odstránenie usmernenia</li> <li>- §3.8.2.2.2 pridané objasnenie týkajúce sa verzii autorizácií</li> <li>- §3.8.2.3 nový oddiel podmienok používania zdedený z predchádzajúcich povolení</li> <li>- §3.8.4.1 nový text o vyžiadaní návrhu typu ERATV pred podaním žiadosti</li> <li>- §3.8.4.1.2 nové textové položky ERATV odvodené od starých vozidiel</li> <li>- §3.8.4.1.3 nový text o rôznych osvedčeniach ES v ERATV</li> <li>- §3.8.4.1.4 nová časť o položkách ERATV s použitím výnimočného režimu</li> <li>- §3.8.4.2 pridaná možnosť kompilovať typy podľa Ext AoU</li> <li>- §3.8.5.1 nový text o tom, ako spustiť žiadosť o preskúmanie v OSS</li> <li>- §3.8.5.1 pridaný odkaz na sekciu odvolacej rady na webovej stránke ERA</li> <li>- §3.11.1.6.1 reorganizácia obsahu, nový text pre osvedčenia a moduly ES, presunutie textu týkajúceho sa vyhlásenia ES o overení v C2T do nového oddielu 3.11.2.6</li> <li>- §3.11.1.6.3 nový text týkajúci sa sprievodnej dokumentácie k osvedčeniam ES a technickej dokumentácie k osvedčeniam ES</li> <li>- §3.11.1.7.3 oddiel odstránená po prepracovaní TSI CCS</li> <li>- §3.11.1.9 nový text týkajúci sa vozidiel RIV/RIC</li> <li>- §3.11.1.14 nová tabuľka 6 postup plnenia požiadaviek v porovnaní s významnou zmenou</li> <li>- §3.11.2.6 nový oddiel hodnotenie vyhlásenia ES o overení v žiadostiach C2T</li> </ul>
--	--	--

Tento dokument je právne nezáväznou príručkou Železničnej agentúry Európskej únie. Nie sú ním dotknuté rozhodovacie procesy ustanovené v platných právnych predpisoch EÚ. Okrem toho záväzný výklad práva EÚ patrí do výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie.

## Obsah

<b>0. SÚHRNNÁ TABUĽKA .....</b>	<b>5</b>
<b>1. ÚVOD .....</b>	<b>10</b>
1.1. PRÁVNY ZÁKLAD .....	10
1.2. ROZSAH PÔSOBNOSTI .....	10
1.3. CIELE .....	10
1.4. SPRÁVA DOKUMENTU .....	10
<b>2. ODKAZY, VYMEDZENIA POJMOV A SKRATKY .....</b>	<b>11</b>
2.1. REFERENČNÉ DOKUMENTY .....	11
2.2. VYMEDZENIE POJMOV A SKRATKY .....	13
<b>3. OBSAH PRAKTICKÝCH DOJEDNANÍ .....</b>	<b>16</b>
3.1. ODŮVODNENIA .....	16
3.1.1. <i>Nariadenie (EÚ) 2018/545</i> .....	16
3.1.2. <i>Nariadenie (EÚ) 2020/781</i> .....	16
3.2. KAPITOLA 1 – VŠEOBECNÉ USTANOVENIA .....	16
3.2.1. <i>Článok 1: Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti</i> .....	16
3.2.2. <i>Článok 2: Vymedzenie pojmov</i> .....	16
3.2.3. <i>Článok 3: Povinnosti žiadateľa</i> .....	22
3.2.4. <i>Článok 4: Povinnosti povoľujúceho subjektu</i> .....	24
3.2.5. <i>Článok 5: Povinnosti držiteľa povolenia pre typ vozidla</i> .....	24
3.2.6. <i>Článok 6: Povinnosti manažéra infraštruktúry</i> .....	24
3.2.7. <i>Článok 7: Povinnosti orgánov NSA pre oblasť použitia</i> .....	25
3.2.8. <i>Článok 8: Povinnosti agentúry</i> .....	26
3.2.9. <i>Článok 9: Použitie povoleného vozidla</i> .....	27
3.2.10. <i>Článok 10: Jazyk</i> .....	28
3.2.11. <i>Článok 11: Postup vydávania povolení pre električko-vlaky v jednotnom európskom železničnom priestore</i> .....	29
3.2.12. <i>Článok 12: Cezhraničné dohody</i> .....	29
3.3. KAPITOLA 2 – FÁZA 1: PRÍPRAVA ŽIADOSTI .....	30
3.3.1. <i>Článok 13: Postup plnenia požiadaviek</i> .....	30
3.3.2. <i>Článok 14: Identifikácia príslušného povolenia</i> .....	48
3.3.3. <i>Článok 15: Zmeny v už povolenom type vozidla</i> .....	56
3.3.4. <i>Článok 16: Zmeny v už povolenom vozidle</i> .....	61
3.3.5. <i>Článok 17: Identifikácia predpisov vrátane neuplatňovania špecifikácií TSI</i> .....	63
3.3.6. <i>Článok 18: Identifikácia a vymedzenie potrebných opatrení na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti</i> .....	64
3.3.7. <i>Článok 19: Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti</i> .....	64
3.3.8. <i>Článok 20: Identifikácia zamýšľaných podmienok používania vozidla a iné obmedzenia</i> .....	67
3.3.9. <i>Článok 21: Identifikácia posúdení zhody</i> .....	69
3.4. KAPITOLA 3 – FÁZA 2: PREDBEŽNÉ ZAPOJENIE .....	71
3.4.1. <i>Článok 22: Predbežné zapojenie</i> .....	71
3.4.2. <i>Článok 23: Dokumentácia týkajúca sa predbežného zapojenia</i> .....	72
3.4.3. <i>Článok 24: Základný scenár predbežného zapojenia</i> .....	74
3.5. KAPITOLA 4 – FÁZA 3: POSUDZOVANIE ZHODY .....	75
3.5.1. <i>Článok 25: Posudzovanie zhody</i> .....	75
3.5.2. <i>Článok 26: Vykonávanie overení a stanovenie dôkazov</i> .....	76

3.5.3.	Článok 27: Náprava nesplnenia požiadaviek .....	78
3.6.	KAPITOLA 5 – FÁZA 4: PREDLOŽENIE ŽIADOSTI .....	79
3.6.1.	Článok 28: Stanovenie dôkazov na predloženie žiadosti .....	79
3.6.2.	Článok 29: Vypracovanie sprievodnej dokumentácie k žiadosti .....	80
3.6.3.	Článok 30: Obsah a úplnosť žiadosti.....	80
3.6.4.	Článok 31: Predloženie žiadosti o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta .....	81
3.7.	KAPITOLA 6 – FÁZA 5: SPRACOVANIE ŽIADOSTI .....	82
3.7.1.	Článok 32: Kontrola úplnosti žiadosti .....	82
3.7.2.	Článok 33: Potvrdenie žiadosti .....	83
3.7.3.	Článok 34: Časový rámec na posúdenie žiadosti .....	83
3.7.4.	Článok 35: Komunikácia počas posudzovania žiadosti .....	84
3.7.5.	Článok 36: Riadenie informácií týkajúcich sa posudzovania žiadosti .....	84
3.7.6.	Článok 37: Koordinácia medzi povoľujúcim subjektom a príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia v rámci posudzovania žiadosti .....	84
3.7.7.	Článok 38: Posúdenie žiadosti .....	85
3.7.8.	Článok 39: Posúdenie žiadosti zo strany povoľujúceho subjektu .....	86
3.7.9.	Článok 40: Posúdenie žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia .....	88
3.7.10.	Článok 41: Kategorizácia problémov .....	89
3.7.11.	Článok 42: Opodstatnená pochybnosť.....	92
3.7.12.	Článok 43: Kontroly, ktoré má vykonávať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia .....	93
3.7.13.	Článok 44: Rozhodcovské konanie podľa článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 12 ods. 4 písm. b) nariadenia (EÚ) 2016/796 .....	94
3.7.14.	Článok 45: Záver týkajúci sa posúdenia žiadosti.....	94
3.7.15.	Článok 46: Rozhodnutie o vydaní povolenia alebo o zamietnutí žiadosti.....	94
3.8.	KAPITOLA 7 – FÁZA 6 – ZÁVEREČNÁ DOKUMENTÁCIA A UDELENIE POVOLENIA.....	94
3.8.1.	Článok 47: Záverečná dokumentácia týkajúca sa povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh .....	95
3.8.2.	Článok 48: Informácie vo vydanom povolení pre typ vozidla .....	95
3.8.3.	Článok 49: Informácie vo vydanom povolení na uvedenie vozidla na trh.....	98
3.8.4.	Článok 50: Evidencia v systémoch ERATV a ERADIS .....	98
3.8.5.	Článok 51: Preskúvanie podľa článku 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797.....	106
3.8.6.	Článok 52: Archivovanie rozhodnutia a celej sprievodnej dokumentácie k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46.....	107
3.9.	KAPITOLA 8 – POZASTAVENIE, ODVOLANIE ALEBO ZMENA VYDANÉHO POVOLENIA .....	107
3.9.1.	Článok 53: Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia .....	107
3.9.2.	Článok 54: Účinok pozastavenia, odvolania alebo zmeny vydaného povolenia na evidenciu v systémoch ERATV, ERADIS a registroch vozidiel .....	108
3.10.	KAPITOLA 9 – ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA .....	108
3.10.1.	Článok 55: Prechodné ustanovenia .....	108
3.10.2.	Článok 56: Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie.....	108
3.11.	PRÍLOHY .....	108
3.11.1.	Príloha I Obsah žiadosti .....	108
3.11.2.	Príloha II Aspekty na posúdenie povoľujúcim subjektom .....	123
3.11.3.	Príloha III Aspekty posúdenia žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia .....	125
3.11.4.	Príloha IV Matica riadenia požiadaviek (ilustratívny príklad).....	126

## 0. Súhrnná tabuľka

Táto tabuľka obsahuje prehľad rôznych praktických možných prípadov, s ktorými sa stretnú žiadatelia, a je v nej zhrnutá ich súvislosť s prípadmi povoľovania, ktoré sa nachádzajú v nariadení (EÚ) 2018/545. Ku každému prípadu sú uvedené aj informácie pre žiadateľov týkajúce sa potreby podať žiadosť o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, úloh, ktoré treba vykonať a dokumentácie, ktorú treba zahrnúť do sprievodnej dokumentácie k žiadosti. Prípady sú identifikované aj vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 1-1 (pozri oddiel 4).

Súhrnná tabuľka by mala byť vnímaná ako konsolidovaný prehľad postupu a úvod k praktickým dojednaniám týkajúcim sa vydávania povolení (nariadenie a usmernenia) pre perspektívnych žiadateľov. Tabuľka bola vypracovaná v spolupráci so Skupinou zastupiteľských orgánov (SZO) s cieľom poskytnúť vstupný bod tzv. rýchleho štartu k praktickým dojednaniám pre žiadateľov.

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

Tabuľka O: Súhrnná tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Možnosť povolenia	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zapojiť notifikovaný orgán a/alebo určený orgán?	Zapojiť orgán posudzovania? (3)	Zahrnúť spravidelnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES (o riziku) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Výsledok
1a	Povolenie pre typ vozidla (pre nový typ vozidla) Článok 21 ods. 1 a článok 24; AG 3.2.2.16 a 3.3.2.1 VR	Prvé povolenie	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Žiadateľ si môže vybrať povolenie pre nový typ bez súčasného povolenia na uvedenie prvého vozidla na trh. AG 3.2.2.16	Povolenie pre typ vozidla Článok 48 VN AG 3.8.2
1b	Povolenie na uvedenie vozidla na trh (pre prvé vozidlo typu) Článok 21 ods. 1 a článok 24; AG 3.2.2.16 a 3.3.2.1 VR	Článok 14 ods. 1 písm. a) VN	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Žiadosť o povolenie na uvedenie prvého vozidla typu na trh bude mať za následok povolenie pre typ vozidla, ako aj povolenie na uvedenie prvého vozidla na trh. Uskutoční sa to v jednej žiadosti. Článok 24 ods. 2 VR	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
1c	Povolenie pre typ vozidla a povolenie vozidla na uvedenie na trh v súlade s typom Článok 21 ods. 1 a článok 24 VR; AG 3.2.2.15, 3.2.2.16, 3.3.2.1 a 3.3.2.6	Prvé povolenie a Povolenie v zhode s typom Článok 14 ods. 1 písm. c), článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 14 ods. 2 a článok 14 ods. 3 VN	Áno	Áno Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať aj na výrobný proces (zhoda s typom), ale tieto dôkazy sa v žiadosti nevyžadujú	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Dôkazy na zabezpečenie uvedenia na trh v zhode s typom: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiaca dokumentácia) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. Príloha I §18.3 a 18.4 VN AG 3.11.1.5	Povolenie pre typ vozidla a povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
2a	Povolenie v zhode s typom (dodávka série vozidiel) Článok 25 VR; AG 3.2.2.15 a 3.3.2.6	Povolenie v zhode s typom	Áno	Nie (5) Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať aj na výrobný proces, ale tieto dôkazy sa v žiadosti nevyžadujú.	Áno Výrobná fáza má byť pod dohľadom orgán(ov) posudzovania zhody 2010/713/EÚ	Nie Pokiaľ boli aspekty súvisiace s bezpečnosťou a bezpečnou integráciou medzi subsystémami pre výrobnú fázu už pokryté postupom plnenia požiadaviek týkajúcich sa typu vozidla/povolenia pre typ a nenastali zmeny vo výrobnom procese	Nie	Áno Vyhlásenie(-a) ES o overení sú súčasťou súvisiacej dokumentácie k vyhláseniu o zhode s typom	Nie Je potrebné, aby navrhovateľ vytvoril vyhlásenie o riziku vzťahujúce sa na výrobnú fázu.	Treba poskytnúť tieto dôkazy: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiacu dokumentáciu) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. Príloha I §18.3 & 18.4 VN; AG 3.11.1.5 Treba poskytnúť tieto dôkazy: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiacu dokumentáciu) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. Príloha I §18.3 & 18.4 VN; AG 3.11.1.5. Všetky varianty/verzie by mali byť odvodené od spoločného nadradeného typu. Zosúladienie vozidla s verziou typu vozidla vytvorenou po zmene podľa 15 ods. 1 písm. c) si nevyžaduje povolenie na uvedenie na trh. AG 3.3.4.2	Povolenie na uvedenie vozidla na trh Článok 49 VN AG 3.8.3
2b	Zmeny už povoleného vozidla, aby bolo v zhode s iným variantom typu alebo verziou rozšírenej oblasti použitia Článok 25 VR; AG 3.2.2.15 a 3.3.4.3	Článok 14 ods. 1 písm. e) VN	Áno	Nie (5) Postup plnenia požiadaviek by sa mal vzťahovať aj na výrobný proces, ale tieto dôkazy sa v žiadosti nevyžadujú.	Áno Výrobná fáza má byť pod dohľadom orgán(ov) posudzovania zhody 2010/713/EÚ	Nie Pokiaľ boli aspekty súvisiace s bezpečnosťou a bezpečnou integráciou medzi subsystémami pre výrobnú fázu už pokryté postupom plnenia požiadaviek týkajúcich sa typu vozidla/povolenia pre typ a nenastali zmeny vo výrobnom procese	Nie	Áno Vyhlásenie(-a) ES o overení sú súčasťou súvisiacej dokumentácie k vyhláseniu o zhode s typom	Nie Je potrebné, aby navrhovateľ vytvoril vyhlásenie o riziku vzťahujúce sa na výrobnú fázu.	Treba poskytnúť tieto dôkazy: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiacu dokumentáciu) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. Príloha I §18.3 & 18.4 VN; AG 3.11.1.5 Treba poskytnúť tieto dôkazy: vyhlásenie o zhode s typom (a súvisiacu dokumentáciu) a rozhodnutia o neuplatňovaní TSI. Príloha I §18.3 & 18.4 VN; AG 3.11.1.5. Všetky varianty/verzie by mali byť odvodené od spoločného nadradeného typu. Zosúladienie vozidla s verziou typu vozidla vytvorenou po zmene podľa 15 ods. 1 písm. c) si nevyžaduje povolenie na uvedenie na trh. AG 3.3.4.2	Povolenie na uvedenie vozidla na trh Článok 49 VN AG 3.8.3
3	Zmeny v TSI alebo vnútroštátnych predpisoch podľa článku 24 ods. 3 písm. VR, ktoré si nevyžadujú zmenu v type vozidla Článok 24 ods. 3 VR; AG 3.3.2.2 a 3.3.5.1	Obnovené povolenie pre typ vozidla Článok 14 ods. 1 písm. b) VN	Áno	Nie (5)	Áno	Závisí od povahy zmenených predpisov (3) (4)	Áno	Áno	Áno (4) Ak je zapojený orgán posudzovania, je potrebné, aby navrhovateľ vytvoril vyhlásenie o riziku	Rozsah dôkazov, ktoré treba zahrnúť do spravidelnej dokumentácie k žiadosti o povolenie, obmedzený na zmenené predpisy. Článok 24 ods. 3 VR Obnovené povolenie pre typ vozidla vyžaduje len overenie zmenených parametrov, v prípade ktorých je na základe nového predpisu existujúci typ vozidla neplatný.	Povolenie pre typ vozidla Článok 48 VN AG 3.8.2
4	Rozšírená oblasť použitia bez zmeny vozidla a/alebo typu vozidla Článok 21 ods. 13 VR; AG 3.3.2.3 a 3.6.2.1	Rozšírená oblasť použitia Článok 14 ods. 1 písm. c) VN	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Áno	Kontroly, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt na povolenie rozšírenej oblasti použitia typu vozidla, by mali byť obmedzené na kontrolu toho, či je pôvodné povolenie pre typ vozidla ešte platné, a technickej kompatibility medzi vozidlom a sieťou v prípade rozšírenej oblasti použitia. Kontroly vykonané už pri prvom povoľovaní by sa nemali opakovať. AG 3.3.2.3 Na rozšírenie oblasti používania vozidiel povolených podľa smernice 2008/57/ES alebo prevádzkovaných pred 19. júlom 2010 sa uplatňujú osobitné pravidlá v platných TSI: • 7.1.4 nariadenia (EÚ) 2014/1302 (LOC&PAS TSI) • 7.2.4 nariadenia (EÚ) 2013/321 (WAG TSI) V prípade rozšírenia oblasti použitia sa vždy uplatňujú osobitné pravidlá uvedené v kapitole 7.4.2.3 CCS TSI. Možnosť, aby sa držiteľ rozhodol požiadať o nový typ alebo vytvoril novú verziu existujúceho typu. Článok 14 ods. 2 VN; AG 3.3.2.3	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
5a (8)	Rozšírená oblasť použitia vrátane zmeny vozidla a/alebo typu vozidla, ktorá vyžaduje nové povolenie Článok 21 ods. 13 VR; AG 3.3.2.5 a 3.6.2.1 Subjekt riadiaci zmenu = držiteľ	Nové povolenie a rozšírená oblasť použitia Článok 14 ods. 1 písm. c), článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 14 ods. 2 a článok 14 ods. 3 VN	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Toto je v podstate kombinácia prípadov 4 a 6. Žiadosť o kombinované povolenia pre novú a rozšírenú oblasť použitia by mohla byť zaslaná súčasne v jednej žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta. Článok 14 ods. 3 VN; AG 3.3.2.5 Možnosť, aby sa držiteľ rozhodol požiadať o nový typ alebo vytvoril nový variant existujúceho typu. Článok 14 ods. 2 VN; AG 3.3.2.3 a 3.3.2.4	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na zmeny a rozšírenú oblasť použitia Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
5b (8)	Rozšírená oblasť použitia vrátane zmeny vozidla a/alebo typu vozidla, ktorá vyžaduje nové povolenie Článok 21 ods. 13 VR; AG 3.3.2.5 a 3.6.2.1 Subjekt riadiaci zmenu ≠ držiteľ	Nové povolenie a rozšírená oblasť použitia Článok 14 ods. 1 písm. c), článok 14 ods. 1 písm. d), článok 14 ods. 2, článok 14 ods. 3 a článok 15 ods. 4 VN	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Toto je v podstate kombinácia prípadov 4 a 7. Žiadosť o kombinované povolenia pre novú a rozšírenú oblasť použitia by mohla byť zaslaná súčasne v jednej žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta. Článok 14 ods. 3 VN; AG 3.3.2.5 Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom. Článok 15 ods. 4 VN; AG 3.3.3.3	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh vzťahujúce sa na zmeny a rozšírenú oblasť použitia Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
6	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla <u>nad rámec</u> kritérií článku 21 ods. 12 VR: • parametre mimo rozsahu v TSI • celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená • požadované príslušnými TSI Článok 21 ods. 12 VR; článok 15 ods. 1 písm. d) VN; AG 3.3.3.2 & 3.3.2.4 Subjekt riadiaci zmenu = držiteľ	Nové povolenie Článok 14 ods. 1 písm. d), článok 14 ods. 2 a článok 14 ods. 3 VN	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Možnosť, aby sa držiteľ rozhodol požiadať o nový typ alebo vytvoril nový variant existujúceho typu. Článok 14 ods. 2 VN; AG 3.3.2.4 Vydané povolenie pre typ sa bude vzťahovať na celý typ vozidla, ale rozsah posúdenia sa obmedzí na zmeny a rozhrania s nezmenenými časťami. Na aspekty, ktoré nie sú ovplyvnené zmenami, sa vzťahujú existujúce povolenia.	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3



Tabuľka 0: Súhrnná tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Možnosť povolenia	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zapojiť notifikovaný orgán a/alebo určený orgán?	Zapojiť orgán posudzovania? (3)	Zahrnúť sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES (o riziku) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Výsledok
7	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla <u>nad rámec</u> kritérií článku 21 ods. 12 VR: <ul style="list-style-type: none"> <li>parametre mimo rozsahu v TSI</li> <li>celková úroveň bezpečnosti môže byť nepriaznivo ovplyvnená</li> <li>požadované príslušnými TSI</li> </ul> Článok 21 ods. 12 VR; Článok 15 ods. 1 písm. d) VN AG 3.3.3.2 & 3.3.2.4 <b>Subjekt riadiaci zmenu ≠ držiteľ</b>	Nové povolenie Článok 14 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 4 a článok 16 ods. 3 VN	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom. <b>Článok 15 ods. 4 VN; AG 3.3.3.3</b> Vydané povolenie pre typ sa bude vzťahovať na celý typ vozidla, ale rozsah posúdenia sa obmedzí na zmeny a rozhrania s nezmenenými časťami. Na aspekty, ktoré nie sú ovplyvnené zmenami, sa vzťahuje existujúce povolenie. Príloha IV 2.3.3 VR Žiadateľ môže v tej istej žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta požiadať o povolenie pre nový typ vozidla, ktorý bude v dôsledku zmeny povolený.	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
8	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla <u>nie nad rámec</u> kritérií článku 21 ods. 12 VR: <ul style="list-style-type: none"> <li>parametre v rámci rozsahu v TSI</li> <li>celková úroveň bezpečnosti vozidla nemôže byť nepriaznivo ovplyvnená</li> <li>nepožadované príslušnými TSI</li> </ul> Článok 21 ods. 12 VR; článok 15 ods. 1 písm. c) VN AG 3.3.3.2.3 <b>Subjekt riadiaci zmenu = držiteľ</b>	neuplatňuje sa Článok 15 ods. 1 písm. c), článok 15 ods. 2 VN	Nie	neuvádza sa (5)	Áno (1)	Áno (6) (9)	neuvádza sa (1)	neuvádza sa (2)	neuvádza sa (7)	Držiteľ typu bude udržiavať relevantné informácie k dispozícii na žiadosť povoliujúceho subjektu, vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, agentúry alebo členských štátov <b>Príloha IV § 2.6 VR; článok 15 ods. 2 VN.</b> Držiteľ musí poriadkať o vytvorenie novej verzie typu vozidla alebo novej verzie variantu typu vozidla a poskytnúť relevantné informácie povoliujúceho subjektu. Povoliujúci subjekt zaregistruje v ERATV novú verziu typu vozidla alebo novú verziu variantu typu vozidla. <b>Článok 15 ods. 3 VN; AG 3.8.4.1.1.</b> <a href="https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676">https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676</a> Žiadateľ môže chcieť, aby orgán posudzovania poskytol posúdenie toho, že zmena nie je nad rámec kritérií, nie je to však povinné.	Povoliujúci subjekt zaregistruje v ERATV novú verziu typu vozidla alebo novú verziu variantu typu vozidla s použitím informácií, ktoré poskytol držiteľ povolenia pre typ vozidla Článok 15 ods. 3 VN
9 a	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla <u>nie nad rámec</u> kritérií článku 21 ods. 12 VR: <ul style="list-style-type: none"> <li>parametre v rámci rozsahu v TSI</li> <li>celková úroveň bezpečnosti vozidla nemôže byť nepriaznivo ovplyvnená</li> <li>nepožadované príslušnými TSI</li> </ul> Článok 21 ods. 12 VR; článok 15 ods. 1 písm. c) a článok 16 VN; AG 3.3.3.2.3 <b>Subjekt riadiaci zmenu ≠ držiteľ</b> <b>Zmena len na vozidle(-ách)</b> AG 3.3.4.1	neuplatňuje sa Článok 16 ods. 4 VN Pokiaľ o to nepožiadajú povoliujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien	Nie Subjekt riadiaci zmenu musí predložiť oznámenie	neuvádza sa (5)	Áno (1)	Áno (6) (9)	neuvádza sa (1)	neuvádza sa (2)	neuvádza sa (7)	Subjekt riadiaci zmenu musí o zmenách informovať povoliujúci subjekt. Zmenu možno vykonať okamžite a upravené vozidlo možno používať bez toho, aby bolo potrebné čakať na odpoveď povoliujúceho subjektu. Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel. Povoliujúci subjekt môže v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií do štyroch mesiacov vydať odôvodnené rozhodnutie, v ktorom žiada o podanie žiadosti o povolenie (pozri prípad 7). Ak je povoliujúcim subjektom ERA, oznámenie sa vykoná podľa postupu opísaného na webovej stránke ERA: <a href="https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948">https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948</a>	Odôvodnené rozhodnutie o žiadosti o povolenie v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií
		Nové povolenie Článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 4 VN Ak o to požiadajú povoliujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Subjekt riadiaci zmenu musí o zmenách informovať povoliujúci subjekt. Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel. Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom. <b>Článok 15 ods. 4 VN; AG 3.3.3.3.</b>	
9b	Zmena základných konštrukčných charakteristík alebo úrovne bezpečnosti vozidla <u>nie nad rámec</u> kritérií článku 21 ods. 12 VR: <ul style="list-style-type: none"> <li>parametre v rámci rozsahu v TSI</li> <li>celková úroveň bezpečnosti vozidla nemôže byť nepriaznivo ovplyvnená</li> <li>nepožadované príslušnými TSI</li> </ul> Článok 21 ods. 12 VR; článok 15 ods. 1 písm. c) VN AG 3.3.3.2, 3.3.2.4 & 3.3.3.3 <b>Subjekt riadiaci zmenu ≠ držiteľ</b> <b>Len zmeny typu vozidla a/alebo typu vozidla a vozidla(-iel)</b>	Nové povolenie [článok 14 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 4 písm. d) VN]	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	V skutočnosti ide o prípad 7. Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom. <b>Článok 15 ods. 4 VN; AG 3.3.3.3</b>	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
10	Zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie, ale ktorá sa netýka kritérií článku 21 ods. 12 ID. Článok 15 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 2 VN AG 3.3.3.2.2 <b>Subjekt riadiaci zmenu = držiteľ</b>	neuplatňuje sa Článok 15 ods. 1 písm. b) VN	Nie	neuvádza sa (5)	Áno V prípade vplyvu na už vykonané posúdenia zhody a potreby nových kontrol a overení AG 3.3.3.2.2	Áno (6) (9)	neuplatňuje sa	neuvádza sa (2)	neuvádza sa (7)	Držiteľ typu bude udržiavať relevantné informácie k dispozícii na žiadosť povoliujúceho subjektu, vnútroštátnych bezpečnostných orgánov, agentúry alebo členských štátov <b>Príloha IV § 2.6 VR; článok 15 ods. 2 VN.</b> Ak je potrebné nové posúdenie zhody, držiteľ požiadava o aktualizáciu odkazov na osvedčenia ES o typovej skúške alebo preskúmaní konštrukčného návrhu v ERATV <a href="https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675">https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675</a> Už povolené vozidlá nemusia byť opätovne povolené. Novovyrobené vozidlá, ktoré obsahujú zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b), musia byť povolené v súlade s aktualizovaným typom (prípad 2a).	Povoliujúci subjekt aktualizuje príslušný záznam v ERATV s odkazmi na nové osvedčenia ES o typovej skúške alebo o preskúmaní konštrukčného návrhu

Tabuľka 0: Súhrnná tabuľka

Tabuľkový prípad	Opis prípadu	Možnosť povolenia	Predložiť žiadosť?	Zahrnúť dôkazy o postupe plnenia požiadaviek do žiadosti? (5)	Zapojiť notifikovaný orgán a/alebo určený orgán?	Zapojiť orgán posudzovania? (3)	Zahrnúť sprievodnú technickú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES o overení v žiadosti?	Zahrnúť vyhlásenie ES (o riziku) v žiadosti? (3)	Poznámky – osobitné požiadavky	Výsledok
11 a	Zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie, ale ktorá sa netýka kritérií článku 21 ods. 12 ID. Článok 15 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 2 VN AG 3.3.3.2.2 <b>Subjekt riadiaci zmenu ≠ držiteľ Zmena len na vozidle(-ách)</b> AG 3.3.4.1	neuplatňuje sa Článok 16 ods. 4 VN <small>Pokiaľ o to nepožiadajú povoliujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien</small>	Nie	neuplatňuje sa (5)	Áno (1)	Áno (6) (9)	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa (2)	neuplatňuje sa (7)	Subjekt riadiaci zmenu musí o zmenách informovať povoliujúci subjekt. Zmenu možno vykonať okamžite a upravené vozidlá možno používať bez toho, aby sa muselo čakať na odpoveď povoliujúceho subjektu. Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel. Povoliujúci subjekt môže v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií do štyroch mesiacov vydať odôvodnené rozhodnutie, v ktorom žiada o podanie žiadosti o povolenie (pozri prípad 7). Ak je povoliujúcim subjektom ERA, oznámenie sa vykoná podľa postupu opísaného na webovej stránke ERA  <a href="https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948">https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948</a>	Odôvodnené rozhodnutie o žiadosti o povolenie v prípade nesprávnej kategorizácie alebo nedostatočne podložených informácií
		Nové povolenie Článok 14 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 4 VN <small>Ak o to požiadajú povoliujúci subjekt do 4 mesiacov od oznámenia zmien</small>	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Subjekt riadiaci zmenu musí o zmenách informovať povoliujúci subjekt. Toto sa môže vzťahovať na vozidlo alebo niekoľko totožných vozidiel. Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom. Článok 15 ods. 4 VN; AG 3.3.3.3	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
11b	Zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie, ale ktorá sa netýka kritérií článku 21 ods. 12 ID. Článok 15 ods. 1 písm. d) a článok 16 ods. 2 VN AG 3.3.3.2.2 & 3.3.3.3 <b>Subjekt riadiaci zmenu ≠ držiteľ Len zmeny typu vozidla a/alebo typu vozidla a vozidla(-iel)</b>	Nové povolenie Článok 14 ods. 1 písm. d), článok 15 ods. 4 písm. d) VN	Áno	Áno	Áno (1)	Áno	Áno (1)	Áno (2)	Áno	Vytvorenie nového typu vozidla novým držiteľom. Článok 15 ods. 4 VN; AG 3.3.3.3	Povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh Články 48 a 49 VN AG 3.8.2 A 3.8.3
12	Zmena v povolenom type vozidla, ktorou sa nezavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie Článok 15 ods. 1 písm. a) VN AG 3.3.3.2.1	neuplatňuje sa	Nie	neuplatňuje sa (5)	Nie	Nie	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	Potreba aktualizovať riadenie konfigurácie vozidla a/alebo typu vozidla	neuplatňuje sa
13	Zmeny v už povolenom vozidle, ktoré súvisia s výmenou v rámci údržby bez zmeny konštrukcie/funkcií Článok 16 ods. 1 VN	neuplatňuje sa	Nie	neuplatňuje sa (5)	Nie	Nie	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	Potreba aktualizovať riadenie konfigurácie vozidla	neuplatňuje sa
14 (8)	Ak sú potrebné testy na sieti na získanie dôkazov o technickej kompatibilitate a bezpečnej integrácii subsystémov a/alebo technickej kompatibilitate so sieťou Článok 21 ods. 3 a článok 21 ods. 5 VR Článok 19 VN AG 3.3.7	neuplatňuje sa Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti vydané orgánom NSA v prípade, ak sa to vyžaduje a uvádza vo vnútroštátnom právnom rámci členského štátu.	Nie	V závislosti od vnútroštátneho právneho rámca členského štátu						Mal by byť pokrytý systémom manažmentu bezpečnosti železničného podniku, ktorý bude prevádzkovať testovacie vozidlo(-á) na vykonanie posúdenia rizika. AG 3.3.7.2 & 3.3.7.3	Dočasné povolenie vydané orgánom NSA

**Vysvetlivky:** ID – smernica o interoperabilite (EÚ) 2016/797  
VN – vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/545  
AG – usmernenia o praktických dojednaniach týkajúcich sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá  
AsBo – orgán pre posudzovanie (CSM týkajúce sa posudzovania rizika)  
CSM týkajúce sa posudzovania rizika – vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013

**Poznámky:**

- (1) Len zmeny a ich rozhrania s nezmenenými časťami majú byť podrobené postupu overovania ES, na ktoré sa vzťahuje postup plnenia požiadaviek a ktoré posudzuje povoliujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia (ak sa uplatňuje), v súlade s prílohou IV §2.3.3 k ID
- (2) Žiadateľ má rozhodnúť, či treba vytvoriť nové alebo aktualizované vyhlásenie, podľa článku 15 ods. 5 ID
- (3) AsBo sa podieľa na:
  - posudzovaní postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami
  - ak si povaha zmien vyžaduje uplatnenie CSM RA vo veci významnej zmeny
  - keď sa povinnými predpismi výslovne vyžaduje uplatnenie CSM RA
- (4) Zmeny a/alebo zmenené predpisy si môžu vyžadovať uplatnenie postupu posúdenia rizika stanoveného v CSM RA. V takom prípade treba zapojiť orgán pre posudzovanie a navrhovateľ vyhotoví vyhlásenie o riziku podľa článku 16 CSM RA. Bude to závisieť od povahy zmeny a zmenených predpisov.
- (5) Postup plnenia požiadaviek by sa mal vykonávať vždy, bez ohľadu na možnosť povolenia alebo kategóriu zmeny. V závislosti od prípadu sa však dokumentácia týkajúca sa postupu plnenia požiadaviek, ktorý vykonal žiadateľ, nemusí predložiť povoliujúcemu subjektu (t. j. nepodáva sa žiadosť o povolenie ani oznámenie podľa 16 ods. 4, pozri oddiel 3.3.1.6)



- (6) Orgán pre posudzovanie musí posúdiť postup plnenia požiadaviek (potvrdenie, že postup, ktorým sa riadi žiadateľ, je dostatočný na zabezpečenie toho, že zmeny nebudú mať potenciál nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť, pozri oddiel 3.3.2.4.)
- (7) Navrhovateľ môže potrebovať vypracovať vyhlásenie o (riziku) ako výsledok postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami
- (8) Nepokryté vo vývojovom diagrame pre čiastočnú fázu 1-1
- (9) Zapojenie orgánu pre posudzovanie do posudzovania postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a bezpečnej integrácie nie je potrebné, ak možno jednoduchým spôsobom preukázať, že povaha zmeny nemá potenciál nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť (pozri oddiel 3.3.1.7)

## 1. Úvod

### 1.1. Právny základ

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

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

### 1.2. Rozsah pôsobnosti

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

### 1.3. Ciele

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

S cieľom uľahčiť čítanie usmernení VA bola štruktúra informácií založená na štruktúre nariadenia (EÚ) 2018/545.

Ak je to vhodné na zjednodušenie pre čitateľa, boli použité odkazy na webové stránky. Treba však uviesť, že boli použité len na informačné účely, pretože môžu kedykoľvek podliehať zmenám.

### 1.4. Správa dokumentu

Odporúča sa pravidelne preskúmať a v prípade potreby aktualizovať a/alebo zmeniť usmernenia VA podľa skúseností získaných s vykonávaním postupu vydávania povolení pre vozidlá podľa nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545.

Používatelia, či už ide o zainteresované strany alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány, môžu uviesť žiadosti o zmeny „Usmernení o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá“ s použitím „Pripomienkového hárku“, ktorý sa nachádza v oddiele **Error! Reference source not found.** tohto dokumentu, a zaslať ich na adresu [VAFedback@era.europa.eu](mailto:VAFedback@era.europa.eu). Agentúra môže navrhnúť revíziu aj z vlastného podnetu.

Agentúra žiadosti o zmeny preskúma a v prípade potreby ich zahrnie do zoznamu zmien pre ďalšiu verziu usmernení VA. Agentúra poskytne žiadateľovi odpoveď prostredníctvom e-mailu.

Táto verzia dokumentu zohľadňuje právny text platný v deň jeho vypracovania a uverejnenia a príslušné usmernenia vydané agentúrou. TSI (a príslušné praktické príručky) sa však v súčasnosti revidujú a niekoľko aspektov tohto usmernenia bude ovplyvnených prijatými právnymi textami aj revidovanými praktickými príručkami. Predpokladá sa, že toto usmernenie sa bude aktualizovať hneď, ako budú k dispozícii právne texty a/alebo praktické príručky.

## 2. Odkazy, vymedzenia pojmov a skratky

### 2.1. Referenčné dokumenty

Tabuľka 1: Tabuľka referenčných dokumentov<sup>1</sup>

[Ref.]	Názov	Referenčný dokument	Verzia/dátum
[1]	NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) č. 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004	(EÚ) 2016/796	11. 05. 2016
[2]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite systému železníc v Európskej únii (prepracované znenie)	(EÚ) 2016/797	11. 05. 2016
[3]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc (prepracované znenie)	(EÚ) 2016/798	11. 05. 2016
[4]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009	(EÚ) 402/2013	30. 04. 2013
[5]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (prepracované znenie)	2008/57/ES	17. 06. 2008
[6]	VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE zo 4. októbra 2011 o Európskom registri povolených typov železničných vozidiel (2011/665/EÚ)	2011/665/EÚ	04. 10. 2011
[7]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES	(EÚ) 321/2013,	30. 03. 2013
[8]	ISO 9000:2015 Systémy manažérstva kvality – Základy a slovník	ISO 9000:2015	2015
[9]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014   o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii	(EÚ) 1302/2014	18. 11. 2014
[10]	VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2015/2299 zo 17. novembra 2015, ktorým sa mení rozhodnutie 2009/965/ES, pokiaľ ide o aktualizovaný zoznam parametrov, ktorý sa má použiť pri klasifikácii vnútroštátnych predpisov	(EÚ) 2015/2299	17. 11. 2015
[11]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2015/995 z 8. júna 2015, ktorým sa mení rozhodnutie 2012/757/EÚ o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému železníc v Európskej únii	(EÚ) 2015/995	08. 06. 2015
[12]	NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii	(EÚ) 2016/919	27. 05. 2016
[13]	ROZHODNUTIE KOMISIE z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (2010/713/EÚ)	2010/713/EÚ	09. 11. 2010
[14]	ROZHODNUTIE KOMISIE z 9. novembra 2007, ktorým sa prijíma spoločná špecifikácia národného registra vozidiel uvedená v článku 14 ods. 4 a 5 smerníc 96/48/ES a 2001/16/ES (2007/756/ES)	2007/756/ES	09. 11. 2007
[15]	OZNÁMENIE KOMISIE Modrá príručka na vykonávanie právnych predpisov EÚ týkajúcich sa výrobkov 2016 (2016/C 272/01)	2016/C 272/01	26. 07. 2016
[16]	ISO/IEC 17000:2004 Posudzovanie zhody -- Slovník a všeobecné zásady	ISO/IEC 17000:2004	2004
[17]	ISO 9001:2015 Systémy manažérstva kvality – Požiadavky	ISO 9001/2015	2015
[18]	Luxemburský protokol k Dohovoru o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúceho sa záležitostí špecifických pre železničný vozňový park, prijatého 23. februára 2007 v Luxemburgu	-	23. 02. 2007

<sup>1</sup> Dátumy/verzie uvedené v tabuľke sú najnovšie ku dňu vypracovania tohto dokumentu; platné verzie sú vždy tie, ktoré sú právne platné

Tabuľka 1: Tabuľka referenčných dokumentov<sup>1</sup>

	[Ref.] Názov	Referenčný dokument	Verzia/dátum
[19]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797	(EÚ) 2018/545	04. 04. 2018
[20]	DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/761 zo 16. februára 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012	(EÚ) 2018/761	16. 02. 2018
[21]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/250 z 12. februára 2019 o vzoroch vyhlásení a osvedčení ES pre železničné komponenty interoperability a subsystémy, o vzore vyhlásenia o zhode s povoleným typom železničného vozidla a o ES postupoch overovania subsystémov v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797, ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 201/2011	(EÚ) 2019/250	12. 02. 2019
[22]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/773 zo 16. mája 2019 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ	(EÚ) 2019/773	16. 05. 2019
[23]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/776 zo 16. mája 2019, ktorým sa menia nariadenia Komisie (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) č. 1303/2014, nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 a vykonávacie rozhodnutie Komisie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o zosúladenie so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a vykonávanie špecifických cieľov stanovených v delegovanom rozhodnutí Komisie (EÚ) 2017/1474	(EÚ) 2019/776	16. 05. 2019
[24]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/387 z 9. marca 2020, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1302/2014 a (EÚ) 2016/919, pokiaľ ide o rozšírenie oblasti použitia a predĺženie prechodných období	(EÚ) 2020/387	09. 03. 2020
[25]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/420 zo 16. marca 2020, ktorým sa opravuje nemecké znenie nariadenia (EÚ) 2016/919 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštevovanie“ železničného systému v Európskej únii	(EÚ) 2020/420	16. 03. 2020
[26]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/779 z 12. júna 2020, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/250, pokiaľ ide o dátumy uplatňovania v nadväznosti na predĺženie lehoty na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797	(EÚ) 2020/779	12. 06. 2020
[27]	SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2020/700 z 25. mája 2020, ktorou sa menia smernice (EÚ) 2016/797 a (EÚ) 2016/798, pokiaľ ide o predĺženie lehôt určených na ich transpozíciu	(EÚ) 2020/700	25. 05. 2020
[28]	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/781 z 12. júna 2020, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/545, pokiaľ ide o dátumy uplatňovania a určité prechodné ustanovenia v nadväznosti na predĺženie lehoty na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797	(EÚ) 2020/781	12. 06. 2020
[29]	VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES	(EÚ) 2018/1614	25. 10. 2018
[30]	ROZHODNUTIE Č. 1/2013 VÝBORU PRE VNÚTORNÚ DOPRAVU SPOLOČENSTVA/ŠVAJČIARSKA zo 6. decembra 2013, ktorým sa mení príloha 1 k dohode medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a cestujúcich	2013/804/EÚ	24. 12. 2013
[31]	ROZHODNUTIE Č. 2/2019 VÝBORU PRE VNÚTORNÚ DOPRAVU SPOLOČENSTVA/ŠVAJČIARSKA z 13. decembra 2019 o prechodných opatreniach na zachovanie plynulej železničnej dopravy medzi Švajčiarskom a Európskou úniou	2020/40	13. 12. 2019

Tabuľka 1: Tabuľka referenčných dokumentov<sup>1</sup>

[Ref.]	Názov	Referenčný dokument	Verzia/dátum
[32]	ROZHODNUTIE SPOLOČENSTVA/ŠVAJČIARSKÉHO VÝBORU PRE VNÚTORNÚ DOPRAVU č. 1/2020 z 19. júna 2020 o zosúladiení rozhodnutia č. 2/2019 s dátumami transpozície smerníc Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a (EÚ) 2016/798, ktoré sa odložili z dôvodu pandémie COVID-19	2020/896	19. 06. 2020
[33]	ROZHODNUTIE VÝBORU PRE VNÚTROZEMSKÚ DOPRAVU SPOLOČENSTVA A ŠVAJČIARSKA Č. 2/2020 z 11. decembra 2020, ktorým sa mení príloha 1 k Dohode medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a cestujúcich a rozhodnutie Výboru č. 2/2019 o prechodných opatreniach na zachovanie plynulej železničnej dopravy medzi Švajčiarskom a Európskou úniou	2021/35	11. 12. 2020
[34]	ROZHODNUTIE VÝBORU PRE VNÚTROZEMSKÚ DOPRAVU SPOLOČENSTVA A ŠVAJČIARSKA Č. 2/2021 z 17. decembra 2021, ktorým sa mení príloha 1 k Dohode medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a cestujúcich a rozhodnutie Výboru č. 2/2019 o prechodných opatreniach na zachovanie plynulej železničnej dopravy medzi Švajčiarskom a Európskou úniou	2022/38	17. 12. 2021
[35]	ROZHODNUTIE Č. 1/2022 VÝBORU PRE VNÚTROZEMSKÚ DOPRAVU SPOLOČENSTVA A ŠVAJČIARSKA z 21. decembra 2022, ktorým sa mení príloha 1 k Dohode medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a osôb a rozhodnutie výboru č. 2/2019	2023/143	21. 12. 2022
[36]	OZNÁMENIE KOMISIE Modrá príručka na vykonávanie právnych predpisov EÚ týkajúcich sa výrobkov 2022 (2022/C 247/02)	2022/C 247/01	29. 06. 2022
[37]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1694 z 10. augusta 2023, ktorým sa menia nariadenia (EÚ) č. 321/2013, (EÚ) č. 1299/2014, (EÚ) č. 1300/2014, (EÚ) č. 1301/2014, (EÚ) č. 1302/2014, (EÚ) č. 1304/2014 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/777	(EÚ) 2023/1694	08. 09. 2023
[38]	VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2023/1695 z 10. augusta 2023 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návštenie“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (EÚ) 2016/919	(EÚ) 2023/1695	08. 09. 2023
[39]	VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2023/1696 z 10. augusta 2023, ktorým sa mení vykonávacie rozhodnutie 2011/665/EÚ, pokiaľ ide o špecifikáciu Európskeho registra povolených typov vozidiel uvedeného v článku 48 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 [oznámené pod číslom C(2023) 5020]	(EÚ) 2023/1696	08. 09. 2023
[40]	Príručka na uplatňovanie technických špecifikácií interoperability (TSI)	GUI/TSI/2023	20. 12. 2023
[41]	Príručka na uplatňovanie WAG TSI	GUI/WAG TSI/2023	08. 12. 2023
[42]	Praktická príručka k TSI LOC&PAS (nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 a zmenené vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2019/776)	GUI/LOC&PAS/2023	Neuplatňuje sa

## 2.2. Vymedzenie pojmov a skratky

Všeobecné pojmy a skratky použité v tomto dokumente sa nachádzajú v bežnom slovníku. Osobitné pojmy a skratky sú buď vymedzené ďalej, alebo sa nachádzajú v oddiele 3.2.2.

Tabuľka 2: Tabuľka pojmov

Pojem	Vymedzenie pojmu
Agentúra	Európska železničná agentúra (ERA) tak, ako je vymedzená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004, ktorým sa ustanovuje Európska železničná agentúra, naposledy zmeneným nariadením (ES) č. 1335/2008 [2].
Infraštruktúra pre štandardné železničné vozidlá	Infraštruktúra pre štandardné železničné vozidlá, na rozdiel od železničnej infraštruktúry pre ľahké železničné vozidlá, je vytvorená akoukoľvek časťou infraštruktúry zaradenej do siete Únie, ktorá patrí do rozsahu vymedzeného v článku 1 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797, t. j. akákoľvek infraštruktúra nevyužívaná metrom, nie funkčne oddelená od zvyšku železničného systému Únie a nie výhradne používaná električkami a ľahkými železničnými vozidlami, ako je vymedzené v článku 2 ods. 29 smernice (EÚ) 2016/797.

Tabuľka 2: Tabuľka pojmov

Pojem	Vymedzenie pojmu
	V článku 2 smernice (EÚ) 2016/797 sú vymedzené ľahké železničné vozidlá podľa technických kritérií týkajúcich sa odolnosti proti nárazu a pevnosti konštrukcie vozidla.
Jednotné kontaktné miesto	„jednotné kontaktné miesto“ je informačný a komunikačný systém prevádzkovaný agentúrou, ako sa naň odkazuje v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796. Jednotné kontaktné miesto tvorí: <ul style="list-style-type: none"> <li>› jediné prístupové miesto, prostredníctvom ktorého by žiadateľ mal predložiť svoju žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti o povolenie pre typ vozidla, povolenie na uvedenie vozidla na trh a jednotné bezpečnostné osvedčenia;</li> <li>› spoločná platforma na výmenu informácií, ktorá agentúre a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom poskytuje informácie o všetkých žiadostiach o povolenia a jednotné bezpečnostné osvedčenia, o štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch, prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady;</li> <li>› spoločná platforma na výmenu informácií, ktorá agentúre a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom poskytuje informácie o žiadostiach o schválenie agentúrou v súlade s článkom 19 smernice (EÚ) 2016/797 a o žiadostiach o povolenia subsystémov traťové zariadenia riadenia – zabezpečenie a návštenia zahŕňajúce zariadenia Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) a/alebo globálneho systému pre mobilné komunikácie v železničnej doprave (GSM-R), o štádiách týchto postupov a o ich výsledkoch, prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady;</li> <li>› systém včasného varovania schopný v skoréj fáze identifikovať potreby koordinácie medzi rozhodnutiami prijímanými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a agentúrou v prípade rôznych žiadostí o podobné povolenia alebo jednotné bezpečnostné osvedčenia.</li> </ul>
Komisia	Európska komisia, najmä GR MOVE
Právo Únie	Právo Únie je systém európskych zákonov pôsobiaci v rámci členských štátov Európskej únie. Právo Únie je uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a je k nemu možný bezplatný prístup prostredníctvom systému EUR-Lex ( <a href="https://eur-lex.europa.eu/homepage.html">https://eur-lex.europa.eu/homepage.html</a> ) a je denne uverejňované v 24 úradných jazykoch EÚ.
Schvaľovanie	Podľa normy ISO 9000/2015 schvaľovanie je: „Potvrdenie prostredníctvom poskytnutia objektívnych dôkazov, že požiadavky pre osobitné zamýšľané použitie alebo uplatnenie boli splnené.“ Je potrebné poznamenať, že: <ul style="list-style-type: none"> <li>› objektívne dôkazy potrebné na schvaľovanie sú výsledkom testu alebo inej formy stanovenia, napríklad vykonania alternatívneho výpočtu alebo preskúmania dokumentov.</li> <li>› Slovo „schválený“ sa používa na označenie zodpovedajúceho stavu.</li> <li>› Podmienky používania pre schvaľovanie môžu byť skutočné alebo simulované.</li> </ul> Schvaľovanie je proces. Využíva objektívne dôkazy na potvrdenie toho, že požiadavky, ktoré vymedzujú zamýšľané používanie alebo uplatnenie, boli splnené. Vždy, keď sú splnené všetky požiadavky, stanoví sa schválený stav. Schvaľovanie sa môže vykonať v podmienkach realistického používania alebo v rámci prostredia simulovaného používania. Je niekoľko spôsobov potvrdenia toho, že požiadavky, ktoré vymedzujú zamýšľané používanie alebo uplatnenie, boli splnené. Napríklad testy, výpočty, simulácie.
Technická dokumentácia	Technická dokumentácia, ktorá je priložená k vyhláseniu(-iam) ES o overení, opísaná v § 2.4 prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797.
Usmernenia VA	Usmernenia o praktických dojednaniach týkajúcich sa vydávania povolení pre vozidlá podľa článku 8 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545

Tabuľka 3: Tabuľka skratiek

Pojem	Vymedzenie pojmu
AsBo	Orgán pre posudzovanie podľa nariadenia (EÚ) č. 402/2013
CCS	Riadenie-zabezpečenie a návštenie
CfU	Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia
CSM	Spoločná bezpečnostná metóda
CSM RA	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013
ČŠ	Členský štát
DeBo	Určený orgán
DoV	Vyhlásenie o overení
ERADIS	Databáza interoperability a bezpečnosti Európskej železničnej agentúry
ERATV	Európsky register povolených typov vozidiel
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov
EÚ	Európska únia
EVN	Európske číslo vozidla
GSM-R	Globálny systém mobilnej komunikácie – železnice
IC	Komponent interoperability



Tabuľka 3: Tabuľka skratiek

Pojem	Vymedzenie pojmu
ID	Identifikácia
IKT	Výbor pre vnútrozemskú dopravu Spoločenstva a Švajčiarska
IM	Manažér infraštruktúry
ISV	Prechodné vyhlásenie o overení
LTA	Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a cestujúcich (známa aj ako Dohoda o pozemnej doprave)
NoBo	Notifikovaný orgán
NSA	Vnútroštátny bezpečnostný orgán
NVR	Vnútroštátny register vozidiel
OSS	Jednotné kontaktné miesto
OTM	Traťový stroj
QMS	Systém riadenia kvality
RDD	Databáza referenčných dokumentov
RFU	Odporúčanie na používanie
RINF	Register infraštruktúry
RU	Železničný podnik
SMS	Systém riadenia bezpečnosti
SRD	Jednotná databáza pravidiel
TEN	transeurópska sieť
TSI	Technická špecifikácia interoperability
TSI CCS	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystému „riadenie-zabezpečenie a návštenie“
TSI LOC&PAS	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystému „železničné koľajové vozidlá - rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“
TSI OPE	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“
TSI WAG	Technická špecifikácia interoperability týkajúca sa subsystému „železničné koľajové vozidlá - nákladné vozne“
URVIS	Systém jedinečnej identifikácie koľajových vozidiel

### 3. Obsah praktických dojednaní

#### 3.1. Odôvodnenia

##### 3.1.1. Nariadenie (EÚ) 2018/545

##### 3.1.2. Nariadenie (EÚ) 2020/781

#### 3.2. Kapitola 1 – Všeobecné ustanovenia

##### 3.2.1. Článok 1: Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

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

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

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

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

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

##### 3.2.2. Článok 2: Vymedzenie pojmov

###### 3.2.2.1. (1) Povoľujúci subjekt

Úlohu povoľujúceho subjektu vykonáva:

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

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

V prípadoch, keď sa po rozšírení oblasti používania na iný členský štát podľa článku 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545 vozidlá už nebudú prevádzkovať v pôvodnej oblasti používania, zostávajú v nej naďalej povolené, preto konečná oblasť používania, v ktorej sú povolené, zahŕňa sieť vo viac ako jednom členskom štáte a povoľujúcim subjektom je agentúra. Viac informácií o zmenách (nie rozšírení) oblasti použitia je uvedených v oddiele 3.3.2.3.4.

Ak vozeň, ktorý má byť povolený, je v súlade s oddielom 7.1.2 TSI WAG, posúdenia agentúry konajúcej ako povoľujúci subjekt, keď žiadateľ požiadal o povolenie s oblasťou použitia pokrývajúcou viac ako jeden členský štát, budú pokrývať ďalšie podmienky, ktoré by mal vozeň spĺňať, a nemalo by byť potrebné zapojenie orgánov NSA pre oblasť použitia (žiadne príslušné vnútroštátne predpisy). V takýchto prípadoch by sa zapojenie orgánov NSA pre oblasť použitia (ktoré budú o žiadosti informované a budú mať prístup k spisu

priloženému k žiadosti v OSS) malo zamerať na poskytovanie informácií zo získaných skúseností, ktoré môžu byť relevantné pre vydanie povolenia v súlade s článkom 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545.

#### 3.2.2.2. (2) Základné konštrukčné charakteristiky

Ďalšie pokyny týkajúce sa základných konštrukčných charakteristík a základných parametrov sú uvedené v usmerneniach na uplatňovanie TSI.

#### 3.2.2.3. (3) Správa konfigurácie

##### 3.2.2.3.1. Riadenie konfigurácií vozidla

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

- › subjekt zodpovedný za údržbu vozidla a
- › ŽP používajúci vozidlo.

##### 3.2.2.3.2. Riadenie konfigurácií typu vozidla

Riadenie konfigurácie typu vozidla znamená vytvorenie a udržiavanie (počas celej životnosti typu vozidla) súboru obsahujúceho všetky podrobnosti o type vozidla (výkresy, výpočty atď.), ktorý zahŕňa vývoj v čase (zmeny právneho rámca, zmeny typu vozidla atď.).

Presnejšie, riadenie konfigurácie typu vozidla zahŕňa aspekty, ako sú:

- › monitorovanie zmien v právnom rámci a vplyvu na typ vozidla (TSI, vnútroštátne predpisy, iné platné právne predpisy EÚ atď.),
- › aktualizácia dokumentácie, ktorá tvorí základ povolenia typu vozidla v prípade zmien právneho rámca a/alebo zmien typu vozidla, ktoré si nevyžadujú nové povolenie (t. j. kategórie 15 ods. 1 písm. a), b) alebo c) nariadenia (EÚ) 2018/545), napríklad:
  - vyhlásenia ES o overení a sprievodná technická dokumentácia (vrátane vyhlásení ES o zhode pre IC)
  - osvedčenia ES a sprievodná dokumentácia (ak je potrebná účasť notifikovaného orgánu)
  - dôkazy týkajúce sa plnenia požiadaviek
- › informovať notifikované orgány, ktoré vykonali posúdenie zhody, o zmenách typu vozidla, ktoré majú vplyv na súlad s TSI,
- › Kategorizácia zmien typu vozidla podľa článku 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545,
- › požiadať o potrebné aktualizácie príslušného záznamu v ERATV v prípade zmien typu vozidla, ktoré si nevyžadujú nové povolenie (vrátane zostavenia verzií, ak sa držiteľ rozhodne o to požiadať, pozri oddiel 3.8.4.2),
- › atď.

#### 3.2.2.4. (4) Dátum prijatia žiadosti

#### 3.2.2.5. (5) Subjekt riadiaci zmenu

Úlohy subjektu riadiaceho zmenu pre typ vozidla a subjektu riadiaceho zmenu pre vozidlo zodpovedajúce tomuto typu môžu vykonávať rôzne spoločnosti. V dôsledku toho sa líšia aj konfigurácie, za ktorých správu sú zodpovední:

- › riadenie konfigurácie typu vozidla, ak je subjekt riadiaci zmenu držiteľom povolenia pre typ vozidla, alebo
- › riadenie konfigurácie vozidiel, keď je držiteľom subjekt riadiaci zmenu.

V prípade zmien podľa článku 16 ods. 4, pozri oddiel 3.3.4.4, je subjekt riadiaci zmenu zodpovedný aj za predloženie oznámenia a sprievodnej dokumentácie.

#### 3.2.2.6. (6) Držiteľ povolenia pre typ vozidla

Pre každý typ vozidla môže byť len jeden držiteľ povolenia pre typ vozidla podľa smernice (EÚ) 2016/797 a nariadenia (EÚ) 2018/545. Dve skupiny vozidiel rovnakej konštrukcie by však mohli mať dvoch odlišných žiadateľov o povolenia na uvedenie (jednotlivých) vozidiel (skupín) na trh. Ak sa toto povolenie nepožaduje v súlade s povoleným typom vozidla, povedie to k dvom rôznym typom vozidiel, hoci každý typ vozidla bude mať rovnaké základné konštrukčné charakteristiky.

Upozorňujeme, že v prípade typov vozidiel povolených podľa smernice 2008/57/ES môže existovať viac ako jeden držiteľ povolenia pre typ vozidla (pozri oddiel 3.2.2.6.3).

Ak na vývoji nového typu vozidla spolupracuje niekoľko spoločností, je možné, že každá spoločnosť sa stane držiteľom povolenia pre typ vozidla. Na tento účel by mala každá spoločnosť podať žiadosť o povolenie prostredníctvom OSS, na základe ktorej sa vydá povolenie pre typ vozidla a záznam ERATV na žiadosť.

##### 3.2.2.6.1. Právny nástupca

Na účely nariadenia (EÚ) 2018/545 by sa za právneho nástupcu mala považovať fyzická alebo právnická osoba, ktorá zákonne získala od predchádzajúceho držiteľa povolenia pre typ vozidla jeho aktíva, práva a povinnosti súvisiace s povoleným typom vozidla v dôsledku ukončenia činnosti predchádzajúceho držiteľa povolenia pre typ vozidla, okrem iného v dôsledku zlúčenia, splynutia, nadobudnutia, rozdelenia atď.

##### 3.2.2.6.2. Prenos vlastníctva povolenia pre typ vozidla

Vymedzenie pojmu držiteľa jasne stanovuje, že vlastníctvo možno získať len prostredníctvom i) žiadosti a prijatia povolenia pre typ vozidla alebo ii) právneho nástupníctva, preto skutočný držiteľ povolenia pre typ vozidla nemôže previesť svoju úlohu na inú stranu na základe súkromných zmlúv alebo iných dohôd.

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

##### 3.2.2.6.3. Držiteľ povolenia pre typy vozidla pre typy vozidiel povolené v predchádzajúcich režimoch

V prípade typov vozidiel povolených pred príslušným dátumom (pozri oddiel 3.2.2.17) možno držiteľa povolenia pre typ vozidla určiť na základe toho:

- › kto je registrovaný ako držiteľ povolenia v ERATV (povolenia pre typ vozidla vydané podľa smernice 2008/57/ES). V prípadoch, keď existuje viac ako jeden držiteľ povolenia (napr. v prípade prvého povolenia a dodatočného povolenia v iných členských štátoch), sa za držiteľov povolenia pre typ vozidla považujú obaja,
- › kto je identifikovaný ako držiteľ vo vydanom povolení pre typ vozidla, alebo

ak neexistuje záznam v ERATV (vozidlo uvedené na trh pred smernicou 2008/57/EÚ alebo v prevádzke pred 19. júlom 2010) ani povolenie pre typ vozidla, neexistuje držiteľ povolenia pre typ vozidla; na vytvorenie vlastníctva je potrebné vykonať zmenu, na ktorú sa vzťahuje článok 15 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545. Subjekt riadiaci zmenu sa stane držiteľom nového typu vozidla, ktorý bude povolený a zaregistrovaný v ERATV po vydaní príslušného povolenia pre typ vozidla.

#### 3.2.2.7. (7) Opodstatnená pochybnosť

Opodstatnená pochybnosť:

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

Ďalšie informácie o problémoch, ktoré sa majú klasifikovať ako „opodstatnená pochybnosť“, sa nachádzajú v kapitole 3.7.11.

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

Ak neexistujú žiadne vnútroštátne pravidlá, ktoré by sa mali uplatňovať, nie je potrebné zapojiť vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia, okrem posúdenia, či je oblasť použitia pre príslušný členský štát správne špecifikovaná a/alebo nahlásenia získaných skúseností, ktoré sa majú zohľadniť, pozri oddiel 3.7.8.3.

Orgány NSA pre oblasť použitia budú v každom prípade informované prostredníctvom jednotného kontaktného miesta a budú mať prístup k spisu priloženému k žiadosti, ale neočakáva sa od nich žiadne posúdenie v zmysle článku 40 nariadenia (EÚ) 2018/545 (pozri oddiel 3.7.9).

Je potrebné rozlišovať medzi prípadmi, v ktorých je jasné, že sa neuplatňujú žiadne vnútroštátne predpisy (napr. vozne, ktoré sú v súlade s oddielom 7.1.2 TSI WAG), a prípadmi, v ktorých dochádza k zmene už povoleného vozidla, ktorá má vplyv na dodržiavanie vnútroštátnych predpisov.

- › V prvom prípade vnútroštátne bezpečnostné orgány nemusia vykonať žiadne posúdenie pre oblasť použitia. Agentúra vydá povolenie po vykonaní posúdení opísaných v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/545.
- › V druhom prípade, zatiaľ čo žiadateľ je zodpovedný za zabezpečenie splnenia všetkých požiadaviek pred predložením žiadosti o povolenie vrátane posúdenia vnútroštátnych predpisov, ktoré môžu byť priamo a nepriamo ovplyvnené zmenami, vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia posúdia, či sú identifikované vnútroštátne predpisy správne (bod 3 prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2018/545). Z tohto hľadiska sú vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia oprávnené vzniesť otázky, ak existujú pochybnosti týkajúce sa vnútroštátnych pravidiel, ktoré je potrebné v dôsledku zmeny prehodnotiť.

NSA pre oblasť použitia by však nemali vyžadovať splnenie vnútroštátnych pravidiel, ktoré nie sú v rozsahu pôsobnosti zmeny alebo nie sú oznámené (t. j. uverejnené v RDD), ani by nemali vyžadovať vyhlásenia tretích strán potvrdzujúce, že uplatňované vnútroštátne pravidlá sú správne.

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

Vnútroštátne bezpečnostné orgány sú takisto zodpovedné za vydanie dočasného povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti v prípade, ak sa to vyžaduje vo vnútroštátnom právnom rámci členského štátu, pozri oddiel 3.3.7.

#### 3.2.2.9. (9) Predbežné zapojenie

#### 3.2.2.10. (10) Základný scenár predbežného zapojenia

#### 3.2.2.11. (11) Postup plnenia požiadaviek

Pozri oddiel 3.3.1.

### 3.2.2.12. (12) Bezpečná integrácia

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

- › bezpečnú integráciu medzi prvkami tvoriacimi mobilný subsystém. Je to plne v rozsahu pôsobnosti TSI, ktoré sa vzťahujú na subsystém. Ak neexistujú výslovné technické predpisy pokrývajúce túto problematiku, TSI môžu prijať prístup na základe rizika a vyžadovať uplatňovanie CSM pre posudzovanie rizika so stanovením, do akej prijateľnej úrovne by riziko malo byť kontrolované;
- › bezpečnú integráciu medzi mobilnými subsystémami, ktoré tvoria vozidlo, a
- › bezpečnú integráciu pre rozhranie sieť-vozidlo so zreteľom na technickú kompatibilitu.

Ďalšie informácie o koncepcii bezpečnej integrácie sú uvedené vo vysvetlivke ERA120/063, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en)

#### 3.2.2.12.1. Bezpečná integrácia medzi mobilnými subsystémami

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

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

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

Každú stranu rozhrania sieť-vozidlo spravujú odlišné subjekty, preto sa vyžaduje harmonizovaný prístup a parametre rozhrania by mali byť stanovené v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch. Znamená to, že technická kompatibilita na rozhraní sieť-vozidlo by mala byť zaistená uplatnením príslušných požiadaviek (TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov). Je však potrebný systematický prístup (t. j. plnenie požiadaviek) na analýzu rozhrania sieť - vozidlo s cieľom identifikovať ďalšiu harmonizáciu (pravidlá) pre technickú kompatibilitu a bezpečnú integráciu pre každý projekt s cieľom zistiť, či sú existujúce pravidlá dostatočné alebo nie, a ak sú potrebné ďalšie požiadavky (alebo úprava existujúcich), sledovať proces riešenia nedostatkov v TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch.

### 3.2.2.13. (13) Variant typu vozidla

Varianty typu vozidla sú rôzne možnosti konštrukcie, na ktorú sa vzťahuje typ vozidla (t. j. ak chce držiteľ povolenia pre typ vozidla pridať variant typu vozidla k už povolenému typu vozidla, musí požiadať o nové povolenie).

Nie je možné vytvoriť variant z existujúceho variantu alebo verzie typu vozidla, a to ani v prípade, že subjekt riadiaci zmenu je držiteľom povolenia pre typ vozidla. V takýchto prípadoch sa povolí nový typ, pričom sa použije druh povolenia uvedený v článku 14 ods. 1 písm. d) - nové povolenie.

### 3.2.2.14. (14) Verzia typu vozidla

Verzie typu vozidla sú konfigurácie alebo úpravy, ktoré predstavujú zmenu základných konštrukčných vlastností typu vozidla alebo variantu typu vozidla pod prahovou hodnotou pre nové povolenie stanovenou v TSI podľa článku 24 ods. 1 a článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797.

Nie je možné vytvoriť verziu z existujúcej verzie typu vozidla, a to ani v prípade, že subjekt riadiaci zmenu je držiteľom povolenia pre typ vozidla. V takýchto prípadoch sa povolí nový typ, pričom sa použije druh povolenia uvedený v článku 14 ods. 1 písm. d) - nové povolenie.

Ak je žiadateľ o rozšírenie oblasti použitia už povoleného typu vozidla držiteľom povolenia pre typ vozidla, môže rozhodnúť, či výsledkom bude nový typ, verzia typu vozidla alebo verzia variantu typu vozidla. Nie je



možné povoliť variant typu vozidla po rozšírení oblasti použitia z dôvodu definície variantu typu vozidla v článku 2 ods. 13 nariadenia (EÚ) 2018/545: varianty môžu byť len výsledkom prípadov prvého alebo nového povolenia (podľa článku 14 ods. 1 písm. a) a článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545).

Ak žiadateľ o rozšírenie oblasti použitia nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla, výsledkom by mal byť nový typ podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545.

### 3.2.2.15. (15) Povolenie na uvedenie vozidla na trh

Povoľujúce subjekty môžu na žiadosť žiadateľa vydať povolenie pre sériu vozidiel (súbor rovnakých vozidiel) na základe vyhlásenia o zhode s typom vozidla podľa článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545 - povolenie v zhode s typom - . Žiadateľ môže predložiť aj žiadosť o povolenie na uvedenie na trh v zhode s už povoleným typom pre jedno vozidlo.

Ak žiadateľ žiada o povolenie na uvedenie vozidla na trh v prípadoch povolenia uvedených v článku 14 ods. 1 písm. a) - prvé povolenie - , písm. c) - rozšírená oblasť použitia - a/alebo písm. d) - nové povolenie -, nie je potrebné predložiť vyhlásenie o zhode s typom vozidla.

Žiadateľ môže prostredníctvom jednotného kontaktného miesta spojiť do jednej žiadosti žiadosť o prvé povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. a) vrátane prvého vozidla, ktoré je v súlade s typom uvedeným v predchádzajúcom odseku, a žiadosť o povolenie na uvedenie na trh jedného vozidla alebo série rovnakých vozidiel podľa článku 14 ods. 3 písm. b).

### 3.2.2.16. (16) Povolenie typu vozidla

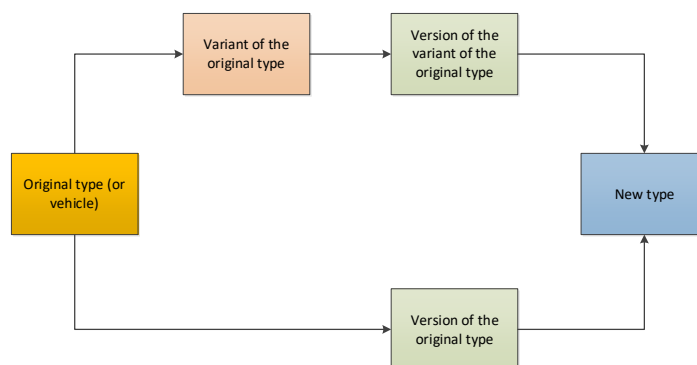
Povolenie typu vozidla sa môže uskutočniť buď:

- › v rovnakom čase, keď sa povoľuje uvedenie prvého vozidla daného typu vozidla na trh, alebo
- › bez toho, aby bolo vozidlo tohto typu vozidla povolené na uvedenie na trh, ak sa žiadosť žiadateľa obmedzuje na povolenie pre typ vozidla.

Pri povoľovaní typu vozidla sa môže na overenie a schválenie zhody so základnými požiadavkami príslušných právnych predpisov použiť vozidlo daného typu vozidla. Dané vozidlo nemusí byť povolené na uvedenie na trh. Závisí od rozhodnutia žiadateľa v jeho žiadosti, či by vozidlo používané na overenie a schválenie typu vozidla malo byť povolené na uvedenie na trh.

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

Z typu vozidla je možné vytvoriť jeho varianty alebo verzie. Z variantu typu vozidla je takisto možné vytvoriť verzie takéhoto variantu. Nie je však možné vytvárať varianty variantu typu vozidla, verzie verzie typu vozidla alebo varianty verzie typu vozidla. To je zhrnuté v nasledujúcej schéme:



Obrázok 1: Typ, variant a verzia

**3.2.2.17. (17) Príslušný dátum****3.2.3. Článok 3: Povinnosti žiadateľa**

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

- › Prvá časť definície sa vzťahuje na žiadateľa o povolenie:
  - povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky podľa článku 18 smernice (EÚ) 2016/797,
  - povolenie na uvedenie vozidla na trh, ako je uvedené v článku 21 smernice (EÚ) 2016/797, alebo
  - povolenie pre typ vozidla podľa článku 24 smernice (EÚ) 2016/797).

Na účely povolenia vozidla a/alebo pre typ vozidla je to fyzická alebo právnická osoba, ktorá žiada o povolenie, či už ide o železničný podnik, prevádzkovateľa infraštruktúry alebo akúkoľvek inú fyzickú alebo právnickú osobu, napríklad výrobcu, vlastníka alebo držiteľa. Môže to byť výrobca vozidiel, výrobca (jedného z) mobilných subsystémov, železničný podnik (prevádzkovateľ železničného podniku), lízingová spoločnosť atď.

- › Druhá časť definície sa vzťahuje na žiadateľa, ktorý uvádza mobilné subsystémy na trh a vydáva vyhlásenie ES o overení pre subsystémy, ako sa uvádza v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797; môže to byť obstarávateľ alebo výrobca, alebo jeho splnomocnení zástupcovia. Túto úlohu zvyčajne plní výrobca mobilného subsystému. V rámci jedného typu vozidla môžu existovať dvaja rôzni žiadatelia o uvedenie mobilných subsystémov na trh: jeden pre železničné koľajové vozidlo (RST), druhý pre riadenie, zabezpečenie a návštenie (CCS).
- › Tretia časť vymedzenia sa týka žiadateľa, ktorý žiada agentúru o schválenie traťového ERTMS, ako je stanovené v článku 19 smernice (EÚ) 2016/797.

Z toho vyplýva, že úlohu žiadateľa o uvedenie subsystémov na trh a žiadateľa o povolenie môžu zohrávať rôzne spoločnosti, ktoré potom majú rôzne práva a povinnosti. Napríklad:

- › Úloha A: žiadateľ o povolenie pre typ vozidla prostredníctvom jednotného kontaktného miesta
- › Úloha B: žiadateľ o uvedenie subsystému RST na trh (výrobca), stanovenie vyhlásenia ES o overení pre mobilný subsystém
- › Úloha C: žiadateľ o uvedenie subsystému CCS na trh (výrobca), stanovenie vyhlásenia ES o overení pre mobilný subsystém
- › Úloha D: žiadateľ o povolenie na uvedenie vozidla na trh prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, ktorý vydáva vyhlásenie ES o zhode s typom
- › Úloha E: výrobca vozidiel
- › Úloha F: Železničný podnik, ktorý bude vozidlo prevádzkovať
- › Úloha G: subjekt riadiaci zmenu

Často sa vyskytujú tieto scenáre (neúplný zoznam)

- › Úlohy A, B, C, D a E plní tá istá spoločnosť, ktorá sa po prvom povolení stane držiteľom povolenia pre typ vozidla a potom vyrába vozidlá v zhode s typom a žiada o povolenie na uvedenie vozidiel na trh; úlohu F plní iná spoločnosť, ktorá bude vozidlá prevádzkovať
- › Úlohy A, B, C a E plní tá istá spoločnosť, ktorá sa po prvom povolení stáva držiteľom povolenia pre typ vozidla a potom vyrába vozidlá v zhode s typom.

Úlohu D však zohráva iná spoločnosť (podáva žiadosť o povolenie na uvedenie vozidla na trh prostredníctvom jednotného kontaktného miesta), ktorá bude zároveň prevádzkovateľom vozidiel (ŽP)

- › Úlohy A, B, D a E plní tá istá spoločnosť, ktorá vyrába vozidlá, integruje subsystém CCS uvedený na trh inou spoločnosťou, stáva sa držiteľom povolenia pre typ vozidla po prvom povolení a potom vyrába vozidlá v zhode s typom a žiada o povolenie na uvedenie vozidiel na trh.  
Úlohu C plní iná spoločnosť (dodávateľ subsystému CCS).  
Nakoniec úlohu F plní spoločnosť, ktorá bude prevádzkovať povolené vozidlá.
- › Všetky úlohy plní tá istá spoločnosť, železničný podnik, ktorý vykonáva zmeny na vozidlách, ktoré už boli povolené a sú v prevádzke, stáva sa držiteľom povolenia pre typ vozidla na základe nového povolenia, vykonáva zmeny vo všetkých vozidlách, uvádza upravené mobilné subsystémy na trh (stanovuje vyhlásenia ES o overení pre upravené subsystémy) a žiada o povolenie na uvedenie upravených vozidiel na trh.
- › Úlohy A, B, D, E, F a G plní tá istá spoločnosť, železničný podnik, ktorý chce upraviť vozidlá, ktoré už boli povolené a sú v prevádzke, sa stane držiteľom povolenia pre typ vozidla na základe nového povolenia, zadá vykonanie zmien v subsystéme CCS spoločnosti, ktorá ho pôvodne vyrobila, a požiada o povolenie na uvedenie upravených vozidiel na trh.  
Úlohu C plní iná spoločnosť (pôvodný dodávateľ subsystému CCS).

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

„Žiadateľ“ uvedený v nariadení (EÚ) 2018/545 (žadateľ o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh) musí byť „navrhovateľom“ uvedeným v štvrtom bode článku 3 ods. 11 <sup>(2)</sup> v CSM pre posudzovanie rizík, ak je potrebné uplatniť proces riadenia rizík a/alebo posúdenia rizík opísaný v nariadení. Uvádza sa v ňom, že „navrhovateľ“ je „žadateľ o povolenie na uvedenie štrukturálnych subsystémov do prevádzky“, so zohľadnením toho, že podľa smernice (EÚ) 2016/797 mobilné subsystémy už nie sú povoľované, ale uvádzané na trh. Treba poznamenať, že používanie metodiky opísanej v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík, so zreteľom na postup plnenia požiadaviek týkajúci sa základnej požiadavky „bezpečnosť“ a pre bezpečnú integráciu medzi systémami, je povinné. Z toho dôvodu, ak je potrebné predložiť žiadosť prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, žiadateľ o povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie na trh bude takisto „navrhovateľom“.

Ak subjekt riadiaci zmenu dospeje k záveru, že nie je potrebné požiadať o povolenie pre typ vozidla, nebude existovať „žadateľ“ (v zmysle nariadenia (EÚ) 2018/545) a subjekt riadiaci zmenu bude „navrhovateľom“.

### 3.2.3.1. Povinnosti „žadateľa“ uvedené v nariadení (EÚ) 2018/545

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

V prípade zmien na už povolenom type vozidla a/alebo vozidle je žiadateľ o nové povolenie zodpovedný za zmenené časti (a rozhrania s nezmenenými časťami) a novú konštrukciu a nový typ vozidla ako celok. Existujúci držiteľ povolenia pre typ vozidla je však stále zodpovedný za nezmenené časti a nový žiadateľ je zodpovedný za zmeny, ktoré zavádza, a rozhrania s nezmenenými časťami. Podrobnejšie informácie sa uvádzajú v oddiele 3.2.5

<sup>2</sup> Podľa článku 3 ods. 11 CSM pre posudzovanie rizík je „navrhovateľom“ jedným z týchto subjektov:

- (a) železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý vykonáva opatrenia na riadenie rizík v súlade s článkom 4 smernice 2004/49/ES;
- (b) subjekt zodpovedný za údržbu, ktorý vykonáva opatrenia v súlade s článkom 14a ods. 3 smernice 2004/49/ES;
- (c) zmluvný subjekt alebo výrobca, ktorý vyzýva notifikovaný orgán, aby uplatnil postup overovania „ES“ v súlade s článkom 18 ods. 1 smernice 2008/57/ES alebo určený orgán podľa článku 17 ods. 3 uvedenej smernice;
- (d) žiadateľ o povolenie na umiestnenie štrukturálnych subsystémov do prevádzky.

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

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

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

### 3.2.4. Článok 4: Povinnosti povoľujúceho subjektu

Všetky vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia a subjekty vydávajúce povolenie by mali zohľadniť informácie týkajúce sa technických a prevádzkových záležitostí, ktoré môžu byť relevantné pre vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, vyplývajúce z predchádzajúcich skúseností zdieľaných podľa článku 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545. Keď tieto informácie sú predmetom postupu spoločného sekretariátu siete (JNS), povoľujúci subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia by mali zohľadniť výsledky postupu JNS.

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

### 3.2.5. Článok 5: Povinnosti držiteľa povolenia pre typ vozidla

Okrem toho, že držiteľ povolenia pre typ vozidla je zodpovedný za riadenie konfigurácie typu vozidla (pozri oddiel 3.2.2.3.2), je žiadateľom, ktorý získal povolenie pre typ vozidla. Z tohto dôvodu má aj povinnosti stanovené pre žiadateľa, pozri oddiel 3.2.3.

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

- › Nový držiteľ povolenia pre typ vozidla je zodpovedný predovšetkým za zmenené časti, ale aj za nový typ vozidla ako celok (nielen za zmeny). Od tohto momentu môže vykonávať zmeny na novom type vozidla v rámci riadenia konfigurácie tohto nového typu vrátane zmien na tých častiach, ktoré neboli v rozsahu nového povolenia,
- › Pôvodný držiteľ povolenia pre typ vozidla je naďalej zodpovedný za nezmenené časti a nový držiteľ povolenia pre typ vozidla je zodpovedný za zmeny, ktoré zavádza, a rozhrania s nezmenenými časťami typu vozidla, a
- › Nový držiteľ povolenia pre typ vozidla je výlučne zodpovedný za riadenie konfigurácie nového typu vozidla vrátane vytvárania nových typov, variantov alebo verzií odvodených od typu vozidla povoleného po zmene.

Monitorovanie toho, že subjekt riadiaci zmenu/potenciálny žiadateľ/žadateľ správne uplatnil ustanovenia nariadenia (EÚ) 2018/545 pre riadenie zmien a riadenie konfigurácií typu vozidla a/alebo vozidiel (správna kategorizácia zmeny, správne rozhodnutie o tom, či sa vyžaduje nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, správne použitie CSM pre posudzovanie rizík atď.) môžu priamo alebo nepriamo vykonávať orgány NSA pomocou kontrol počas svojich činností dohľadu.

Ak neexistuje povolenie pre typ vozidla, neexistuje držiteľ povolenia pre typ vozidla a nie je potrebné vykonávať riadenia konfigurácie typu vozidla.

### 3.2.6. Článok 6: Povinnosti manažéra infraštruktúry

V nariadení (EÚ) 2018/545 sú stanovené povinnosti a požiadavky, ktoré musí dodržiavať manažér infraštruktúry v rámci postupu vydávania povolenia pre železničné vozidlá a vydávania povolenia pre typ železničného vozidla. Manažér infraštruktúry v tejto súvislosti nemá žiadnu inú úlohu a nemal by ukladať žiadne technické požiadavky na konštrukciu vozidla, poskytovať vyhlásenia alebo hodnotenia týkajúce sa

technickej kompatibility vozidla a/alebo typu vozidla so sieťami ani požadovať, aby žiadateľ vykonal skúšky na sieti, pozri tiež oddiel 3.3.7.

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

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

- › poskytnúť informácie o infraštruktúre, ktoré sú potrebné na vykonanie posúdení zhody (napr. traťová geometria pre testy dynamiky jazdy),
- › poskytnúť traťový prístup na účely testov na sieti (pridelenie kapacity na skutočné vykonávanie testov na sieti),
- › v prípade potreby a na základe informácií poskytnutých žiadateľom (konkrétne špecifikáciami testu, sledom testov na sieti atď) poskytnúť ďalšie prevádzkové podmienky pre vozidlo, ktoré sa majú uplatniť počas testov na sieti. Sem patria podmienky a obmedzenia používania počas testovania z dôvodu, že nie všetky systémy testovacieho vozidla mohli byť plne overené a odsúhlasené, keď sa začínajú testy na sieti (napr. vyhnite sa mimoriadnemu režimu prevádzky traťového systému, napríklad pri zníženom počte meničov),
- › To bude mať vplyv aj na pridelenie kapacity a okien (napr. môže byť potrebné obmedziť premávku vlakov na príľahlej trati alebo zablokovať daný úsek trate, na ktorom sa vykonávajú testy na sieti), a
- › prijať potrebné opatrenia na strane infraštruktúry, aby žiadateľ mohol vykonávať testy na sieti, ktoré sú potrebné pre posúdenia zhody (napr. zmeny v napätí trolejového vedenia, povolenie nadmernej rýchlosti v určitých úsekoch testovacej trate atď.) so zohľadnením aspektov, ako sú bezpečnosť a kapacitné obmedzenia, obmedzenie nadmerného opotrebenia alebo poškodenia infraštruktúry atď.

Upozorňujeme, že manažér infraštruktúry môže mať rôzne úlohy (a teda aj rôzne zodpovednosti) na základe svojich rôznych záujmov:

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

### 3.2.7. Článok 7: Povinnosti orgánov NSA pre oblasť použitia

Ďalšie informácie o rozsahu posúdení, ktoré majú vykonať vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia v rámci žiadosti o povolenie, sú uvedené v oddiele 3.7.9.

#### 3.2.7.1.1. Informácie získané podľa článku 4 ods. 5 písm. b) smernice (EÚ) 2016/798

Ako sa stanovuje v článku 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545, vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia zdieľajú s agentúrou a všetkými ostatnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi všetky relevantné informácie vyplývajúce z predchádzajúcich skúseností týkajúcich sa technických a prevádzkových záležitostí, ktoré môžu byť relevantné pre vydanie povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh, t. j. informácie, ktoré môže povoľujúci subjekt a/alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia použiť na vznesenie otázok podľa článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Pôvod informácií vyplývajúci z predchádzajúcich skúseností predstavujú najmä činnosti vykonané orgánmi NSA, najmä dohľad vykonaný podľa článku 17 smernice (EÚ) 2016/798 a delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2018/761 o CSM o dohľade. Počas týchto činností môže vnútroštátny



bezpečnostný orgán zistiť sám seba alebo ho môže železničný podnik alebo iný relevantný subjekt upozorniť na relevantné technické a/alebo prevádzkové záležitosti.

Predchádzajúce skúsenosti zahŕňajú aj informácie a poznatky týkajúce sa výkonu už povolených typov vozidiel a systémov ich komponentov s cieľom usmerniť posúdenie žiadostí.

Používanie informácií a znalostí získaných z činností dohľadu orgánmi NSA poskytuje prostriedky na vyhodnotenie účinnosti postupov žiadateľa týkajúcich sa konštrukcie, výroby, overenia a schvaľovania typu vozidla/vozidla.

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

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

Informácie uvedené v zozname v článku 7 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545 predstavujú len určitý typický druh informácií, ktoré sa vymieňajú, a netvorí vyčerpávajúci zoznam. Môžu existovať aj iné relevantné informácie, ktoré by tiež mali podliehať týmto ustanoveniam o zaznamenávaní a výmene

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

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

#### *3.2.7.1.2. Nesúlad so základnými požiadavkami alebo nedostatky v TSI*

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

### **3.2.8. Článok 8: Povinnosti agentúry**

#### **3.2.8.1. Protokol na zaznamenávanie a výmenu informácií**

Agentúra zhromažďuje informácie relevantné na účely povolenia od orgánov NSA prostredníctvom:



- › Pravidelné stretnutia s orgánmi NSA v rámci vydávania povolení pre vozidlá,
- › Bezpečnostný informačný systém (SIS), ktorý je prístupný len povolujuúcim subjektom,
- › Ad-hoc výmeny (napr. listy, ktoré agentúre zasielajú orgány NSA)

Budúci systém výmeny informácií (ISS) bude tiež nástrojom na zber predchádzajúcich skúseností podľa článku 7 ods. 4 a článku 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Postup zberu predchádzajúcich skúseností je zatiaľ opísaný na webovom sídle agentúry:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/fag/292\\_en?target\\_id=3044](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/fag/292_en?target_id=3044)

#### 3.2.8.2. Súbor nástrojov pre povolenia pre vozidlá

Agentúra vytvorila súbor nástrojov, ktorý má na jednom mieste poskytnúť jednoduchý prístup k príslušným informáciám a nástrojom v oblasti povolení pre vozidlá. Je prístupný pre žiadateľov a povolujuúce subjekty (ERA, NSA). Mal by tiež pomôcť zainteresovaným stranám oboznámiť sa so všetkou dostupnou dokumentáciou (usmernenia, vysvetlivky, časté otázky atď.). Je umiestnený v prostredí SharePoint agentúry:

<https://eraeuropaeu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Vehicle-Authorisation-ToolBox.aspx>

Nástroj je bezplatný pre žiadateľov a zamestnancov orgánov NSA, ktorí majú účet v jednotnom kontaktnom mieste. Časti nástroja, ku ktorým je možné získať prístup, závisia od roly používateľa (napr. používateľa s rolou „žiadateľ“ nebudú mať prístup k dokumentom, ktoré majú používať iba povolujuúce subjekty a orgány NSA pre oblasť použitia, používateľa s rolou „NSA“ nebudú mať prístup k interným dokumentom, ktoré môžu používať iba zamestnanci agentúry).

Používanie tohto nástroja je dobrovoľné. Registrovaní používatelia jednotného kontaktného miesta majú prístup k nástroju bez potreby ďalších krokov. Používatelia, ktorí nemajú účet v systéme OSS alebo nemajú prístup k nástroju, aj keď sú zaregistrovaní v systéme OSS, môžu požiadať o prístup prostredníctvom tohto kontaktného webového formulára, pričom vyberú tému „VA Toolbox“ (Súbor nástrojov pre povolenia pre vozidlá):

<https://srm-portal.powerappsportals.com/contact-us/>

#### 3.2.9. Článok 9: Použitie povoleného vozidla

Kontroly pred použitím povoleného vozidla by mali byť obmedzené na kontroly uvedené v článku 23 smernice (EÚ) 2016/797. Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý má v úmysle používať vozidlo, je zodpovedný za vykonanie kontroly kompatibility medzi vozidlom(-ami) a zamýšľanými traťami a takisto vykonať kontrolu kompatibility medzi vlakmi a traťami, ktoré sa vzťahujú na prvky stanovené v TSI OPE (ustanovenie 4.2.2.5 a dodatok D.1 k nariadeniu (EÚ) 2015/773).

Táto kontrola kompatibility trate by mala byť založená na údajoch získaných v RINF a údajoch o vozidle stanovených vo vydanom povolení pre typ vozidla (a príslušnom zázname v ERATV) a v úplnej sprievodnej dokumentácii k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46 nariadenia (EÚ) 2018/545 vrátane podmienok používania a iných obmedzení, prostredníctvom parametrov a postupov opísaných v príslušných TSI OPE (podľa článku 4 ods. 3 písm. i) smernice (EÚ) 2016/797). RINF obsahuje nástroj, ktorý uľahčuje kontrolu kompatibility trasy:

<https://data-interop.era.europa.eu/route-compatibility>

V prípade, keď RINF je neúplný, by príslušné informácie o infraštruktúre vrátane všetkých dočasných obmedzení mal poskytnúť manažér infraštruktúry bezplatne a v primeranej lehote.

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

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

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

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

Železničný podnik alebo manažér infraštruktúry, ktorý zamýšľa použiť vozidlo, by mal takisto overiť, či je vozidlo správne integrované do zostavy vlaku, v ktorej má byť prevádzkované. Táto kontrola zahŕňa použitie systému riadenia bezpečnosti (SMS) stanoveného v článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 a v nariadení Komisie (EÚ) 2015/773 (pre úplnú prevádzkovú kompatibilitu, t. j. pre zostavu vlaku, brzdiaci účinok atď.).

### 3.2.10. Článok 10: Jazyk

Žiadateľ podá žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti v niektorom z úradných jazykov Únie. Príslušné orgány NSA pre oblasť použitia môžu požiadať žiadateľa, aby preložil časti sprievodnej dokumentácie k žiadosti v súlade s bodom 2.6 prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797. Jazyk, ktorý sa má použiť, keď ho určili príslušné orgány NSA pre oblasť použitia, sa má uviesť v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/545. Malo by sa zabrániť mozaikovitému prístupu, pri ktorom sa miešajú rôzne jazyky Únie, ak to nevyžadujú príslušné orgány NSA pre danú oblasť použitia.

S cieľom obmedziť potrebu prekladu a zjednodušiť výmeny počas posudzovania sa odporúča používať anglický jazyk alebo spoločne dohodnutý jazyk pre posudzovanie žiadosti (výmena poznámok/žiadostí o informácie/problematických záležitostí). Pri výbere jazyka posudzovania by sa mali zohľadniť:

- › jazyk používaný v žiadosti (t. j. ak je možné používať tento jazyk ako jazyk posúdenia, je možné znížiť potrebu prekladu),
- › jazyková kompetencia (t. j. kompetencia v jazyku na úrovni, ktorá je vhodná pre úplné pochopenie dokumentácie) žiadateľa a členov posudzujúceho tímu (vrátane orgánov NSA pre oblasť použitia), a
- › právne požiadavky platné v príslušných členských štátoch (ako je opísané v príslušných usmerneniach).

Ak sa to uplatňuje, výber jazyka pre posúdenie by sa mal uskutočniť počas predbežného zapojenia. V prípade, že nedôjde k predbežnému zapojeniu, strany by sa mali na jazykovom režime dohodnúť krátko po podaní žiadosti prostredníctvom OSS.

Pokiaľ ide o výsledky procesu vydávania povolení pre vozidlá:

- › Správa povoľujúceho subjektu o posúdení, ktorá je stanovená v článku 39 ods. 5 nariadenia (EÚ) 2018/545: anglický alebo iný spoločne dohodnutý jazyk.
- › Správy o posúdení od príslušných orgánov NSA pre oblasť použitia, ako je stanovené v článku 40 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/545: jazyk orgánu NSA, anglický jazyk alebo spoločne dohodnutý jazyk, ak je to povolené vnútroštátnym právnym rámcom členského štátu, ako je uvedené v usmerneniach, na ktoré sa odkazuje v článku 7 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/545.
- › dokumentácia povoľujúceho subjektu na uzavretie posúdenia vrátane zdokumentovaných dôvodov rozhodnutia, ako sa uvádza v článku 45 nariadenia (EÚ) 2018/545: spoločne dohodnutý jazyk alebo úradný jazyk Únie, ktorý žiadateľ používa pri podávaní žiadosti.

- › Rozhodnutie povoľujúceho subjektu o vydaní povolenia alebo o zamietnutí žiadosti podľa článku 46 nariadenia (EÚ) 2018/545: spoločne dohodnutý jazyk alebo úradný jazyk Únie, ktorý žiadateľ uviedol v žiadosti prostredníctvom OSS.
- › Vydané povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, ako sa uvádza v článkoch 47 a 48 nariadenia (EÚ) 2018/545: spoločne dohodnutý jazyk alebo úradný jazyk Únie uvedený žiadateľom v žiadosti prostredníctvom OSS.

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.12. Článok 12: Cezhraničné dohody

Ak je oblasť použitia obmedzená na sieť alebo siete v rámci členského štátu, vnútroštátny bezpečnostný orgán tohto členského štátu môže konať ako povoľujúci subjekt a vydávať povolenia. Podľa článku 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797 povolenia vydané vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, ak oblasť použitia zahŕňa len jeden členský štát, sú platné aj pre stanice v blízkosti hraníc v susedných členských štátoch po konzultácii s príslušnými orgánmi NSA. Môže ísť o individuálne konzultácie alebo o konzultácie stanovené v širšej cezhraničnej dohode medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Ak je povoľujúcim subjektom agentúra, ustanovenia článku 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797 sa neuplatňujú. Ak však žiadateľ do žiadosti o povolenie zahrnie susedné stanice, proces konzultácií s orgánmi NSA susedných členských štátov, v ktorých sa nachádzajú stanice v blízkosti hraníc, sa uskutoční v rámci OSS a bude ho koordinovať agentúra. Ak sú výsledky konzultácií pozitívne, povolenie vydané agentúrou bude zahŕňať susedné stanice, o ktoré žiadateľ požiadal.

V prípade potreby zabezpečiť prevádzku do susedných staníc, ktoré nie sú výslovne zahrnuté vo vydanom povolení, by mal železničný podnik iniciovať konzultácie medzi orgánmi NSA. Ak existujú platné cezhraničné dohody medzi príslušnými orgánmi NSA alebo ak sa úspešne dodrží postup v prípade, že cezhraničné dohody

neexistujú (napr. dohoda pre každý prípad), nie je potrebné podávať novú žiadosť ani aktualizovať existujúcu žiadosť a/alebo povolenie.

Ak neexistuje rámcová dohoda medzi orgánmi NSA a ak po konzultáciách uvedených v smernici nie je možné uzavrieť dohodu pre konkrétny prípad, susedné stanice sa považujú za súčasť oblasti použitia a príslušné orgány NSA sa považujú za orgán NSA pre oblasť použitia (namiesto orgánu NSA susedného členského štátu) a poskytujú správu o posúdení podľa článku 40 nariadenia (EÚ) 2018/545.

OSS uľahčuje konzultačný proces, pretože umožňuje žiadateľom uviesť, ktoré orgány NSA sú súčasťou oblasti použitia a ktoré orgány NSA sa týkajú členských štátov susedných staníc, pričom umožňuje komunikáciu medzi všetkými orgánmi NSA v rámci OSS a poskytuje všetkým orgánom NSA prístup k dokumentácii priloženej k žiadosti.

S cieľom predvídať potrebu podania žiadosti o rozšírenie oblasti použitia v prípade, že neexistujú platné cezhraničné dohody, žiadateľom sa odporúča, aby si pred podaním žiadosti prostredníctvom OSS overili stav a uplatniteľnosť dohôd s príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia.

Podľa článku 12 ods. 2 nariadenia 2018/545 majú orgány NSA povinnosť určiť postup, ktorý sa má uplatňovať v prípade susedných staníc. Informácie týkajúce sa cezhraničných dohôd a susedných staníc, ktoré agentúre oficiálne oznámia orgány NSA, budú sprístupnené prostredníctvom súboru nástrojov pre povolenia pre vozidlá:

<https://eraeuropa.eu.sharepoint.com/sites/VATool/SitePages/Cross-Border.aspx>

### 3.3. Kapitola 2 – Fáza 1: príprava žiadosti

Opis procesu je uvedený vo vývojovom diagrame pre fázu 1 v časti 4.

#### 3.3.1. Článok 13: Postup plnenia požiadaviek

Ďalšie usmernenie k postupu plnenia požiadaviek v rámci vydávania povolení pre vozidlá a/alebo pre typy vozidiel nájdete vo vysvetlivke ERA1209/146, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en)

Skupina pre spoluprácu v rámci orgánu pre posudzovanie (AsBo), ktorú riadi agentúra, tiež vydala niekoľko dokumentov RFU, ktoré sa týkajú týchto tém:

- › RFU č.1 Pracovná metóda AsBo
- › RFU č.3 Technické znalosti a požiadavky AsBo na spôsobilosť pre rôzne oblasti
- › RFU č. 8 Zamestnávanie expertov a uzatváranie subdodávateľských zmlúv zo strany AsBo - vzájomné uznávanie
- › RFU č. 11 Sledovanie (identifikácia, zaznamenávanie a riešenie) problémov a nesúládov zo strany AsBo

Tieto RFU (a nové, ktoré sa chystajú) nájdete na tejto webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en)

V nasledujúcich častiach je uvedené zhrnutie niektorých kľúčových informácií z uvedenej vysvetľujúcej poznámky.

#### 3.3.1.1. Prečo je potrebné vykonávať postup plnenia požiadaviek

Plnenie (a riadenie) požiadaviek je uplatňovanie systematického procesu identifikácie, vykonávania, overovania a validácie požiadaviek a riadenia rizík. Cieľom je zabezpečiť, aby sa pri navrhovaní, výrobe a skúšaní vozidla zohľadnili všetky aspekty a aby vozidlo alebo typ vozidla spĺňal základné požiadavky, pokiaľ je to možné.

Štruktúrované a systematické riadenie uplatniteľných požiadaviek na projekt je v priemysle rozšírenou praxou už niekoľko desaťročí. Táto činnosť má v závislosti od spoločnosti rôzne názvy (napr. riadenie

požiadaviek, systémové inžinierstvo, inžinierstvo funkčnej bezpečnosti atď.), pričom vo všetkých prípadoch ide o štruktúrovaný, systematický a zhora nadol orientovaný prístup/proces špecifikácie a riadenia vykonávania príslušných požiadaviek. Môže sa na ňu vzťahovať osobitný postup alebo môže byť rozdelená medzi rôzne existujúce (a doplňujúce sa) postupy. Cieľom je zaviesť proces(y), ktorý(é) zabezpečí(ú), že všetky uplatniteľné požiadavky sú riadne zohľadnené a riadené a že nič sa nevynechá ani sa na nič nezabudne.

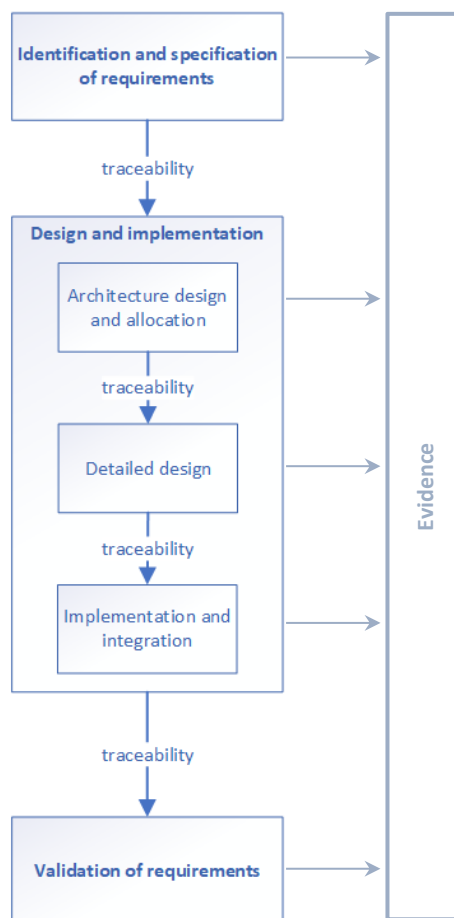
Činnosť plnenia požiadaviek si vyžaduje, aby žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu (a jeho dodávatelia) aktívne definoval uplatniteľné požiadavky na začiatku projektu a formalizoval ich sledovateľnosť (predložil dokumentáciu) počas celého životného cyklu projektu, pričom sa na nej musia podieľať rôzne subjekty, ktoré sa podieľajú na vývoji produktu.

Podľa článku 13 nariadenia (EÚ) 2018/545 je teraz vypracovanie, zdokumentovanie a zavedenie tohto procesu povinné pre spoločnosti, ktoré predkladajú žiadosti o povolenie alebo riadia zmeny už povolených vozidiel a/alebo typov vozidiel. Do dokumentácie priloženej k žiadosti o povolenie je tiež povinné zahrnúť dôkazy o uplatnení tohto postupu.

### 3.3.1.2. Čo je plnenie požiadaviek?

Plnenie požiadaviek je proces, v ktorom sa systematicky identifikujú, vykonávajú a overujú požiadavky vzťahujúce sa na vozidlo, pričom sa zároveň dokumentujú všetky kroky alebo proces a zabezpečuje sa potrebná sledovateľnosť.

Nasledujúci diagram poskytuje jednoduchý prehľad procesu plnenia požiadaviek. Konceptia návrhu, vykonávania a overovania požiadaviek je ústredným prvkom plnenia a riadenia požiadaviek, ktoré zahŕňa sledovateľnosť na podporu procesu overovania.



Obrázok 2: Prehľad postupu plnenia požiadaviek

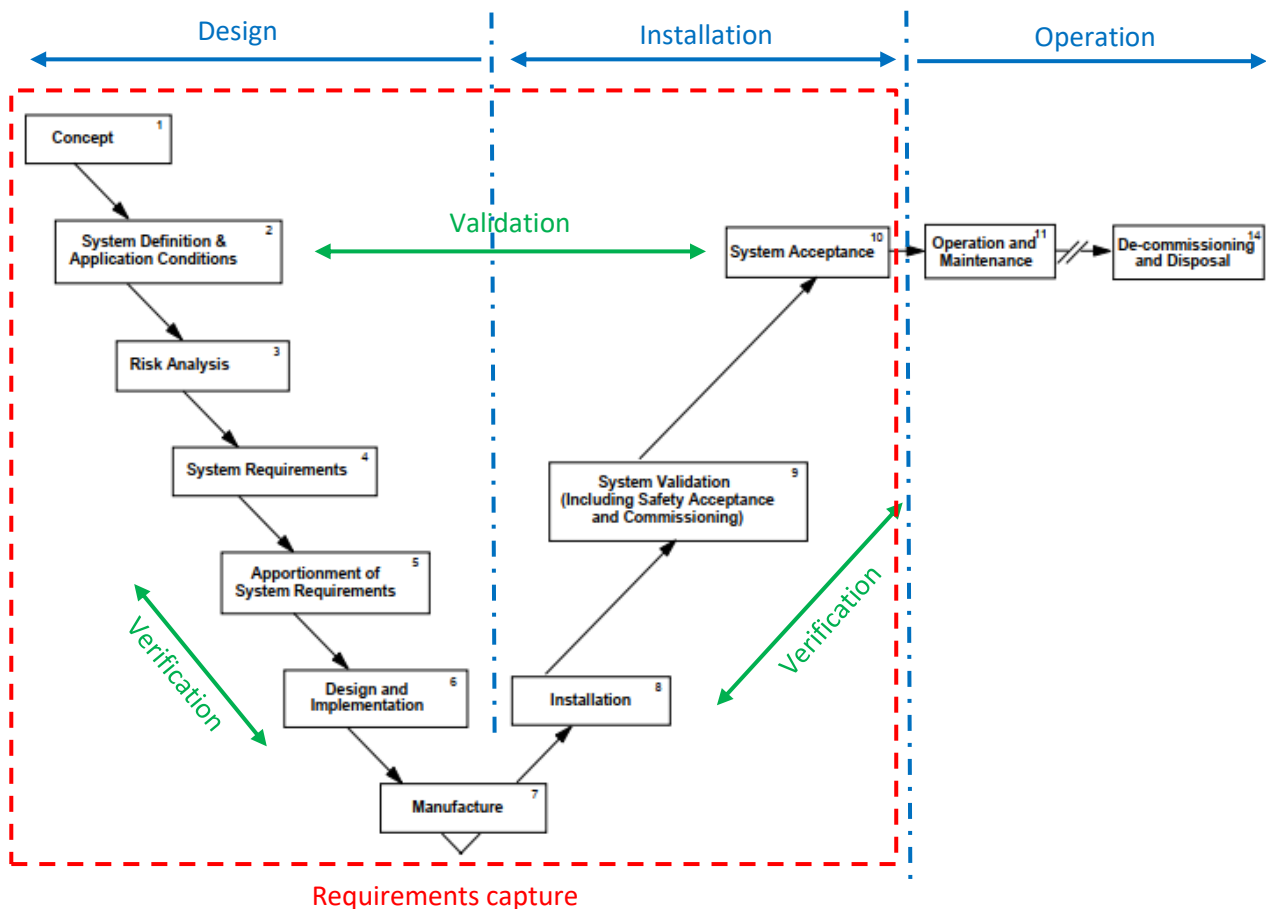
Okrem koncepcie validácie, ktorá má preukázať, že požiadavky boli splnené, sú kľúčovými prvkami spoľahlivého postupu plnenia požiadaviek témy dekompozície návrhu (priradenie požiadaviek komponentom, funkciám, systémom atď.), overovania a integrácie, ktoré majú ukázať, ako sa požiadavky

riešia počas celého životného cyklu vývoja, aby sa zabezpečilo ich splnenie. V pozadí všetkých týchto koncepcií sú všeobecné požiadavky na zabezpečenie sledovateľnosti a vytváranie dokladov, ktoré sú potrebné na podporu procesu vývoja systému.

Plnenie požiadaviek by sa malo začať v počiatočnej fáze procesu návrhu a vývoja vozidla. Iba tak sa zabezpečí správne riadenie požiadaviek a rizík. Na účely vydávania povolení pre vozidlá sa proces plnenia požiadaviek končí v okamihu, keď je vozidlo alebo typ vozidla povolený. Držiteľ povolenia pre typ vozidla je od tohto momentu zodpovedný za riadenie konfigurácie typu vozidla.

Pojem „plnenie požiadaviek“ zahŕňa systematické plnenie (identifikáciu) aj riadenie (vykonávanie, overenie a schvaľovanie) všetkých uplatniteľných požiadaviek v rámci celého procesu vývoja (napr. cyklus V normy EN 50126-1, od kroku 1 po krok 10, pozri obrázok 3). Takisto zahŕňa aj vytvorenie potrebných dokladov.

Obrázok 3: Cyklus V normy EN 50126-1



Plnenie požiadaviek sa preto neobmedzuje len na:

- › identifikáciu požiadaviek; zahŕňa aj vykonávanie, overovanie a schvaľovanie a vypracovanie potrebných dokladov
- › záväzné predpisy (právne požiadavky), ako sú TSI, vnútroštátne predpisy, iné právne predpisy Únie; zahŕňa aj požiadavky, ktoré sú nevyhnutné na splnenie základných požiadaviek

Je potrebné poznamenať, že v norme EN 50126-1 je overovanie definované ako „potvrdenie prostredníctvom poskytnutia objektívnych dôkazov, že požiadavky na zamýšľané použitie aplikácie boli splnené“. Identifikované požiadavky sa následne rozpracujú do návrhu a vykonávajú, aby sa neskôr overili.

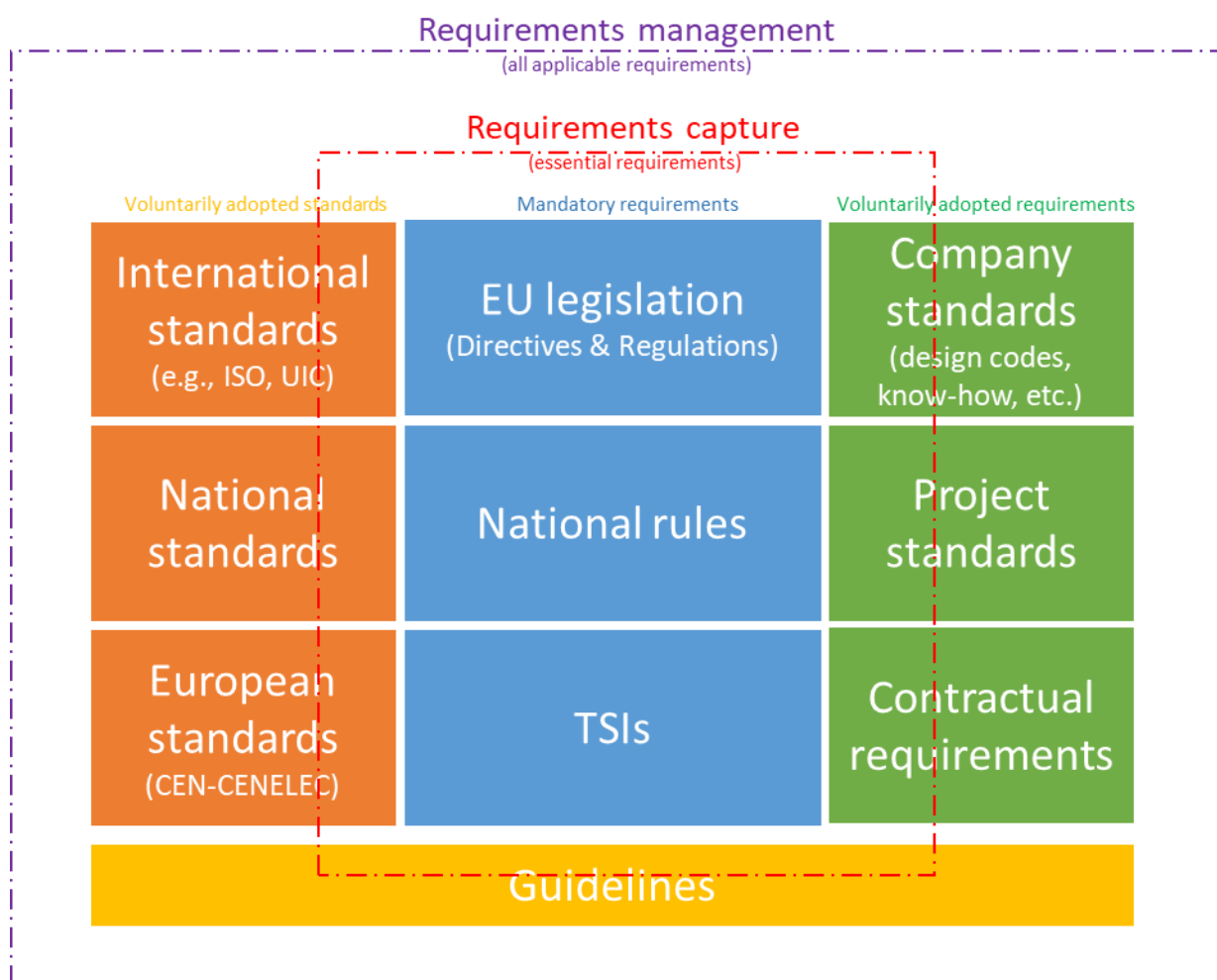
### 3.3.1.3. Rozsah plnenia požiadaviek

Proces riadenia požiadaviek by mal pokrývať všetky požiadavky, ktoré musí typ vozidla spĺňať, bez ohľadu na to, odkiaľ požiadavky pochádzajú:



- › požiadavky, ktoré možno nájsť v záväzných právnych predpisoch (TSI, vnútroštátne predpisy, iné právne predpisy EÚ), a teda právne vynútiteľné,
- › zmluvné požiadavky,
- › požiadavky, ktoré sú potrebné na kontrolu nebezpečenstiev a súvisiacich rizík,
- › požiadavky prijaté na dobrovoľnom základe, ako sú normy, kódexy postupov alebo špecifikácie spoločnosti (konštrukčné predpisy, usmernenia),
- › atď.

Na obrázku 4 je uvedený prehľad možných zdrojov požiadaviek pre proces riadenia požiadaviek, pričom sa rozlišujú aj zdroje, ktoré sú povinné a musia sa plniť (právne vynútiteľné požiadavky, ako sú TSI alebo notifikované vnútroštátne predpisy), a tie, ktoré sú buď dobrovoľne prijaté žiadateľom alebo subjektom riadiacim zmenu, alebo uložené žiadateľovi alebo subjektu riadiacemu zmenu prostredníctvom zmluvných dojednaní, ktoré môžu byť okrem toho potrebné na splnenie iných právnych povinností, napr. splnenie základných požiadaviek (napr. bezpečnosť).



Obrázok4: Zdroje a rozsah požiadaviek na vydanie povolenia pre vozidlo

Niektoré požiadavky nie sú pre postup vydávania povolení relevantné, pretože nesúvisia so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797, aj keď ich treba dodržiavať z iných dôvodov (napr. zmluvné požiadavky). Niektoré iné, hoci nie sú povinné, môžu vyvolať potrebu splniť iné požiadavky, ktoré sú povinné (napr. zákazník môže v zmluve požadovať, aby vozidlo bolo vybavené priestorom na hranie pre deti s hračkami, čo nie je povinné; takéto hračky však musia spĺňať smernicu 2009/48/ES o bezpečnosti hračiek). Podobne niektoré nepovinné požiadavky môžu mať vplyv na povinné požiadavky, ktoré sa už vzťahujú na železničné vozidlá (podľa príkladu hračiek, požiadavky na požiaru bezpečnosť vozidla).

Ďalším príkladom požiadavky, ktorá by mohla byť dobrovoľne prijatá na splnenie základných požiadaviek, je norma kybernetickej bezpečnosti IEC 62443-3-3, ktorá by znížila riziko kybernetických útokov na vlaky, ktoré môžu mať za následok bezpečnostný problém (napr. vlak nebrzdí v dôsledku útoku, ktorý bráni správne fungovaniu palubného systému návštenia).

Na účely vydania povolenia pre vozidlo sa v procese riadenia požiadaviek zohľadňujú požiadavky, ktoré je potrebné splniť, aby sa splnili základné požiadavky, bez ohľadu na to, či vyplývajú zo záväzných predpisov alebo nie. Základné požiadavky sú definované v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797: bezpečnosť, spoľahlivosť/dostupnosť, zdravie, ochrana životného prostredia, technická kompatibilita a prístupnosť.

Dobrovoľné požiadavky, ktoré nie sú nevyhnutné na splnenie základnej požiadavky, hoci sú zvyčajne v rozsahu pôsobnosti procesu riadenia požiadaviek (ide predsa o požiadavky, ktoré sa žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu rozhodol splniť), sú mimo rozsahu pôsobnosti postupu vydávania povolenia a postupu plnenia požiadaviek; ich splnenie zostáva v zodpovednosti výrobcu a jeho dodávateľov a zákazníkov.

Proces riadenia požiadaviek zavedený žiadateľom alebo subjektom, ktorý riadi zmenu, by mal nakoniec pokryť všetky požiadavky. Nezávislé posúdenie procesu plnenia požiadaviek, ktoré sa vyžaduje v nariadení (EÚ) 2018/545, by sa však malo zamerať na to, ako sa tento proces uplatňuje na požiadavky, ktoré sú potrebné na splnenie základných požiadaviek smernice (EÚ) 2016/797.

Inými slovami, „plnenie požiadaviek“ sa vzťahuje na proces, v rámci ktorého sa systematicky identifikujú, vykonávajú a overujú požiadavky uplatniteľné na vozidlo, pričom sa zároveň dokumentujú všetky kroky alebo proces a zabezpečuje sa potrebná vysledovateľnosť, hoci obmedzená na základné požiadavky stanovené v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797. „Riadenie požiadaviek“ sa vzťahuje aj na proces identifikácie, vykonávania a overovania (vrátane potrebnej vysledovateľnosti a dokumentácie) požiadaviek, ktorý však zahŕňa všetky požiadavky, ktoré je potrebné splniť nezávisle od zdroja požiadavky alebo jej povahy. Z tohto pohľadu sú požiadavky, na ktoré sa vzťahuje „plnenie požiadaviek“, podmnožinou požiadaviek, na ktoré sa vzťahuje „riadenie požiadaviek“.

Je potrebné poznamenať, že rozsah postupu plnenia požiadaviek sa neobmedzuje len na identifikáciu uplatniteľných TSI, nestačí ani identifikovať rôzne normy citované v TSI. Úroveň podrobnosti pri identifikácii požiadaviek musí byť dostatočná na to, aby umožnila priradenie požiadaviek k funkciám, komponentom, systémom, subsystémom atď. a následné vykonávanie, overovanie a schvaľovanie. V mnohých prípadoch bude potrebné rozdeliť požiadavku vysokej úrovne (ako je napríklad TSI alebo norma EN) na menšie požiadavky, ktoré sa budú riadiť samostatne. Časť 3.11.4 tohto dokumentu obsahuje koncepčný príklad toho, ktoré hlavné aspekty je potrebné zohľadniť pri riadení požiadaviek (matica požiadaviek).

#### 3.3.1.4. Iné uplatniteľné právne predpisy Únie

Žiadateľ o uvedenie mobilného subsystému na trh je na základe svojich znalostí a skúseností a vzhľadom na vlastnosti subsystému výlučne zodpovedný za určenie uplatniteľného práva Únie a za zabezpečenie toho, aby sa toto právo (práva) skutočne dodržiavalo (-li).

Pred uvedením mobilného subsystému na trh žiadateľ prijme všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie súladu subsystému s príslušnými právnymi predpismi Únie a vnútroštátnymi predpismi. Právo Únie zahŕňa smernice, technické špecifikácie interoperability (TSI), ale aj akékoľvek iné uplatniteľné právo Únie, ktoré nie je špecifické pre železnice, ale musí byť tiež dodržané.

V dôsledku toho žiadateľ o uvedenie mobilného subsystému na trh vydá vyhlásenie ES o overení, v ktorom vyhlási, že subsystém je v súlade s príslušným právom Únie a akýmkoľvek príslušným vnútroštátnym predpisom. Inými slovami, vyhlásenie ES o overení obsahuje odkazy na právne predpisy Únie, ktoré subsystém spĺňa, a odkazy na výstupy požadované týmito predpismi (napr. osvedčenia, správy atď.).

Podobne je žiadateľ o vydanie povolenia pre vozidlo a/alebo typ vozidla alebo subjekt riadiaci zmenu zodpovedný za zabezpečenie splnenia všetkých platných požiadaviek vrátane iných právnych predpisov Únie na úrovni vozidla.

Bez ohľadu na uvedené je potrebné poznamenať, že na železničné vozidlá sa môžu vzťahovať tieto právne predpisy EÚ v závislosti od vlastností vozidla:

- › Smernica 2014/29/EÚ o jednoduchých tlakových nádobách,
- › Smernica 2014/30/EÚ o elektromagnetickej kompatibilite,
- › Nariadenie o emisiách z necestných pojazdových strojov (NRMM) (EÚ) 2016/1628,
- › Nariadenie o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemických látok (REACH), ES 1907/2006,
- › Smernica 2006/42/ES o strojových zariadeniach,
- › Právne predpisy týkajúce sa medzinárodnej železničnej prepravy nebezpečného tovaru, a
- › Smernica o rádiových zariadeniach (RED) 2014/53/EÚ.

Ďalšie informácie o práve Únie, ktoré sa môže vzťahovať na železnice, nájdete na tejto webovej stránke Európskej komisie:

[https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/european-standards/harmonised-standards\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/european-standards/harmonised-standards_en)

Agentúra tiež vypracovala informatívny zoznam právnych predpisov Únie, ktoré sa môžu vzťahovať na železnice. Tento zoznam obsahuje aj informácie o dôkazoch o plnení dotknutého práva Únie, ktoré by mali byť zahrnuté do spisu priloženého k žiadosti prostredníctvom OSS. Zoznam nájdete na webovej stránke agentúry ([odkaz](#)), v časti „Súvisiace dokumenty“ na tejto webovej stránke:

[https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en)

Pozri aj oddiel 2.7.3 a 2.7.4 príručky na uplatňovanie TSI, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)

### 3.3.1.5. Úlohy a zodpovednosti v rámci postupu plnenia požiadaviek

- › **Žiadateľ** o vydanie povolenia pre vozidlo a/alebo typ vozidla alebo **subjekt riadiaci zmenu** v prípade zmien, majú zákonnú povinnosť:
  - vykonať proces identifikácie a riadenia nebezpečenstiev, súvisiacich rizík a požiadaviek s cieľom zabezpečiť, aby príslušné vozidlo a/alebo typ vozidla spĺňali platné právne predpisy (vrátane iných právnych predpisov EÚ, ktoré nie sú špecifické pre železnice, ale sú stále uplatniteľné na železnice) a základné požiadavky opísané v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797 (postup plnenia požiadaviek),
  - zdokumentovať postup plnenia požiadaviek (opis procesu), jeho vykonávanie v príslušnom projekte a zabezpečiť potrebné dôkazy o uplatňovaní postupu pre príslušný projekt,
  - najatť AsBo na nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek (pre aspekty týkajúce sa bezpečnosti a bezpečnej integrácie medzi subsystémami) a jeho uplatňovania,
  - vypracovať vyhlásenie, že všetky riziká a požiadavky boli účinne riadené, a
  - priložiť uvedené dôkazy k dokumentácii týkajúcej sa žiadosti o povolenie, ak sa to vyžaduje v právnych textoch.

Žiadatelia alebo subjekty riadiace zmenu môžu zadať subdodávateľom prácu v oblasti vývoja a vykonávania postupu, ako aj na jeho uplatňovaní pre konkrétny projekt. Žiadatelia alebo subjekty riadiace zmenu však nemôžu delegovať svoju zodpovednosť a zostávajú zodpovední za zabezpečenie riadneho postupu plnenia požiadaviek, uplatnenie procesu na príslušný projekt a predloženie súvisiacich dokladov.

Podobne žiadatelia alebo subjekty riadiace zmeny sú výlučne zodpovedné za vypracovanie vyhlásenia o prijatom postupe plnenia požiadaviek; vydanie tohto vyhlásenia nemožno zadať subdodávateľom ani ho delegovať.

- › **AsBo** má povinnosť posúdiť postup plnenia požiadaviek z hľadiska aspektov týkajúcich sa bezpečnosti a bezpečnej integrácie medzi subsystémami (na žiadosť žiadateľa sa môže vzťahovať aj na iné základné požiadavky) a vypracovať správu o posúdení, v ktorej zhrnie výsledky posúdenia. Posúdi najmä, či je zavedený postup dostatočne spoľahlivý na to, aby umožnil riadne riadenie požiadaviek, alebo nie, a primeranosť výsledkov uplatňovania postupu na posudzovaný projekt.

Definovanie postupu plnenia požiadaviek, jeho uplatňovanie na projekt, vypracovanie príslušnej dokumentácie a/alebo poskytovanie rád alebo riešení, ktoré by mohli ohroziť jeho nezávislosť, sú úlohy, ktoré nepatria do rozsahu nezávislého posúdenia, ktoré má vykonať AsBo.

Zapojenie AsBo na nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek by sa malo začať čo najskôr v projekte; neskorý zásah AsBo môže viesť k neskorej identifikácii nezrovnalostí, ktoré by mohlo byť ťažké vyriešiť v pokročilom štádiu vývoja projektu. Počas postupu vydávania povolenia to môže tiež viesť k ďalším otázkam povoľujúceho subjektu a/alebo orgánov NSA pre oblasť použitia týkajúcim sa posúdení vykonaných výborom AsBo v súvislosti s činnosťami, ktoré sa uskutočnili pred jeho vymenovaním.

V porovnaní s posudzovaním zhody pre TSI, ktoré vykonáva notifikovaný orgán, ktorého cieľom je skontrolovať, či sú splnené všetky požiadavky TSI, nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek, ktoré vykonáva orgán AsBo, sa týka skôr kontroly postupu, ktorý zaviedol žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu na riadenie všetkých požiadaviek (a rizík).

V CSM pre posudzovanie rizík a v nariadení (EÚ) 2018/545 sa nevyžaduje, aby orgán AsBo vykonal úplné a dôkladné posúdenie všetkých identifikovaných požiadaviek, ani aby dôkladne preskúmal všetky výstupy posúdení vykonaných inými orgánmi, konkrétne notifikované orgány a určené orgány, alebo posúdenie rizík vykonané žiadateľom alebo subjektom riadiacim zmenu. Okrem toho sa v článku 6 ods. 3 CSM pre posudzovanie rizík vyžaduje, aby sa zabránilo duplicitě práce medzi týmito rôznymi orgánmi posudzovania zhody.

Úloha orgánu AsBo by mala byť systémová a zameriavať sa na:

- postup plnenia požiadaviek, aby sa zabezpečilo, že postup je dostatočne spoľahlivý na to, aby umožnil riadnu identifikáciu a riadenie požiadaviek,
- vhodnosť výsledkov uplatňovania postupu na konkrétny posudzovaný projekt.

Na vykonanie tejto práce musí orgán AsBo vykonať kontroly výberu vzoriek a hĺbkové posúdenie vertikálneho podielu<sup>3</sup> dôkazov týkajúcich sa vybraných požiadaviek (vzoriek) na hĺbkové posúdenie.

Úlohou orgánu AsBo je:

- poskytnúť uistenie, že postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami spĺňa požiadavky stanovené v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík,
- poskytnúť uistenie, že postup plnenia požiadaviek na základné požiadavky iné ako bezpečnosť buď spĺňa požiadavky prílohy I k CSM pre posudzovanie rizík, ak sa žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu rozhodne použiť túto metodiku, alebo poskytuje podobnú úroveň uistenia, ak sa použije iná metodika,
- poskytnúť záruku, že postup plnenia požiadaviek je systematický a umožňuje správnu identifikáciu a riadenie požiadaviek (vykonávanie, overovanie a schvaľovanie) počas celého procesu vývoja,
- vypracovať znalecký posudok o správnom uplatnení postupu plnenia požiadaviek pre príslušný projekt a o udržateľnosti výsledkov:

<sup>3</sup>Posúdenie vertikálneho podielu: dôkladné komplexné preskúmanie uplatňovania postupu plnenia požiadaviek pre vybrané vzorky. Cieľom je skontrolovať reprezentatívny podiel naprieč úsekmi výsledkov skutočného vykonávania postupu plnenia požiadaviek a pokryť všetky kroky procesu vývoja.

- vypracovať znalecký posudok o vhodnosti vozidla a/alebo typu vozidla na splnenie základných požiadaviek (minimálne z hľadiska bezpečnosti a bezpečnej integrácie medzi subsystémami) a
- predložiť správu o posúdení, ktorá obsahuje výsledky nezávislého hodnotenia týkajúceho sa uvedených bodov.

Výstupy notifikovaných a určených orgánov, najmä správy priložené k osvedčeniam, obsahujú dôkazy, ktoré sú potrebné na preukázanie, že požiadavky vyplývajúce z TSI a platných vnútroštátnych predpisov boli riadne riadené.

Hoci právne texty neobsahujú povinnosť poskytovať správy vydané orgánmi NoBo a/alebo DeBo (a súvisiace dôkazy) pre orgán AsBo na účely postupu plnenia požiadaviek, orgán AsBo by ich mohol potrebovať na vykonanie potrebného výberu vzoriek. Žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu by sa mal dohodnúť s orgánom AsBo, či mu poskytne kompletne dôkazy predložené orgánmi NoBo a/alebo DeBo, alebo na žiadosť orgánu AsBo poskytne len potrebné prvky.

V niektorých TSI a/alebo vnútroštátnych predpisoch sa vyžaduje uplatnenie procesu posudzovania rizika podľa CSM pre posudzovanie rizík pre určité vymedzené parametre (napr. 4.2.4.2.2 TSI LOC&PAS). Konečnú zodpovednosť za posúdenie zhody s príslušnými TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi má notifikovaný orgán a/alebo určený orgán. So správou o posúdení vydanou orgánom posudzovania, ak si TSI a/alebo vnútroštátne predpisy v súvislosti s niektorými prvkami vyžadujú vykonanie procesu hodnotenia rizík podľa CSM pre posudzovanie rizík, by notifikovaný orgán a/alebo určený orgán mal zaobchádzať ako s akýmkoľvek iným dôkazom, ktorý žiadateľ poskytne v rámci procesu overovania ES v prípade iných požiadaviek (napr. skúšobného protokolu, ak sa skúšanie vyžaduje TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi).

- › **Povoľujúci subjekt** posúdi postup plnenia požiadaviek a/alebo dôkazy týkajúce sa postupu plnenia požiadaviek v rámci vydávania povolení pre vozidlo a/alebo typ vozidla
- › V neposlednom rade **orgány NSA pre oblasť použitia** posudzujú dôkazy o postupe plnenia požiadaviek súvisiacich s platnými vnútroštátnymi predpismi v rámci vydávania povolenia pre vozidlo a/alebo typ vozidla, keď je povoľujúcim subjektom agentúra.

### 3.3.1.6. Prípady vydania povolenia, pre ktoré je potrebné vykonať postup plnenia požiadaviek

Podporné dôkazy pre postup plnenia požiadaviek je potrebné zahrnúť do dokumentácie priloženej k žiadosti o povolenie:

- › Prvé povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545,
- › Rozšírenie oblasti použitia podľa článku 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545,
- › Nové povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545 a
- › Kombinované žiadosti podľa článku 14 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/545:
  - nové povolenie a povolenie pre rozšírenú oblasť použitia alebo
  - prvé povolenie a zhoda s typom.

Postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje na všetky relevantné požiadavky na dotknuté vozidlo a/alebo typ vozidla. V prípade prvého povolenia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na celý typ vozidla a/alebo vozidlo. V prípade nového povolenia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na zmenené časti a rozhrania medzi zmenenými a nezmenenými časťami. Na záver, v prípade rozšírenia oblasti použitia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na aspekty týkajúce sa vnútroštátnych predpisov platných pre rozšírenú oblasť použitia, ktorá nevyžaduje zmenu vozidla a/alebo typu vozidla (na takú zmenu by sa malo vzťahovať nové povolenie v pôvodnej oblasti použitia).

V prípadoch povolenia uvedených nižšie je potrebné predložiť žiadosť o povolenie, ale nie je potrebné vykonať postup plnenia požiadaviek ani zahrnúť akékoľvek dôkazy do dokumentácie priloženej k žiadosti o povolenie:

- › obnovené povolenie pre typ vozidla podľa článku 14 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545 alebo

- › povolenie na uvedenie vozidla na trh v zhode s už povoleným typom vozidla podľa článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545

Na druhej strane, v článku 15 nariadenia (EÚ) 2018/545 sú uvedené scenáre, v ktorých si zmeny už povoleného vozidla a/alebo typu vozidla nevyžadujú nové povolenie podľa článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545:

- › čl. 15 ods. 1 písm. a): zmena, ktorou sa nezavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení subsystémov. V tomto prípade nie je potrebné overenie orgánom posudzovania zhody a prvotné vyhlásenia ES o overení subsystémov, ako aj povolenie pre typ vozidla zostávajú v platnosti a nezmenené,
- › čl. 15 ods. 1 písm. b): zmena, ktorou sa zavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení subsystémov, čo si môže vyžadovať nové kontroly, a preto sa vyžaduje overenie podľa platných modulov posudzovania zhody, pričom však nemá vplyv na základné konštrukčné charakteristiky typu vozidla a nevyžaduje pri nej nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797,
- › čl. 15 ods. 1 písm. c): zmena v základných konštrukčných charakteristikách typu vozidla, pri ktorej sa nevyžaduje nové povolenie podľa kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797.

Aj v prípade týchto scenárov musia žiadatelia a/alebo subjekty riadiace zmenu prejsť postupom plnenia požiadaviek, aby sa zabezpečilo, že uplatniteľné požiadavky sú riadené systematickým a štruktúrovaným spôsobom a že rozhodnutie o tom, či sa uplatní článok 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 alebo nie, je odôvodnené. Dôkazy o postupe plnenia požiadaviek musí vypracovať a uchovávať subjekt riadiaci zmenu.

Inými slovami, postup plnenia a riadenia požiadaviek sa musí vykonávať pre všetky projekty vozidiel bez ohľadu na kategorizáciu zmeny, bez ohľadu na to, či je potrebné povolenie alebo nie, alebo či sa zmena po uplatnení CSM pre posudzovanie rizík považuje za významnú alebo nie.

### 3.3.1.7. Povinné používanie procesu posudzovania rizík stanoveného v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík pre postup plnenia požiadaviek

V článku 13 nariadenia (EÚ) 2018/545 sa vyžaduje, aby sa na postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a bezpečnej integrácie medzi subsystémami použil proces riadenia rizík opísaný v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík s cieľom identifikovať a implementovať bezpečnostné požiadavky a zabezpečiť bezpečnú integráciu subsystémov vozidla. V tejto súvislosti je vždy nevyhnutné nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo bez ohľadu na to, či sa zmena považuje za významnú alebo nie, alebo či zmena vyvoláva nové povolenie pre zmenené vozidlo a/alebo typ vozidla alebo nie (t. j. kategorizácia zmeny podľa článku 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545), aby sa zabezpečilo, že proces riadenia rizík:

- › je v súlade s postupom riadenia rizík uvedeným v prílohe I k nariadeniu o CSM pre posudzovanie rizík,
- › umožňuje systematickú identifikáciu všetkých bezpečnostných rizík a súvisiacich bezpečnostných požiadaviek a
- › zahŕňa vykonávanie, overovanie a schvaľovanie bezpečnostných požiadaviek.

V prípade nezávislého posúdenia postupu plnenia procesu zachytenia požiadaviek na základné požiadavky iné ako bezpečnosť a bezpečná integrácia medzi subsystémami, ak sa použitá metodika neriadi postupom opísaným v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík, žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu môže nezapojiť orgán AsBo a namiesto toho použiť iné nezávislé posúdenie (pozri oddiel 3.3.1.9). Treba poznamenať, že aj v takomto prípade môže orgán AsBo vykonať nezávislé posúdenie.

Ak zmena existujúceho vozidla a/alebo typu vozidla nemá žiadny potenciálny vplyv na bezpečnosť a/alebo bezpečnú integráciu medzi subsystémami (napr. môže byť klasifikovaná podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545) a možno to preukázať bez potreby vykonať posúdenie rizika, nie je povinné, aby sa postup plnenia požiadaviek pre iné základné požiadavky ako bezpečnosť riadil postupom uvedeným v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík. To znamená, že zapojenie orgánov AsBo na nezávislé posúdenie takéhoto postupu plnenia požiadaviek by nebolo povinné.



### 3.3.1.8. Významné zmeny podľa nariadenia (EÚ) č. 402/2013 a plnenie požiadaviek

Na postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa bezpečnosti a bezpečnej integrácie medzi subsystémami sa použije proces riadenia rizík opísaný v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík bez ohľadu na to, či sa zmena považuje za významnú alebo nie, alebo či je potrebné nové povolenie alebo nie. To si tiež vyžaduje nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo bez ohľadu na to, či sa zmena považuje za významnú alebo nie.

Okrem toho sa v prípade zmeny existujúceho vozidla a/alebo typu vozidla uplatňuje CSM pre posudzovanie rizík. Ak sa zmena považuje za významnú, uplatní sa proces riadenia rizík CSM pre posudzovanie rizík, orgán AsBo nezávisle posúdi proces riadenia rizík a vydá správu o posúdení bezpečnosti podľa článku 15 CSM pre riadenie rizika.

Nezávislé posúdenie oboch aspektov môže vykonávať ten istý orgán AsBo, hoci právny rámec neukladá povinnosť, aby úlohu orgánu AsBo pre obe témy vykonávala tá istá spoločnosť. Uzatvorenie zmluvy s rovnakým orgánom AsBo však môže priniesť synergie medzi nezávislým posúdením procesu riadenia rizík, ako sa stanovuje v CSM týkajúcich sa posudzovania rizika, a posúdením postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami predpísanými v článku 13 nariadenia (EÚ) 2018/545 (pozri oddiel 3.11.1.14). Môže to byť jednoduchý doplnok k úlohe orgánu AsBo, najmä ak sa postup podľa CSM pre posudzovanie rizík používa aj na plnenie všetkých základných požiadaviek s potrebnými úpravami.

### 3.3.1.9. Postup plnenia iných základných požiadaviek ako sú bezpečnostné požiadavky

Na riešenie všetkých požiadaviek na vozidlá, nie len tých bezpečnostných, je potrebný systematický prístup založený na systémovom inžinierstve. Žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu, má dve možnosti, ako riešiť plnenie a riadenie požiadaviek pre iné základné požiadavky ako sú požiadavky na bezpečnosť subsystémov:

- › Postupujte podľa základných prvkov postupu riadenia rizík v CSM pre posudzovanie rizík pre všetky požiadavky, **s určitými úpravami**, ktoré sú potrebné, pretože posudzovanie a hodnotenie rizík nie je priamo uplatniteľné na iné požiadavky ako na bezpečnostné požiadavky (napr. použitie záznamu o nebezpečenstve nie je vhodné pre iné základné požiadavky ako bezpečnostné požiadavky).

To zahŕňa nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek, ktoré môže vykonať orgán AsBo (môže to byť jednoduchý doplnok k rozsahu posúdenia orgánu AsBo pre základnú požiadavku na bezpečnosť), ale aj nezávislý posudzovateľ, ktorým nie je orgán AsBo.

Ak nebol vymenovaný orgán AsBo na nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek, žiadateľ bude musieť predložiť dôkazy týkajúce sa postupu plnenia požiadaviek povoľujúcemu subjektu v rámci procesu povoľovania. Povoľujúci subjekt v rámci procesu povoľovania posúdi dôkazy s cieľom overiť, či bol vykonaný postup plnenia požiadaviek a či systematicky identifikoval a riadil všetky požiadavky počas celého postupu vývoja vrátane overovania a schvaľovania.

- › Použite iný, rovnocenný postup, ktorý zodpovedá vývojovým postupom žiadateľa alebo subjektu riadiaceho zmenu. Je dôležité, aby použitá metodika poskytovala rovnakú úroveň istoty ako CSM pre posudzovanie rizík. Nezávislým posudzovateľom, ak existuje, môže byť orgán AsBo.

Upozorňujeme, že ak metodika nezahŕňa nezávislé posúdenie, bude ťažké preukázať, že poskytuje rovnakú úroveň istoty (pozri oddiel 3.11.2.1).

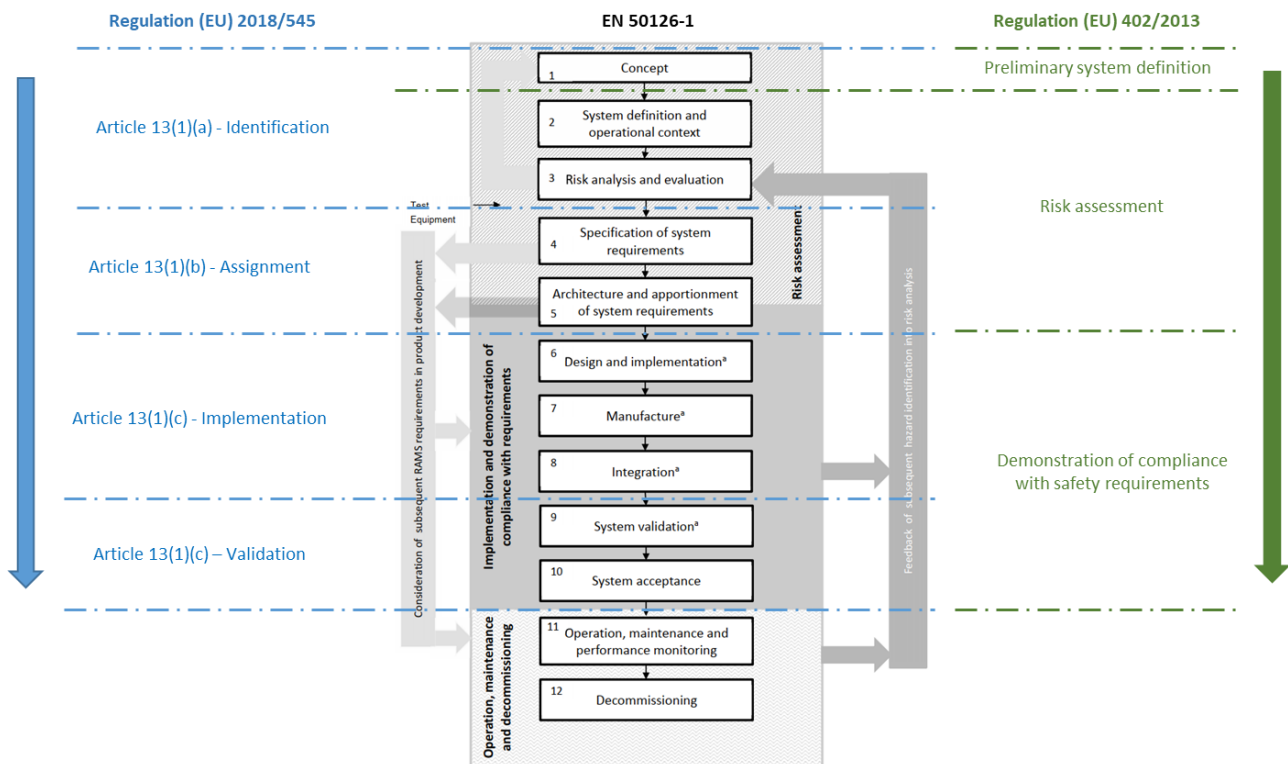
Pri zvažovaní, či iná metodika poskytuje rovnakú úroveň istoty, by mal žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu zohľadniť, či zavedený proces zahŕňa kľúčové prvky postupu plnenia požiadaviek v norme EN 50126-1 a CSM pre posudzovanie rizík.

- Vymedzenie systému - zavádzaný systém a/alebo zmena musia byť definované v kontexte železničnej siete a oblasti jej používania. Tento aspekt je mimoriadne dôležitý pre ďalšie kroky v rámci postupu.
- Špecifikácia požiadaviek - Všetky požiadavky na riešenie základných požiadaviek musia byť splnené v špecifikáciách požiadaviek a prípadne zahrnuté do špecifikácií návrhu.

- Vykonávanie požiadaviek - Požiadavky je potrebné vykonať a zabezpečiť sledovateľnosť návrhu od požiadaviek cez špecifikácie návrhu až po overovanie a testovanie.
- Preukázanie súladu - Všetky požiadavky je potrebné overiť a zhromaždiť dôkazy na preukázanie splnenia požiadaviek.

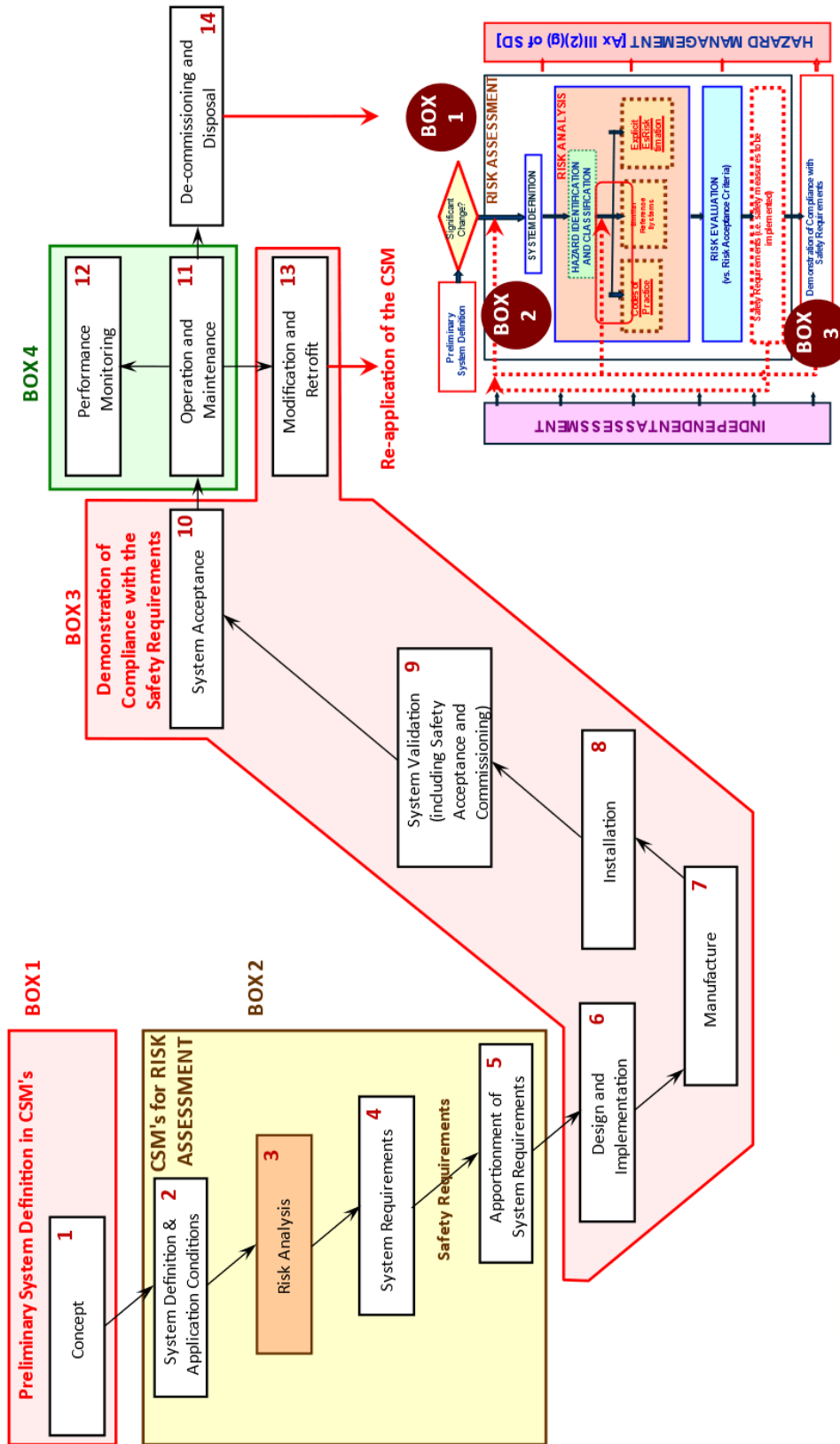
Ak sa prijme nový alebo nedostatočne definovaný proces, potom existuje veľké riziko, že tieto hlavné charakteristiky požadované pre plnenie a riadenie požiadaviek nebudú splnené a proces posudzovania zo strany orgánu AsBo alebo povoľujúceho subjektu bude trvať podstatne dlhšie. Príkladom vývojových metód, ktoré by sa mohli považovať za vhodný základ pre postup plnenia požiadaviek, by mohli byť metódy, ktoré sú v súlade s metódou systémového inžinierstva definovanou v norme EN 50126-1. Čím je proces štandardizovanejší (bližšie k zásadám prílohy I k CSM pre posudzovanie rizík, napr. EN 50126-1), tým menej otázok bude vznášať orgán AsBo a/alebo povoľujúci subjekt počas posudzovania dôkazov o postupe plnenia požiadaviek.

Obrázok 5 poskytuje schematický pohľad na vzťahy medzi CSM pre posudzovanie rizík a životným cyklom EN 50126-1 z hľadiska hlavných krokov postupu plnenia požiadaviek na základnú požiadavku na bezpečnosť a bezpečnú integráciu medzi subsystémami.



Obrázok 5: postup plnenia požiadaviek v nariadení (EÚ) 2018/545 v porovnaní s procesom CSM pre posudzovanie rizík a životným cyklom systému v norme EN 50126-1

Obrázok 6 poskytuje grafický opis toho, ako životný cyklus systému v norme EN 50126-1 zodpovedá procesu riadenia rizík v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík. Základné prvky postupu plnenia požiadaviek sú zahrnuté v hlavných rámčekoch (vykonávanie požiadaviek a preukazovanie zhody sú zahrnuté v jednom rámčeku), pričom čísla v jednotlivých rámčekoch naznačujú, kde sú tieto procesy v súlade s fázami životného cyklu systému podľa normy EN 50126-1.



Obrázok6: Postup plnenia požiadaviek založený na procese CSM pre posudzovanie rizík

Žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu musí zdokumentovať a predložiť dôkazy o celom postupe plnenia požiadaviek. Na predloženie dôkazov o uplatnení postupu plnenia požiadaviek nie je potrebné použiť konkrétny nástroj alebo prístup, pokiaľ žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu preukáže, že boli dodržané všetky uvedené aspekty.

CSM pre posudzovanie rizík špecifikuje záznam o nebezpečnosti ako ústredný dokument na riadenie bezpečnostných požiadaviek. Musí byť „vytvorená alebo aktualizovaná navrhovateľom počas návrhu a zavádzania“. Záznam o nebezpečnosti slúži ako dokument riadenia bezpečnostných požiadaviek a používa sa na zobrazenie stavu bezpečnostných požiadaviek a na zabezpečenie sledovateľnosti návrhu a vykonávania týchto bezpečnostných požiadaviek. Podobný mechanizmus (v zmysle nástroja, ktorý umožňuje riadne riadenie požiadaviek) sa vyžaduje pre postup plnenia požiadaviek na iné základné požiadavky ako bezpečnostné požiadavky.

Hoci doslovný výklad nariadenia (EÚ) 2018/545 naznačuje používanie denníka/záznamu o nebezpečnosti na registráciu všetkých požiadaviek, t. j. nielen informácií týkajúcich sa bezpečnosti, v praxi to nie je povinné. Nariadenie (EÚ) 2018/545 umožňuje použiť akékoľvek iné prostriedky alebo nástroje (napr. nástroj centralizovaného úložiska), ktoré žiadateľovi alebo subjektu riadiacemu zmenu umožňujú preukázať systematické zaznamenávanie a riadenie iných ako bezpečnostných požiadaviek.

Výrobcovia na tento účel zvyčajne používajú špecifické IT nástroje alebo vlastné databázy, registre, kontrolné zoznamy a nástroje na systematické sledovanie a riadenie vykonávania požiadaviek identifikovaných/splnených na začiatku projektu až do vykonania súvisiacich validačných testov na preukázanie skutočného a správneho vykonania každej požiadavky. Táto logika a systematické riadenie všetkých základných požiadaviek zodpovedá koncepcii denníka/záznamu o nebezpečnostiach, ktorý zabezpečuje, že sa na žiadnu požiadavku nezabudne (pozri príklad matice požiadaviek v oddiele 3.11.4).

#### 3.3.1.10. Kompetencie orgánu AsBo v rámci hodnotenia postupu plnenia požiadaviek

V prílohe II k CSM pre posudzovanie rizík sa vyžaduje, aby orgán AsBo splnil tieto požiadavky:

- › všetky požiadavky normy ISO/IEC 17020:2012; ide o všeobecné kritériá a požiadavky týkajúce sa „nezávislosti, spôsobilosti, integrity a nestrannosti“ orgánu AsBo,
- › osobitné kritériá a požiadavky potrebné na vykonanie nezávislých posúdení požadovaných v článku 6 CSM pre posudzovanie rizík

Orgány AsBo sú akreditované alebo uznané podľa článku 7 CSM pre posudzovanie rizík, čo znamená, že sú splnené kritériá uvedené v prílohe II k CSM pre riadenie rizika pre jednu, niekoľko alebo všetky oblasti spôsobilosti týkajúce sa rôznych subsystémov (štrukturálnych a funkčných), ktoré tvoria železničný systém EÚ:

- › Infraštruktúra
- › Energetika
- › Riadenie-zabezpečenie a návštenie
- › Železničné koľajové vozidlá
- › Prevádzka a riadenie dopravy
- › Údržba
- › Bezpečná integrácia systému
- › Iné

Okrem toho sa v bode 3 prílohy II k CSM pre posudzovanie rizík vyžaduje, aby bol orgán AsBo akreditovaný alebo uznaný pre širšie alebo prierezové kompetencie, ako sú kompetencie potrebné na posúdenie celkovej konzistentnosti riadenia rizík a bezpečnej integrácie posudzovaného systému, čo zahŕňa schopnosť orgánu AsBo kontrolovať:

- › organizáciu alebo opatrenia, ktoré navrhovateľ zaviedol na zabezpečenie koordinovaného prístupu;
- › metodiku hodnotenia metód a prostriedkov, ktoré používajú rôzne zainteresované strany, a

- › technické aspekty potrebné na posúdenie systému ako celku.

Na splnenie požiadaviek podľa CSM pre posudzovanie rizík by mal byť orgán AsBo akreditovaný alebo uznaný pre „aspoň jednu technickú oblasť spôsobilosti podľa bodu 2 prílohy II a spôsobilosti podľa bodu 3 prílohy II na posudzovanie celkovej konzistentnosti riadenia rizík a bezpečnej integrácie posudzovaného systému do železničného systému ako celku“.

Je dôležité vedieť, že v CSM pre posudzovanie rizík sa neuvádzajú podrobnosti o požiadavkách na spôsobilosť definovaných v prílohe II, ktoré sú všeobecnými požiadavkami. Napríklad nešpecifikuje špecifické inžinierske disciplíny, ako sú vstavané systémy v reálnom čase, telekomunikácie, hardvér, softvér, ľudský faktor atď., ktoré sú potrebné pre každý štrukturálny subsystém. Z tohto dôvodu je ťažké zistiť, či má orgán AsBo dostatočné kompetencie, skúsenosti a znalosti na plnenie svojich úloh a povinností. Z týchto dôvodov sa ďalšie podrobnosti o požiadavkách na technické znalosti a spôsobilosť orgánov AsBo nachádzajú v odporúčaní na použitie (RFU) č. 3, ktoré vypracovala agentúra a skupina orgánu AsBo pre spoluprácu. Toto RFU je verejne dostupné na webovom sídle agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/common-safety-methods/risk-evaluation-assessment-csm_en)

V uvedenom RFU číslo 3 sa výslovne definujú požiadavky na spôsobilosť potrebné na to, aby orgán AsBo mohol nezávisle posúdiť postup plnenia požiadaviek na celé vozidlo (a bezpečnú integráciu medzi subsystémami).

Na účely nezávislého posúdenia postupu plnenia požiadaviek na vozidlo a/alebo typ vozidla by mal orgán AsBo do rozsahu svojej akreditácie alebo uznania zahrnúť všetky subsystémy, ktoré tvoria vozidlo. V prípade nového povolenia (zmeny existujúceho vozidla a/alebo typu vozidla), keď je ovplyvnený len jeden zo subsystémov, sa za potrebné považujú len kompetencie pre subsystémy, na ktoré má zmena vplyv, hoci nezávislé posúdenie sa vzťahuje aj na bezpečnú integráciu medzi mobilnými subsystémami. Je samozrejmé, že v prípade vozidiel, ktoré sú zložené len zo subsystému železničných koľajových vozidiel (napr. vozne), orgán AsBo vykonávajúci nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek potrebuje v rámci svojej akreditácie/uznania len spôsobilosť týkajúcu sa železničných koľajových vozidiel.

Avšak vzhľadom na systémový charakter (orientácia na proces, kontroly vzoriek a hĺbkové vertikálne posúdenia) nezávislého posúdenia, ktoré sa má vykonať v súvislosti s postupom plnenia požiadaviek, je akreditovaný alebo uznaný orgán AsBo, ktorého kompetencie zahŕňajú aspoň subsystém železničných koľajových vozidiel, schopný posúdiť postup plnenia požiadaviek pre celé vozidlo. Orgán AsBo nie je povinný mať vo svojej organizácii alebo subjekte všetky technické kompetencie potrebné na vykonanie nezávislého posúdenia. V súlade s podmienkami uvedenými v bodoch 6.1 a 6.3 normy ISO/IEC 17020:2012 si orgán AsBo môže buď najímať externých odborníkov, alebo zadať časti posúdenia subdodávateľom.

V tomto prípade orgán AsBo nemá kompetencie, ktoré sú predmetom subdodávok v rozsahu jeho akreditácie alebo uznania celého rozsahu subdodávaných častí. Orgán AsBo preto musí zabezpečiť a byť schopný preukázať, že subdodávateľ je spôsobilý vykonávať príslušné činnosti a prípadne spĺňa príslušné požiadavky stanovené v norme ISO/IEC 17020:2012 alebo v iných príslušných normách na posudzovanie zhody. V každom prípade orgán AsBo zostáva zodpovedný za celé nezávislé posúdenie vrátane subdodávateľskej časti. Ak je subdodávanou časťou celý štrukturálny subsystém (napr. riadenie-zabezpečenie a návštenie), na ktorý sa plne vzťahuje TSI, orgán AsBo by mal vzájomne uznať posúdenia vykonané iným orgánom AsBo, akreditovaným alebo uznaným aspoň pre rozsah subdodávky.

Ustanovenia 6.1 a 6.3 normy ISO/IEC 17020:2012 sú ďalej rozpracované v odporúčaní na používanie (RFU) č. 8, ktoré pripravuje agentúra a skupina orgánu AsBo pre spoluprácu. RFU bude verejne dostupné na webovom sídle agentúry.

Informácie týkajúce sa oblastí, na ktoré sa vzťahuje akreditácia alebo uznanie orgánu AsBo, zaznamenané v systéme ERADIS ([https://eradis.era.europa.eu/safety\\_docs/assessments/bodies/default.aspx](https://eradis.era.europa.eu/safety_docs/assessments/bodies/default.aspx), oddiel 5 „Klasifikácia“) by mali byť aktuálne a v súlade s dokladmi o akreditácii alebo uznaní vydanými príslušným orgánom, aby sa predišlo zbytočným priesťahom počas procesu povoľovania. Tento aspekt posudzuje povoľujúci subjekt v rámci žiadosti o povolenie.



### 3.3.1.11. Interné orgány AsBo na posúdenie postupu plnenia požiadaviek

CSM pre posudzovanie rizík umožňuje použitie všetkých troch typov (A, B a C) inšpekčných orgánov, ako je definované v časti § 4.1.6 a v prílohe A k norme ISO/IEC 17020:2012. Vo všetkých prípadoch musí byť orgán AsBo akreditovaný alebo uznaný v súlade s článkom 7 CSM pre posudzovanie rizík, čo poskytuje záruku o jeho kompetentnosti, nezávislosti a nestrannosti.

„Interné“ orgány AsBo typu B aj C podľa bodov A.2 a A.3 normy ISO/IEC 17020:2012 môžu vykonávať posúdenie postupu plnenia požiadaviek. Je potrebné zdôrazniť, že orgány AsBo typu B môžu poskytovať služby len organizácii, ktorej sú súčasťou. Orgány AsBo typu C môžu poskytovať služby aj iným stranám.

V CSM pre posudzovanie rizík sa nezakazuje, aby tá istá spoločnosť plnila viacero úloh (napr. NoBo, DeBo a/alebo AsBo), pokiaľ spĺňa potrebné požiadavky a je riadne akreditovaná alebo uznaná vzhľadom na príslušné požiadavky pre každú z týchto úloh. Podľa definície CSM pre posudzovanie rizík je AsBo kompetentná externá alebo interná osoba, organizácia alebo subjekt, ktorý je prinajmenšom nezávislý od „konštrukcie, hodnotenia rizík, riadenia rizík, výroby, dodávky, inštalácie, prevádzky/používania, servisu a údržby“ posudzovaného vozidla a/alebo typu vozidla.

Preto jednou z kľúčových požiadaviek, ktoré musí orgán AsBo spĺňať, aby mohol byť akreditovaný alebo uznaný, je nezávislosť a nestrannosť. To znamená, že orgány AsBo by mali mať zavedené potrebné opatrenia a prekážky na zabezpečenie nezávislosti od iných spoločností alebo častí spoločnosti, ku ktorej patria (pre orgány AsBo typu B a C).

### 3.3.1.12. Vzťah medzi subjektmi vykonávajúcimi nezávislé posúdenie bezpečnosti (normy CENELEC) a orgánmi AsBo

Európske právne predpisy v oblasti železníc nedefinujú žiadnu úlohu nezávislého posudzovateľa bezpečnosti CENELEC (ISA). Okrem toho sa v oddiele 4.2.1.1 TSI CCS stanovuje povinnosť nezávislého posúdenia bezpečnosti zo strany orgánu AsBo. Preto toto nezávislé posúdenie nemôže vykonať nezávislý posudzovateľ bezpečnosti CENELEC. Okrem toho sa v bode 4.2.1.1 TSI CCS výslovne uvádza, že „[...] uplatňovanie špecifikácií uvedených v prílohe A, tabuľka A 3 [...]“ (t. j. noriem série CENELEC 5012x) „[...] je vhodným prostriedkom na úplné splnenie procesu riadenia rizík [...]“ CSM RA pre „[...] komponenty interoperability a subsystémy [...]“, za predpokladu, že nezávislé posúdenia vykonáva orgán AsBo akreditovaný alebo uznaný pre rozsah pôsobnosti CCS namiesto ISA CENELEC.

Metodiky opísané v CSM pre posudzovanie rizík a normách CEN/CENELEC (EN 50126/50128/50129) si navzájom neodporujú a nemali by sa považovať za dva samostatné a po sebe nasledujúce nástroje. Naopak, je rozumné používať ich integrovaným a doplnkovým spôsobom.

Orgán AsBo a nezávislý posudzovateľ bezpečnosti CENELEC (ISA) však nie sú rovnocenní, hoci ich úlohy a pracovné metódy majú mnoho spoločného.

Okrem toho je rozsah práce orgánu AsBo širší ako rozsah práce CENELEC ISA. Normy CENELEC 50128 a 50129 požadujú ISA len pre signalizačné systémy. V CSM pre posudzovanie rizík sa zavádza povinnosť vymenovať orgán AsBo na nezávislé posúdenie bezpečnosti všetkých významných zmien bez ohľadu na to, či sa týkajú subsystému riadenia a zabezpečenia, subsystému železničných koľajových vozidiel, subsystému infraštruktúry atď. V článku 13 nariadenia (EÚ) 2018/545 sa takisto vyžaduje vymenovanie orgánu AsBo na nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek na základnú požiadavku na bezpečnosť a bezpečnú integráciu medzi subsystémami.

Ak sa v právnych predpisoch EÚ preto vyžaduje vymenovanie orgánu AsBo pre projekt a ak sa zmluvne alebo prostredníctvom notifikovaného vnútroštátneho predpisu vyžaduje aj používanie noriem CENELEC 50126, 50128 a 50129 (s nezávislým posudzovateľom bezpečnosti), žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu musí vymenovať orgán AsBo, ktorý:

- › je akreditovaný alebo uznaný podľa CSM pre posudzovanie rizík a
- › spĺňa aj požiadavky na spôsobilosť ISA CENELEC.



V takom prípade nezávislé posúdenie bezpečnosti vykonané takýmto orgánom AsBo zahŕňa aj všetky potrebné činnosti nezávislého posúdenia bezpečnosti, ktoré by mal splniť ISA CENELEC.

V prípade, že by žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu vymenoval ISA, pričom to nie je možné v prípade rozsahu prác, na ktoré sa už vzťahujú právne predpisy EÚ, je dôležité mať na pamäti, že orgán AsBo nie je povinný vzájomne uznať prácu a správu ISA CENELEC. Podľa bodu 6.3 normy ISO/IEC 17020:2012 je orgán AsBo:

- › zodpovedný za overenie, či má ISA správnu úroveň spôsobilosti a nezávislosti a či ISA používa pracovné metódy podobné metódam v CSM pre posudzovanie rizík, alebo
- › oprávnený vykonať dodatočné kontroly alebo posúdenia, ak sa to považuje za potrebné.

### 3.3.1.13. Vykonávanie postupu plnenia požiadaviek pre platformy vozidiel

Postup(y) zavedený(é) na plnenie a riadenie požiadaviek by sa mal(-i) uplatňovať na všetky projekty, ktoré má žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu vypracovať, aby sa zabezpečilo systematické a štruktúrované riadenie požiadaviek. Postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje na platformy vozidiel (platforma by sa v tomto kontexte mala chápať ako spoločný súbor spoločných konštrukčných, inžinierskych a výrobných činností, ako aj hlavných komponentov v rámci viacerých navonok odlišných typov/variantov/verzií) alebo rodiny vozidiel a môže mať osobitosti zamerané na zjednodušenie alebo zlepšenie spôsobu riadenia požiadaviek pre projekty, ktoré patria do rovnakej platformy alebo rodiny vozidiel.

Avšak vzhľadom na skutočnosť, že podľa článku 13 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545 sa postup plnenia požiadaviek vzťahuje aj na vykonávanie, overovanie a schvaľovanie, ako aj na predloženie potrebných dokladov, je potrebné zvážiť nielen všeobecné aspekty procesu uplatňovaného na platformu vozidla, ale aj uplatňovanie postupu na konkrétny posudzovaný projekt. V dôsledku toho dôkazy o uplatnení postupu plnenia požiadaviek na konkrétny projekt odrážajú aj vykonávanie, overovanie a schvaľovanie pre tento konkrétny projekt.

Orgán AsBo zodpovedný za nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu subsystémov posúdi aj kroky zadania, vykonávania, overovania a schvaľovania. Nezávislé posúdenie si môže vyžiadať kontroly vzoriek a hĺbkové posúdenie vertikálneho podielu, ktoré vykoná orgán AsBo s cieľom dospieť k vlastnému odbornému posudku o tom, či je postup dostatočne spoľahlivý, či sa dôkladne a dôsledne uplatňuje a či jeho uplatňovanie vedie k uspokojivým výsledkom z hľadiska riadenia (bezpečnostných) požiadaviek.

Napriek tomu je možné rozlišovať medzi:

- › všeobecnou platformou, pre ktorú žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu formálne uplatnil a zdokumentoval postup plnenie požiadaviek a nezávisle ho posúdil orgán AsBo, a
- › špecifickou aplikáciou postupu plnenia požiadaviek (už posúdených pre všeobecnú platformu) na konkrétne vozidlá a/alebo typy vozidiel patriace do platformy.

Postup plnenia požiadaviek na všeobecnú platformu nie je potrebné opätovne posudzovať pre každý konkrétny typ vozidla, variant typu vozidla a/alebo verziu typu vozidla patriaceho do platformy alebo rodiny vozidiel. Orgán AsBo, ktorý vykonáva nezávislé posúdenie konkrétnej aplikácie, by mal vzájomne uznať prácu orgánu AsBo pre generickú platformu, a nezávislé posúdenie by sa malo obmedziť na uplatnenie postupu plnenia požiadaviek na konkrétny projekt (typ vozidla/variantu/verziu), ktorý sa posudzuje, a na uplatniteľnosť a platnosť nezávislého posúdenia všeobecnej platformy. Tento prístup je v odvetví bežne známy pod terminológiou „1 + Δ“ („1 + Delta“), kde „Δ“ predstavuje rozdiel medzi všeobecnou platformou a konkrétnou aplikáciou.

Na tento účel má orgán AsBo, ktorý nezávisle posudzuje konkrétnu žiadosť, prístup k výsledkom nezávislého posúdenia všeobecnej platformy, ak ho vykonal iný orgán AsBo.

Nezávislé posúdenie všeobecnej platformy by malo zostať v platnosti, pokiaľ nedôjde k zmenám v hlavných prvkoch postupu plnenia požiadaviek, ako napr.:

- › uplatniteľnosť postupu pre všeobecnú platformu na konkrétny posudzovaný projekt (typ/variant/verzia vozidla),
- › platný právny rámec,
- › postup plnenia požiadaviek (identifikácia, pridelovanie, vykonávanie a overovanie),
- › organizačné zmeny (napr. konštrukčné a/alebo výrobné miesta, subdodávky inžinierskych činností atď.),
- › dodávatelia,
- › nástroje na podporu postupu a/alebo
- › úlohy a zodpovednosti subjektov zapojených do postupu.

Subjekt riadiaci zmenu by mal v prípade zmeny postupu plnenia požiadaviek informovať orgán AsBo, ktorý vykonal nezávislé posúdenie všeobecnej platformy. Orgán AsBo rozhodne, či je potrebné vykonať nové nezávislé posúdenie a predložiť potrebné dôkazy (novú alebo zmenenú správu o posúdení) alebo nie.

#### 3.3.1.14. Zoskupenie zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. b) v jednom nezávislom posúdení

Postup plnenia požiadaviek sa musí vykonať aj v prípade, že nie je potrebné požiadať o povolenie po zmene už povoleného vozidla alebo typu vozidla. Inými slovami, postup plnenia a riadenia požiadaviek sa musí vykonávať pre všetky projekty vozidiel bez ohľadu na to, či je potrebné povolenie alebo nie, alebo či sa zmena po uplatnení CSM pre posudzovanie rizík považuje za významnú alebo nie.

Ak sa počas procesu kategorizácie zmeny podľa článku 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545 uvažovalo o bezpečnosti (napr. s cieľom rozhodnúť, či existuje potenciálny vplyv na bezpečnosť, ktorý spúšťa článok 21 ods. 12 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797, alebo nie), postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov (a bezpečnú integráciu medzi subsystémami) nezávisle posúdi orgán AsBo podľa článku 13 nariadenia (EÚ) 2018/545 (uplatňuje sa proces posudzovania rizík v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika).

Upozorňujeme, že v prípade ostatných základných požiadaviek sa subjekt riadiaci zmenu môže rozhodnúť, či použije metodiku uvedenú v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík, alebo použije inú metodiku, ktorá poskytuje rovnakú úroveň istoty.

Ak sa s podporou postupu plnenia požiadaviek klasifikuje zmena podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, nie je potrebné, aby subjekt riadiaci zmenu predložil žiadosť o povolenie prostredníctvom OSS. Subjekt riadiaci zmenu stále:

- › vykoná postup plnenia požiadaviek,
- › vypracuje príslušnú dokumentáciu a
- › zabezpečí uchovanie dokumentácie súvisiacej s postupom plnenia požiadaviek, aby ju mali orgány k dispozícii.

Ďalšie podrobnosti nájdete v oddiele 3.3.3.2.2.

V takýchto prípadoch, keď sa zvažuje bezpečnosť a v dôsledku toho sa vyžaduje nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo, sa subjekt riadiaci zmenu môže na vlastnú zodpovednosť rozhodnúť, že aspekty súvisiace s nezávislým posúdením postupu plnenia požiadaviek pre niekoľko jednotlivých zmien podľa 15 ods. 1 písm. b), ktoré sa realizujú v priebehu času, zahrnie do jedného nezávislého posúdenia zo strany orgánu AsBo.

Zoskupenie nezávislého posúdenia postupu plnenia požiadaviek pre viaceré zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. b) by sa malo obmedziť na:

- › zmeny týkajúce sa toho istého vozidla a/alebo typu vozidla (vrátane jeho variantov a verzií) a
- › zmeny, ktoré sa podľa CSM pre posudzovanie rizík nepovažujú za významné.

Čas, ktorý uplynie medzi vykonaním prvej zmeny a vydaním správy o posúdení (bezpečnosti) pre skupinu po sebe nasledujúcich zmien (t. j. skupinových zmien), na ktoré sa vzťahuje článok 15 ods. 1 písm. b) nariadenia

(EÚ) 2018/545, by sa mal dohodnúť s príslušným orgánom AsBo, hoci sa odporúča, aby časový rámec pre skupinovú zmenu zostal kratší ako 4 mesiace<sup>4</sup> a v žiadnom prípade nepresiahol 12 mesiacov.

Pokiaľ ide o nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek pre skupinu rôznych zmien podľa 15 ods. 1 písm. b) vykonávaných v priebehu času, subjekt riadiaci zmenu môže postupovať postupne za predpokladu, že:

- › existuje dobre zavedená základná úroveň (východiskový bod), či už je to:
  - posledné povolenie pre typ vozidla podľa nariadenia (EÚ) 2018/545, teda podporené postupom plnenia požiadaviek a príslušným nezávislým posúdením orgánom AsBo, alebo
  - posledná zmena vozidla a/alebo typu vozidla, ktorou sa vykonáva skupina zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. b), ak postup plnenia požiadaviek nezávisle posúdil orgán AsBo, ktorý vypracoval príslušnú nezávislú správu o posúdení.
- › Postup plnenia požiadaviek opisuje otvorene:
  - modulárny prístup na zoskupenie viacerých zmien podľa čl. 15 ods. 1 písm. b) vykonaných postupom času do jedného nezávislého posúdenia orgánu AsBo a
  - podmienky, za ktorých sa to môže vykonať (aspekt, na ktorý sa zvyčajne vzťahuje proces riadenia zmien žiadateľa alebo subjektu riadenia zmenu).
- › Subjekt riadiaci zmenu:
  - zdokumentuje uplatnenie postupu plnenia požiadaviek na každú zmenu a
  - vedie register všetkých po sebe nasledujúcich zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. b), ktoré budú tvoriť skupinu zmien

Ak sú splnené uvedené podmienky, subjekt riadiaci zmenu namiesto toho, aby vymenoval orgán AsBo na nezávislé posúdenie postupu plnenia požiadaviek súvisiacich s každou konkrétnou zmenou podľa 15 ods. 1 písm. b) v okamihu ich zavedenia, môže namiesto toho vymenovať orgán AsBo na „jedno“ nezávislé posúdenie zahrňajúce všetky zmeny v skupine. V takom prípade:

- › orgán AsBo nemusí znovu posudzovať obsah predchádzajúceho základného scenára,
- › orgán AsBo by mal vzájomne uznať výsledky nezávislého posúdenia predchádzajúceho základného scenára; pokiaľ je to možné a s cieľom obmedziť pracovné zaťaženie nezávislého posúdenia môže subjekt riadiaci zmenu určiť na nezávislé posúdenie súboru zmien ten istý orgán AsBo, ktorý posudzoval predchádzajúci základný scenár.
- › Nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo sa obmedzuje na:
  - uplatnenie postupu plnenia požiadaviek na všetky zmeny zoskupené v skupine,
  - bezpečné začlenenie týchto zmien do predchádzajúceho základného scenára a
  - overenie použiteľnosti a platnosti nezávislého posúdenia predchádzajúcej základnej úrovne.

### 3.3.1.15. Postup plnenia požiadaviek a nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo pre inštaláciu palubného systému CCS v existujúcom vozidle

Postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje na všetky relevantné požiadavky na vozidlo a/alebo typ vozidla. V prípade prvého povolenia by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na celý typ vozidla a/alebo vozidlo. V prípade nového povolenia ako dôsledku zmenu by sa postup plnenia požiadaviek mal vzťahovať na zmenené časti ale aj na rozhrania medzi zmenenými a nezmenenými časťami.

Podľa článku 39 ods. 4 a článku 40 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/545 by sa kontroly, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia, týkajúce sa dôkazov o plnení požiadaviek v prípade

<sup>4</sup>Navrhovaná štvormesačná lehota analogicky k lehote stanovenej v článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545 pre povoľujúce subjekty na vydanie odôvodneného rozhodnutia týkajúceho sa oznámení o zmenách vozidiel: subjekty riadiace zmeny môžu po predložení oznámenia vykonať zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. b), upravené vozidlá môžu byť okamžite po tom znovu uvedené do prevádzky bez čakania na odôvodnené rozhodnutie.

nového povolenia, mali vzťahovať na časti, ktoré sa menia, ale aj na vplyv takýchto zmien na nezmenené časti.

V článku 13 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545 sa objasňuje, že postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje na technickú kompatibilitu a bezpečnú integráciu subsystémov vo vozidle.

Vo väčšine prípadov si modernizácia vozidla s palubným systémom CCS vyžaduje aj zmeny v subsystéme koľajových vozidiel (napr. pracovisko vodiča, DMI, brzdový systém, jednotka vlakového rozhrania atď.). Okrem toho by sa mal postup plnenia požiadaviek vzťahovať na mobilné subsystémy, železničné koľajové vozidlá a vozidlové systémy riadenia-zabezpečenia a návštenia, a to aj v prípade, že sa subsystém železničných koľajových vozidiel nemení, pretože je potrebné zabezpečiť integrovanú bezpečnosť. V dôsledku toho by sa nezávislé posúdenia, ktoré sa majú vykonať v súvislosti s postupom plnenia požiadaviek, mali vzťahovať aj na oba subsystémy, a keďže ide o základné požiadavky na bezpečnosť a bezpečnú integráciu medzi subsystémami, mal by byť zapojený orgán AsBo.

Je potrebné poznamenať, že v TSI CCS sa vyžaduje, aby orgán AsBo nezávisle posúdil správne uplatňovanie procesu riadenia rizík stanoveného v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík, ako aj vhodnosť výsledkov tohto uplatňovania na mobilný subsystém CCS. Ide o doplnenie postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť a bezpečnú integráciu medzi subsystémami, hoci medzi týmito dvoma nezávislými posúdeniami existujú jasné synergie a prekrývanie.

Nezávislé posúdenie oboch aspektov však môže vykonať ten istý orgán AsBo. Právny rámec neukladá povinnosť, aby úlohu orgánu AsBo pre obe témy vykonávala tá istá spoločnosť. Uzatvorenie zmluvy s tým istým orgánom AsBo však môže priniesť synergie medzi nezávislým posúdením procesu riadenia rizík, ako je vymedzené v CSM týkajúcich sa posudzovania rizika, pre postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami predpísanými v nariadení (EÚ) 2018/545 a pre bezpečnostný aspekt špecifický pre subsystém CCS podľa § 3.2.1 TSI CCS.

Ak sú zapojené rôzne orgány AsBo, za toto posúdenie je stále zodpovedný len orgán AsBo pre postup plnenia požiadaviek, hoci vzájomne uznáva prácu vykonanú orgánom AsBo povereným podľa TSI CCS (pre rovnaký rozsah práce).

#### 3.3.1.16. Postup plnenia požiadaviek a nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo v prípade inštalácie nového kabínového rádia na existujúce vozidlo

Inštalácia kabínového rádia do existujúceho vozidla môže mať vplyv na bezpečnosť subsystému železničných koľajových vozidiel (napr. inštalácia antén, zmena konštrukcie pracoviska vodiča, rozhrania s palubným systémom ETCS v prípade EDOR atď.). Preto je nevyhnutné, aby plnenie požiadaviek zahŕňalo bezpečnú integráciu medzi oboma subsystémami a aby postup plnenia požiadaviek vykonaný žiadateľom (týkajúci sa základnej požiadavky na bezpečnosť a bezpečnú integráciu medzi subsystémami) nezávisle posúdil orgán AsBo.

#### 3.3.2. Článok 14: Identifikácia príslušného povolenia

Opis postupu nájdete vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 1.1 v oddiele 4.

Prvým krokom pre žiadateľa je, aby na základe opisu projektu identifikoval a prijal rozhodnutie o povolení, ktoré je uplatniteľné. Žiadateľ je zodpovedný za rozhodnutie o povolení, ktorý sa vzťahuje na projekt. Ak nastala zmena v príslušných požiadavkách príslušného práva Únie a/alebo akomkoľvek príslušnom vnútroštátnom predpise, držiteľ povolenia pre typ vozidla by mal prostredníctvom riadenia konfigurácií typu vozidla overiť, či:

- › povolenie pre typ vozidla je naďalej platné (t. j. je stále možné uvádzať na trh ďalšie vozidlá zodpovedajúce povolenému typu vozidla) napr. keď to umožňujú prechodné ustanovenia práva Únie alebo
- › je potrebné požiadať o obnovenie povolenia pre typ vozidla alebo o nové povolenie, a či by to malo viesť k povoleniu pre nov typ vozidla alebo variantu/verzie typu vozidla.

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

Ak sú zavedené nové verzie/varianty pre povolený typ vozidla, vozidlá, ktorých uvedenie na trh už bolo povolené, by mali zostať povolené bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia uvedené v článku 4 ods. 3 písm. h) smernice (EÚ) 2016/797. Nové vozidlá môžu byť postavené a povolené v zhode s typom so všetkými variantmi typu vozidla a verziami typu vozidla, ktoré sú stále platné (so zohľadnením akýchkoľvek zmien v pravidlách) za predpokladu, že osvedčenia ES zostávajú v platnosti.

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

Ďalšie podrobnosti o obsahu dokumentácie priloženej k žiadosti o povolenie v závislosti od príslušného prípadu povolenia nájdete v oddiele 3.11.1.

#### 3.3.2.1. Prvý prípad povolenia - 14 ods. 1 písm. a)

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

Podľa článku 14 ods. 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545 je možné v tej istej žiadosti prostredníctvom OSS skombinovať aj prvé povolenie (s vozidlom alebo bez vozidla) a povolenie v zhode s typom pre sériu rovnakých vozidiel.

#### 3.3.2.2. Prípad obnoveného povolenia pre typ vozidla - 14 ods. 1 písm. b)

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

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

Ak existuje zmena typu vozidla, už to nepatrí do obnoveného povolenia pre typ vozidla a treba to považovať za zmenu už povoleného typu vozidla, pozri oddiel 3.3.3.

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

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

#### 3.3.2.3. Prípad rozšírenej oblasti použitia - 14 ods. 1 písm. c)

V prípade povolenia, ktorým sa rozširuje oblasť použitia typu vozidla **bez zmien typu vozidla** (nevyhnutná podmienka na uplatnenie tohto prípadu povolenia), zostáva existujúce povolenie pre typ vozidla v platnosti.



Toto platí bez ohľadu na to, pre ktorý právny rámec bolo vydané povolenie pre typ vozidla, s výnimkou prípadu, keď bolo povolenie pre typ vozidla pozastavené alebo odvolané.

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

Kontroly vykonané už pri prvom povoľovaní by sa nemali opakovať.

Ak je potrebné vykonať zmeny **klasifikované podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo c)** nariadenia (EÚ) 2018/545 (takéto zmeny si nevyžadujú nové povolenie, pokiaľ subjekt riadiaci zmenu nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla) **v kombinácii s rozšírením oblasti použitia**, držiteľ povolenia pre typ vozidla by mal najprv spracovať zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo c) podľa potreby (správa konfigurácie typu vozidla, napr. aktualizovať osvedčenia ES o typovej skúške a vyhlásenie ES o overení, aktualizovať ERATV, požiadať o uverejnenie verzie v ERATV pre zmenu podľa čl. 15 ods. 1 písm. c) atď.) Následne môže požiadať o rozšírenie oblasti použitia. Do žiadosti o rozšírenie oblasti použitia sa nemusia zapojiť orgány NSA pôvodnej oblasti použitia.

Ak je východiskovým bodom verzia vytvorená po zmene podľa článku 15 ods. 1 písm. c), je možné vykonať rozšírenie oblasti použitia počnúc touto verziou. Výsledkom rozšírenia však musí byť nový typ (nemôže to byť verzia) podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Okrem toho, ak vozidlo nie je plne v súlade s platnou TSI LOC&PAS alebo TSI WAG, bolo povolené podľa smernice 2008/57/ES alebo bolo v prevádzke pred 19. júlom 2010, uplatňujú sa ustanovenia oddielu 7.1.4 TSI LOC&PAS (pozri oddiel 3.2.6 usmernenia o uplatňovaní TSI LOC&PAS) alebo 7.2.2.4 TSI WAG (pozri oddiel 3.6 usmernenia o uplatňovaní TSI WAG).

Pravidlá stanovené v oddieloch 7.4.2.3, 7.4.3 a 7.4.4 TSI CCS sa uplatňujú aj na rozšírenie oblasti používania bez ohľadu na režim, v ktorom sa uskutočnilo predchádzajúce povolenie, a dátum povolenia (alebo uvedenia do prevádzky); to si v niektorých prípadoch vyžaduje inštaláciu ETCS a/alebo GSM-R. Ak sa tak stane a neuplatňujú sa výnimky stanovené v TSI CCS pre neinštalovanie ETCS a/alebo GSM-R, dochádza k zmene vozidla a/alebo typu vozidla, a preto žiadateľ, ktorý má záujem o rozšírenie oblasti používania, môže:

- › požiadať o kombinované nové povolenie v pôvodnej oblasti používania po inštalácii ETCS a/alebo GSM-R a rozšírenie na novú oblasť použitia podľa článku 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545, pozri oddiely 3.3.2.3.3 a 3.3.2.5, alebo
- › požiadať o neuplatňovanie TSI CCS podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797 s cieľom neinštalovať ETCS a/alebo GSM-R a požiadať o rozšírenie na novú oblasť použitia.

Ak už povolené vozidlá a/alebo typ vozidla profitovali z neuplatňovania TSI alebo ich časti, žiadateľ požiada o výnimku (výnimky) v členských štátoch novej oblasti použitia v súlade s článkom 7 smernice (EÚ) 2016/797. V prípadoch, keď už môže byť udelená výnimka (napr. prípad uvedený v oddiele 3.3.2.3.1), by mal žiadateľ overiť, či sa rozsah udelenej výnimky vzťahuje na vozidlá, ktorých oblasť použitia sa rozšíri, alebo nie. Ak sa na ne nevzťahuje, žiadateľ tiež požiada o neuplatňovanie TSI v členských štátoch rozšírenej oblasti použitia.

Držiteľ povolenia pre typ vozidla môže buď pridať novú verziu typu vozidla k existujúcemu typu vozidla, alebo sa rozhodnúť, že vytvorí nový typ vozidla. Ide o administratívne rozhodnutie držiteľa povolenia pre typ vozidla.

#### *3.3.2.3.1. Rozšírenie oblasti použitia, ak existuje platný typ vozidla pokrývajúci rozšírenú oblasť použitia*

Ak existuje platné povolenie pre typ vozidla, ktoré sa vzťahuje na celú oblasť použitia, a osobitné predpisy v TSI nie sú uplatniteľné alebo nevyžadujú zmeny vozidla a/alebo typu vozidla, ani v národných vykonávacích plánoch sa neukladajú dodatočné obmedzenia, napr.



- › Plánovaná migrácia siete (sietí), v ktorej (ktorých) sú už v prevádzke existujúce vozidlá (alebo časť siete), na základný scenár 3, v ktorom by sa už nemohli prevádzkovať existujúce vozidlá so základným scenárom 2
- › Existujúce vozidlá sa prevádzkujú pomocou systému triedy B v sieti vybavenej traťovým systémom ETCS aj systémom triedy B, ale systém triedy B bude vyradený z prevádzky, a preto sa v ňom už nebudú môcť prevádzkovať vozidlá vybavené len palubným systémom triedy B

Spoločnosť, ktorá má záujem rozšíriť oblasť použitia, môže požiadať o povolenie v súlade s príslušným typom/verziou pre existujúce vozidlá podľa článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545 za predpokladu, že osvedčenia ES o typovej skúške zostávajú v platnosti.

#### 3.3.2.3.2. Rozšírenie oblasti použitia, ak sú v rozšírenej oblasti použitia už povolené a prevádzkované rovnaké vozidlá

Spoločnosť, ktorá má záujem o rozšírenie oblasti použitia v prípadoch, keď sú v rozšírenej oblasti použitia už povolené identické vozidlá bez platného povolenia pre typ vozidla, ktoré sa vzťahuje na celú oblasť použitia, by mala požiadať o povolenie na rozšírenie oblasti použitia podľa článku 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545:

- › Subsystém železničných koľajových vozidiel:

Skutočnosť, že v rozšírenej oblasti použitia sú povolené rovnaké vozidlá, sa môže použiť na preukázanie súladu s osobitnými pravidlami pre rozšírenie oblasti použitia stanovenými v TSI (pozri oddiel 3.3.2.3):

- Preukázanie zhody s alternatívnymi špecifikáciami, ktoré sa považujú za rovnocenné s príslušnými požiadavkami stanovenými v TSI a/alebo
- Zhromaždenie dôkazov, že požiadavky na technickú zlučiteľnosť so sieťou rozšírenej oblasti použitia sú rovnocenné s požiadavkami na technickú zlučiteľnosť so sieťou, pre ktorú sú železničné koľajové vozidlá už povolené alebo v prevádzke

Na takéto preukázanie by mal žiadateľ uplatniť postup riadenia rizík stanovený v prílohe I k nariadeniu (EÚ) č. 402/2013, ktorý umožňuje použitie kódexu postupov a/alebo podobného referenčného systému (systémov).

V TSI sa totiž vyžaduje, aby žiadateľ **zdôvodnil a zdokumentoval** rovnocenný účinok alternatívnych špecifikácií na požiadavky TSI a rovnocennosť požiadaviek na technickú kompatibilitu so sieťou. Odôvodnenie musí posúdiť a potvrdiť orgán AsBo.

Žiadateľ zohľadní aj vplyv zmien na vozidlách, ktoré zostávajú povolené len v pôvodnej oblasti použitia (ak existujú) od momentu udelenia povolenia v rozšírenej oblasti použitia. Zohľadní aj zmeny, ktoré boli vykonané na vozidle povolenom v oboch oblastiach použitia od ich povolenia. Cieľom je zabezpečiť, aby referenčné vozidlá (vozidlá povolené v pôvodnej aj novej oblasti použitia) boli totožné s vozidlami, pre ktoré sa žiada o povolenie v novej oblasti použitia. Takéto preukázanie posúdi orgán AsBo.

- › Subsystém CCS:

Uplatní sa bežný postup pre rozšírenie oblasti použitia. Zhoda s požiadavkami vymedzenými v ustanovení 7.4.2.3 TSI CCS sa posudzuje podľa požiadaviek TSI a špecifikácií v prílohe A k TSI; nie je možné použiť alternatívnu špecifikáciu alebo rovnocennosť požiadaviek na technickú kompatibilitu pre ETCS alebo GSM-R.

To zahŕňa aj potenciálnu povinnosť inštalovať ETCS a/alebo GSM-R, v takom prípade je potrebné požiadať o nové povolenie (prípád d)) v kombinácii s rozšírením oblasti použitia (prípád c)) podľa článku 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545 (pozri oddiel 3.3.2.3.3).

Po vydaní povolenia pre nový typ vozidla alebo verziu typu vozidla (v závislosti od toho, či je žiadateľ držiteľom povolenia pre typ vozidla alebo nie) možno povoliť iné príslušné existujúce vozidlá

prostredníctvom prípadu povolenia opísaného v článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545 (povolenie na uvedenie vozidla na trh v zhode s povoleným typom, pozri oddiel 3.3.2.6).

Možnosť povoliť vozidlá v súlade s novým typom alebo verziou vozidla je obmedzená na existujúce vozidlá (už povolené alebo prevádzkované pred 19. júlom 2010 v pôvodnej oblasti použitia). Novovyrobené vozidlá musia byť v súlade s najnovšími platnými TSI (vrátane prechodných ustanovení) alebo musia využívať výhody neuplatňovania príslušných TSI.

Vo všetkých prípadoch musia vozidlá, ktoré žiadajú o rozšírenie oblasti použitia:

- › zostať povolené alebo v prevádzke v pôvodnej oblasti použitia,
- › mať platnú evidenciu v národnom registri vozidiel alebo v európskom registri vozidiel a
- › boli udržiavané v bezpečnom prevádzkovom stave v súlade s nariadením (EÚ) 2019/779, ak je to uplatniteľné; tento aspekt by mal riadiť príslušný železničný podnik (podniky) podľa ustanovení svojho systému riadenia bezpečnosti (SMS).

#### *3.3.2.3.3. Zmena v oblasti použitia, ktorá si vyžaduje úpravy vozidla a/alebo typu vozidla*

Ak chce subjekt riadiaci zmenu zmeniť (a nie rozšíriť) oblasť použitia už povoleného vozidla, pričom vykoná určité zmeny, aby bolo vozidlo kompatibilné s novou oblasťou použitia, a upravené vozidlo nezostane povolené v pôvodnej oblasti použitia, nemalo by sa to považovať za rozšírenie oblasti použitia.

Rozšírenie oblasti použitia podľa článku 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545 a článku 21 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/797 sa týka rozšírenia oblasti použitia vozidla, ktoré už je povolené. V opísanom scenári to tak nie je: upravené vozidlá nie sú povolené v pôvodnej oblasti použitia a v niektorých prípadoch nemôžu byť v skutočnosti povolené v pôvodnej oblasti použitia, pretože po zmenách potrebných na dosiahnutie ich kompatibility so sieťami v novej oblasti použitia už nie sú technicky kompatibilné so sieťami v pôvodnej oblasti použitia.

V prípade povolenia by malo ísť o nové povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (E) 2018/545, hoci sa uplatňujú aj niektoré pojmy rozšírenia oblasti použitia podľa článku 14 ods. 1 písm. c) nariadenia:

- › je potrebné posúdiť technickú kompatibilitu so sieťou v novej oblasti použitia (rovnako ako v prípade rozšírenia oblasti použitia) a
- › nie je potrebné žiadať o nové povolenie v pôvodnej oblasti použitia (ak by to bolo technicky možné), pretože upravené vozidlá sa tam už nebudú prevádzkovať.

Ak bude oblasť použitia upraveného vozidla a/alebo typu vozidla obmedzená na 1 členský štát, žiadateľ si môže vybrať, ktorý subjekt môže byť povoľujúcim subjektom: agentúra alebo orgán NSA. Ak sa nová oblasť použitia vzťahuje na viac ako 1 členský štát, žiadateľ by mal požiadať agentúru o nové povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (E) 2018/545 s oblasťou použitia, ktorá sa vzťahuje na tieto členské štáty.

Netreba žiadať o nové povolenie v pôvodnej oblasti použitia, pretože zmeny sú potrebné len pre novú oblasť použitia. Vozidlá, ktoré už boli povolené v pôvodnej oblasti použitia, nebudú zmenené a budú naďalej v zhode s povoleným typom vozidla vzťahujúcim sa na pôvodnú oblasť použitia.

Nový typ alebo variant typu vozidla, ktorý bude povolený v dôsledku nového povolenia, sa nemôže použiť na rozšírenie oblasti použitia späť na pôvodnú oblasť.

Hodnotenia, ktoré sa majú vykonať, by sa mali obmedziť na:

- › požiadavky vzťahujúce sa na zmenené časti (a rozhrania s upravenými časťami),
- › Pre železničné koľajové vozidlá - lokomotívy a osobné vozne: požiadavky definované v oddieloch 7.1.4 ods. 1, 2, 3, 4 a 6 TSI LOC&PAS,

- › Pre železničné koľajové vozidlá - nákladné vozne: požiadavky definované v bodoch 7.2.2.4 ods. 1, 2, 3, 4 a 6 TSI WAG a
- › Pre subsystém riadenia-zabezpečenia a návštenia: požiadavky definované v bodoch 7.4.2.3, 7.4.3 a 7.4.4 TSI CCS.

#### 3.3.2.4. Prípád nového povolenia – 14 ods. 1 písm. d)

Nové povolenie sa vyžaduje v týchto prípadoch:

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

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

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

Nové povolenie sa vyžaduje, ak sú hodnoty základných konštrukčných charakteristík mimo rozsahu uvedeného v TSI, pozri oddiel 3.2.2.2.

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

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

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

Subjekt riadiaci zmenu by pri rozhodovaní o tom, či sa uplatní článok 21 ods. 12 písm. b) alebo nie, nemal brať do úvahy činnosti vykonané s cieľom zabezpečiť, aby nebola nepriaznivo ovplyvnená bezpečnosť (poznámky k výpočtu, simulácie, testy, zapojenie orgánov posudzovania zhody atď.). Zohľadnenie takýchto činností by znamenalo, že rozhodnutie sa prijme po vykonaní, overení a schválení zmeny (hodnotenie „ex post“). Takéto činnosti sa však vždy vykonávajú bez ohľadu na prípad povolenia, napriek tomu je potrebné, aby povoľujúci subjekt vydal povolenie. Článok 21 ods. 12 písm. b) sa týka potenciálu zmeny nepriaznivo ovplyvniť bezpečnosť pred jej zavedením, overením a schválením (hodnotenie „ex ante“) a s tým súvisiacej potreby povoľujúceho subjektu vydať povolenie, ak tento potenciál existuje. Článok 21 ods. 12 písm. b) sa netýka toho, či zmena v konečnom dôsledku skutočne ovplyvňuje alebo neovplyvňuje bezpečnosť, pretože úroveň bezpečnosti sa musí zachovať a podľa možnosti zlepšiť, čo znamená, že zmena, ktorá znižuje úroveň bezpečnosti, sa nesmie vykonať.

Na posúdenie, či môže byť ovplyvnená celková úroveň bezpečnosti príslušného vozidla, by mal subjekt riadiaci zmenu použiť svoj postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a porovnať posúdenie rizika pred zavedením zmeny a po jej zavedení (s ohľadom na všetky činnosti, ktoré sú potrebné na zavedenie zmeny, nielen na konečné riešenie). Ak neexistujú žiadne nové bezpečnostné požiadavky a (nové) hodnotenie rizík:

- › Neobsahuje nové nebezpečenstvá/riziká,
- › Nevyžaduje si zmeny existujúcich kontrolných alebo zmierňujúcich opatrení,
- › Nevyžaduje nové kontrolné alebo zmierňujúce opatrenia pre existujúce nebezpečenstvá/riziká a
- › Kategória akceptovateľnosti rizika pre každé riziko zostáva nezmenená

možno usúdiť, že článok 21 ods. 12 písm. b) sa neuplatňuje. Toto posúdenie by mal nezávisle posúdiť orgán AsBo v rámci postupu plnenia požiadaviek súvisiacich so základnou požiadavkou na bezpečnosť. Ak je jasné, že zmena nemá potenciál ovplyvniť bezpečnosť bez potreby vykonať akékoľvek posúdenie rizika, nezávislé posúdenie zo strany orgánu AsBo by nebolo potrebné.

Ak neexistuje žiadne existujúce posúdenie rizika (napr. vozidlá uvedené na trh podľa smernice 2008/57/ES alebo skôr), subjekt riadiaci zmenu by mal:

- › vykonať posúdenie rizika situácie pred uvažovanou zmenou (obmedzené na zmenené časti a rozhrania s nezmenenými časťami),
- › vykonať posúdenie rizika zmeneného vozidla (obmedzené aj na zmeny a prevádzku potrebné na vykonanie zmeny),
- › analyzovať rozdiely medzi oboma posúdeniami rizík (pre ovplyvnené časti), ako je uvedené vyššie, pokiaľ ide o nové nebezpečenstvá/riziká, opatrenia na zmiernenie atď.

Treba uviesť, že ak zmena neovplyvňuje základné konštrukčné charakteristiky, a preto si nevyžaduje povolenie z dôvodov súladu s predpismi podľa článku 21 ods. 12 písm. a) a/alebo c) smernice (EÚ) 2016/797, aj tak môže mať potenciál nepriaznivo ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti dotknutého vozidla, a preto byť dôvodom na nové povolenie.

c) „ak si to vyžadujú príslušné TSI“.

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

Držiteľ povolenia pre typ vozidla môže buď pridať nový variant typu vozidla k povolenému typu vozidla, alebo sa rozhodnúť, že vytvorí nový typ vozidla. Ide o administratívne rozhodnutie držiteľa povolenia pre typ vozidla. Rozsah posúdenia je obmedzený na zmeny a rozhrania s nezmenenými časťami bez ohľadu na výber držiteľa.

Ak je východiskovým bodom pre nové povolenie variant existujúceho typu vozidla, tento prípad povolenia sa stále môže použiť, ale výsledkom procesu povoľovania bude nový typ (nie je možné pridať nový variant k existujúcemu variantu typu vozidla).

Z hľadiska hodnotenia článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a postupu plnenia požiadaviek by sa mali zohľadniť všetky zmeny vykonané na vozidle a/alebo type vozidla od posledného povolenia. Inými slovami, východiskovým bodom pre hodnotenie kritérií v článku 21 ods. 12 a uplatniteľných požiadaviek je posledné povolenie, a nie stav typu vozidla a/alebo vozidla tesne pred vykonaním poslednej zmeny. Nie je povinné, aby takéto (minulé) zmeny boli v súlade s pravidlami platnými v čase podania žiadosti o povolenie; mali by byť v súlade s pravidlami platnými v čase ich vykonania. V každom prípade by mali byť všetky vykonané zmeny zdokumentované a vysledované podľa príslušných požiadaviek a súvisiace dôkazy by mali byť súčasťou dokumentácie priloženej k žiadosti.

### 3.3.2.5. Rozšírená oblasť použitia, ktorá si vyžaduje zmeny vozidla a/alebo typu vozidla - čl. 14 ods. 3 písm. a)

Keď vozidlo a/alebo typ vozidla potrebuje zmeny, aby mohlo byť povolené a aby mohlo fungovať v rozšírenej oblasti použitia v inom členskom štáte, je potrebné, aby držiteľ povolenia pre typ vozidla požiadal o nové povolenie (prípád d) a rozšírenie oblasti použitia (prípád c) v súlade s článkom 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545. V tomto prípade by povoľujúcim subjektom mala byť agentúra. Mali by sa skontrolovať len prvky vozidla a/alebo typu vozidla, ktoré sa menia, ich rozhrania s nezmenenými časťami, kompatibilita so sieťami, na ktoré sa má oblasť použitia rozšíriť, a požiadavky, keď sa uplatňujú osobitné pravidlá pre rozšírenie oblasti použitia (pozri oddiel 3.3.2.3).

Žiadosť o kombinované nové povolenie a povolenie pre rozšírenú oblasť použitia by mohli byť zaslané naraz, ale povoľujúci subjekt by mal dbať na správne poradie vydávania povolení. Rozšírenie oblasti použitia sa môže vykonať len pre vozidlo a/alebo typ vozidla, ktoré sú už povolené.

Pri vydávaní povolenia pre typ vozidla pre kombinovaný prípad OSS vygeneruje dve európske identifikačné čísla (EIN): jedno z nich bude zodpovedať novému povoleniu po zmenách vozidla a/alebo typu vozidla a druhé

rozšíreniu oblasti použitia novopovoleného typu/variantu vozidla uvedeného vyššie. Obidve EIN môžu byť uvedené v jednom dokumente o povolení (dva právne akty sú zahrnuté v jednom dokumente); je možné vydať aj dva nezávislé dokumenty o povolení, každý s vlastným EIN.

### 3.3.2.6. Povolenie v zhode s typom – článok 14 ods. 1 písm. e)

Povoľujúce subjekty vydávajú povolenie v zhode s typom pre vozidlo alebo skupinu vozidiel na základe vyhlásenia o zhode s typom vozidla (na základe príslušných modulov, napr. SD SH1) predloženého žiadateľom.

Povolenie v zhode s typom sa môže vydať len vtedy, ak povolenie pre typ vozidla a osvedčenia ES pre subsystemy a IC (vrátane schválenia QMS) boli platné v čase podania žiadosti alebo v čase uvedenia príslušného IC na trh (pozri oddiel 3.11.2.2). Ak je na základe zmien v predpisoch povolenie pre typ vozidla neplatné, typ vozidla bude potrebovať nové povolenie predtým, ako budú môcť byť povolené ďalšie vozidlá v zhode s typom.

Vyhlásenie o zhode s typom vozidla môže žiadateľ vydať až po výrobe vozidla alebo skupiny vozidiel (ak sa žiadateľ rozhodne zahrnúť niekoľko vozidiel do jednej žiadosti o povolenie) v zhode s typom vozidla. Nie je preto možné požiadať o povolenie v zhode s typom pred plánovanou výrobou vozidla alebo skupiny vozidiel, pretože vyhlásenie o zhode s typom vozidla je súčasťou sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie. Inými slovami, vozidlá by mali existovať a mali by prejsť všetkými platnými posúdeniami zhody (napr. sériovým testovaním).

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

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

#### 3.3.2.6.1. Vozidlá rôznorodého pôvodu upravené tak, aby zodpovedali jednému typu vozidla

Vozidlá rôznorodého pôvodu (napr. pôvodne rovnaké vozidlá, ktoré sa časom vyvíjali odlišne, vozidlá s určitými podobnosťami, ale s príslušnými rozdielmi atď.), ktoré sa menia tak, aby zodpovedali jednému typu vozidla, môžu vyžadovať rôzne úpravy, aby sa dosiahol konečný stav. Aj keď je rozsah zmien rovnaký pre všetky dotknuté vozidlá (napr. diely, ktoré sa upravujú, sú vo všetkých vozidlách rovnaké), upravené vozidlá nemusia zodpovedať tomu istému vozidlu, pretože môžu existovať iné relevantné rozdiely. V takýchto prípadoch by mal existovať referenčný typ vozidla pre každú skupinu (homogénnych) vozidiel. Subjekt riadiaci zmenu môže potom predložiť žiadosť o povolenie na uvedenie na trh samostatne pre každú (homogénnu) skupinu upravených vozidiel.

Ak proces úpravy zahŕňa obnovenie vozidiel do stavu, v ktorom by boli homogénne (t. j. vytvorenie spoločného východiskového bodu), takéto úpravy by mali:

- › byť súčasťou procesu navrhovania,
- › podliehať dohľadu nad QMS zo strany orgánu NoBo a
- › byť pokryté príslušným povolením pre typ vozidla.

Ak sa rôzne východiskové body (a následné operácie na dosiahnutie cieľového stavu) zohľadnia už pri návrhu, výrobe, dohľade orgánom NoBo a vydaním povolenia pre typ vozidla, upravené vozidlá budú homogénne a budú zodpovedať rovnakému typu vozidla.

#### 3.3.2.6.2. Žiadosti v zhode s typom, ak žiadateľ nie je držiteľom typu vozidla

Práva duševného vlastníctva nie sú spojené s praktickými dojednaniami týkajúcimi sa povolenia pre vozidlo, toto je obchodná/zmluvná záležitosť. V smernici (EÚ) 2016/797 a nariadení (EÚ) 2018/545 sa nezakazuje, aby subjekt iný ako držiteľ povolenia pre typ vozidla vyrábal nové vozidlá zodpovedajúce

typu, ktorého nie je držiteľom, a/alebo predkladal žiadosť o povolenie v zhode s takýmto typom, pokiaľ má:

- › potrebné znalosti a informácie na výrobu vozidiel a vydávanie vyhlásenia o zhode s typom a
- › potrebnú dokumentáciu na predloženie žiadosti o povolenie pri dodržaní požiadaviek prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545 (t. j. osvedčenia ES o overení vrátane schválenia QMS, ktoré sa vzťahujú na príslušné výrobné miesta), pozri oddiel 3.11.1.

Obsah dokumentácie priloženej k žiadosti o povolenie je rovnaký bez ohľadu na to, či je žiadateľ držiteľom povolenia pre typ vozidla alebo nie. Žiadateľ je výhradne zodpovedný za zabezpečenie toho, aby mal dostatočné informácie a znalosti na zabezpečenie toho, aby vozidlá, na ktoré sa žiadosť vzťahuje, boli v zhode s povoleným typom vozidla. Povoľujúci subjekt by nemal posudzovať tento aspekt.

Žiadateľ o povolenie v zhode s typom sa nestáva držiteľom povolenia typu vozidla.

#### 3.3.2.6.3. *Následné povolenie v zhode s typom*

Pri posudzovaní žiadosti o povolenie na uvedenie na trh v zhode s povoleným typom vozidla má povoľujúci subjekt možnosť uviesť vo webovom formulári OSS, či ide o následnú žiadosť alebo nie.

Následná žiadosť znamená, že toto povolenie nasleduje po predchádzajúcej (prvej) žiadosti o povolenie v zhode s typom, pre ktorý povoľujúci subjekt už vydal príslušné povolenie pre vozidlo.

V takomto prípade je väčšina následnej žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti totožná s (prvou) žiadosťou, ktorá už bola posúdená kladne. Zvyčajne sa rozdiely týkajú len identifikácie vozidiel, ktoré žiadajú o povolenie, a vyhlásenia ES o zhode; viac rozdielov môže byť v prípadoch, keď bolo potrebné aktualizovať osvedčenia ES v dôsledku zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo keď existujú rôzne ustanovenia pre IC.

To by umožnilo povoľujúcim subjektom efektívnejšie spracovať žiadosť (napr. väčšinou ide o porovnanie s predchádzajúcou žiadosťou, či sú dokumenty stále platné a v súlade s informáciami v ERATV a ERADIS). OSS vytvorí rôzne (zjednodušené) webové formuláre pre následné žiadosti o povolenie v zhode s typom.

Odporúčajú sa tieto podmienky na posúdenie povolenia v zhode s typom ako následného:

- › Žiadateľ, kontaktná osoba žiadateľa uvedená v OSS a referenčný typ by mali byť rovnaké ako v súvisiacej prvej žiadosti o povolenie v zhode s typom,
- › Ak od prvej žiadosti o povolenie v zhode s typom a/alebo od predchádzajúcej žiadosti o následné povolenie v zhode s typom uplynulo viac ako 12 mesiacov, žiadosť o povolenie v zhode s typom by sa mala vždy považovať za prvú zhodu s typom,
- › Po spracovaní určitého počtu následných žiadostí o povolenie v zhode s typom (t. j. 10) by sa ďalšia žiadosť o povolenie v zhode s typom mala považovať za prvú žiadosť o povolenie v zhode s typom.

Rozhodnutie povoľujúceho subjektu klasifikovať žiadosť o povolenie v zhode s typom ako následnú sa prijíma s ohľadom na uvedené podmienky, ale aj na skúsenosti z predchádzajúcich žiadostí pre ten istý typ vozidla a/alebo žiadateľa.

### 3.3.3. Článok 15: Zmeny v už povolenom type vozidla

#### 3.3.3.1. *Zodpovednosť za riadenie zmien v už povolenom type vozidla*

Na zmeny v povolenom type vozidla by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla. Riadenie konfigurácií povoleného typu vozidla je zodpovednosťou držiteľa povolenia pre typ vozidla. Za kategorizáciu zmeny je zodpovedný subjekt riadiaci zmenu (môže to byť držiteľ povolenia pre typ vozidla alebo nie).



Ak subjekt riadiaci zmenu rozhodne, že zmena sa netýka kritérií uvedených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a nezavádza sa ňou odchýlka v sprievodnej technickej dokumentácii k vyhláseniu/vyhláseniam ES o overení, preberá zodpovednosť len za riadenie zmeny.

Keď subjekt riadiaci zmenu:

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

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

Je potrebné poznamenať, že podľa článku 15 ods. 5 a prílohy IV bodu 2.3.3 smernice (EÚ) 2016/797, rozhodnutia 2010/713/EÚ (napr. modul SB bod 8) a článku 6 nariadenia (EÚ) 2019/250 je žiadateľ o uvedenie (upraveného) mobilného subsystému na trh zodpovedný za:

- › vymenovanie orgánu NoBo a/alebo orgánu DeBo na vykonanie postupu overenia ES upravených častí a rozhraní s neupravenými časťami, ak úprava ovplyvňuje zhodu s platnými TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi (ak sa tak stane, je potrebné nové osvedčenie ES),  
Za vymedzenie rozsahu osvedčovania je zodpovedný žiadateľ. Nie je v rozsahu pôsobnosti orgánu NoBo/DeBo požadovať od žiadateľa dôkazy na zabezpečenie úplnosti a primeranosti zmluvného osvedčovania.
- › informovanie orgánu NoBo a/alebo orgánu DeBo, ktorý vykonal pôvodné overenie ES, ak zmeny ovplyvňujú už vykonané posúdenia zhody, a
- › rozhodovanie o tom, či je pre upravený subsystém potrebný nové vyhlásenie ES o overení.

Žiadateľ o uvedenie (zmeneného) mobilného subsystému na trh musí tiež analyzovať, či existujú iné platné právne predpisy alebo požiadavky, ktoré sú ovplyvnené zmenou a vyžadujú si vykonanie ďalších posúdení (pozri oddiely 3.3.1.3 a 3.3.1.4). Podobne žiadateľ o povolenie v rámci postupu plnenia požiadaviek zabezpečí aj to, aby neexistovali žiadne iné požiadavky (napr. právne predpisy EÚ), ktoré sa vzťahujú na vozidlo a/alebo typ vozidla a ktoré je potrebné zohľadniť.

### 3.3.3.2. Kategórie zmien v už povolenom type vozidla

V rámci nariadenia (EÚ) 2018/545 by dotknutý povoľujúci subjekt nemal posudzovať rozhodnutie prijaté subjektom riadiacim zmenu, pokiaľ ide o klasifikáciu zmeny, ani s ním súhlasiť/nesúhlasiť. Zodpovednosť za zaradenie zmeny do jednej z kategórií uvedených v článku 15 ods. 1 nariadenia nesie subjekt riadiaci zmenu. Výnimkou z tohto pravidla je posudzovanie oznámení o zmenách podľa článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545, pri ktorom musí príslušný povoľujúci subjekt posúdiť správnu kategorizáciu zmeny, pozri oddiel 3.3.4.1. Tento postup je bližšie opísaný vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 1.1, oddiel 4.

Zmena v dokumentácii, ktorá bola súčasťou dokumentácie priloženej k žiadosti o povolenie pre typ vozidla a ktorá nesúvisí so zmenou technických vlastností typu vozidla, by sa nemala považovať za zmenu typu vozidla v rámci článku 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Technickú dokumentáciu priloženú k vyhláseniu ES o overení tvoria dokumenty (výkresy, schémy, opisy, výpočty, funkčné špecifikácie, technické špecifikácie, správy o skúškach, správy o simuláciách atď. ), ktoré umožnili orgánom posudzovania zhody posúdiť zhodu so záväznými predpismi (TSI a vnútroštátnymi predpismi) a žiadateľom preukázať zhodu s platnými právnymi predpismi EÚ. Zmeny v týchto dokumentoch spôsobujú rozdiely v technickej dokumentácii v porovnaní s dokumentáciou, ktorá tvorí základ vydaného povolenia pre typ vozidla. Takéto rozdiely nepredstavujú „odchýlky“ v zmysle článku 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545, ak sú redakčnej povahy a týkajú sa opravy chýb v dokumentoch (napr. opravy typografických chýb alebo iných pravopisných chýb, aktualizácie nesprávnych odkazov na iné dokumenty, vylepšenia

formulácií atď.). Akákoľvek iná úprava dokumentov, ktoré tvoria sprievodnú dokumentáciu k vyhláseniu ES o overení, by sa mala považovať za odchýlku.

Ak je na stanovenie toho, či sú základné konštrukčné charakteristiky ovplyvnené pod prahovými hodnotami uvedenými v TSI, potrebná referenčná hodnota, t. j. hodnota príslušného parametra pred zmenou, ale neexistuje povolenie pre typ vozidla ani vyhlásenie ES o overení a sprievodná technická dokumentácia (vrátane posúdenia zo strany notifikovaného orgánu), malo by sa predpokladať, že zmeny sú nad rámec prahových hodnôt, a preto by sa vyžadovalo nové povolenie podľa článku 21 ods. 12 písm. a).

#### *3.3.3.2.1. Zmeny, ktorými sa nezavádza odchýlka od sprievodnej technickej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení subsystémov – čl. 15 ods. 1 písm. a).*

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

Zmeny vozidiel povolených v predchádzajúcich režimoch, ktoré nepodliehajú postupu overovania ES, a teda sa na ne nevzťahuje vyhlásenie ES o overení, možno stále klasifikovať podľa článku 15 ods. 1 písm. a) alebo nariadenia (EÚ) 2018/545, a to napriek skutočnosti, že v tomto prípade nebude existovať sprievodná technická dokumentácia, ak nie je potrebné vykonať nové overenia orgánom posudzovania zhody.

#### *3.3.3.2.2. Zmeny, ktorými sa zavádza odchýlka od technickej dokumentácie priloženej k vyhláseniam ES o overení subsystémov, pričom však nemajú vplyv na základné konštrukčné charakteristiky, ani si nevyžadujú nové povolenie - 15 ods. 1 písm. b)*

V prípade zmien klasifikovaných podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, keď je subjektom riadiacim zmenu držiteľ povolenia pre typ vozidla, nie je potrebné žiadať o nové povolenie ani žiadať o vytvorenie verzie v ERATV. Dôvodom je, že konštrukcia (základné konštrukčné charakteristiky) sa stále považuje za zhodnú s už povoleným typom, a to aj napriek zmenám, ktoré vykonal držiteľ.

Má to však vplyv na dokumentáciu, ktorá tvorí základ pre vydané povolenie pre typ vozidla, technickú dokumentáciu priloženú k vyhláseniu ES o overení pre mobilný(-é) subsystém(-y), preto sa na ňu má vzťahovať riadenie konfigurácie typu vozidla. Držiteľ povolenia pre typy vozidla plní svoje zákonné povinnosti: zabezpečuje, aby povolený typ vozidla počas svojej životnosti stále spĺňal základné požiadavky, aby dokumentácia týkajúca sa typu a súvisiace údaje boli vždy aktuálne. Tieto povinnosti zahŕňajú okrem iného:

- › zdokumentovanie zmeny, vykonaných posúdení a zdôvodnenia rozhodnutia o kategorizácii zmeny (t. j. postup plnenia požiadaviek a uplatnenie CSM pre posudzovanie rizík),
- › na požiadanie predloženie dokumentácie týkajúcej sa zmeny povoľujúcemu subjektu,
- › informovanie úradu(ov), ktorý(é) vydal(i) predchádzajúce osvedčenie(a).

Táto kategória zmeny môže ovplyvniť zhodu subsystémov so záväznými predpismi alebo platnosť osvedčení o zhode. V takom prípade orgány posudzovania zhody vykonajú potrebné overenia a vydajú príslušné osvedčenia; príslušné záznamy v ERATV sa aktualizujú, pozri oddiel 3.8.4.1.3.

Žiadateľ o uvedenie mobilných subsystémov na trh môže rozhodnúť, či je alebo nie je potrebné nové vyhlásenie ES o overení pre mobilný subsystém (mobilné subsystémy) po zmene podľa 15 ods. 1 písm. b). Orgán NoBo, ktorý vydal osvedčenie o typovej skúške alebo osvedčenie o preskúmaní konštrukčného návrhu, je zodpovedný za rozhodnutie, či predtým vydané osvedčenie zostáva v platnosti po zmene 15 ods. 1 písm. b). Ak sa menia odkazy na osvedčenia a/alebo technickú dokumentáciu priloženú k vyhláseniu ES o overení, očakáva sa, že sa aktualizuje aj vyhlásenie ES, pretože zvyčajne obsahuje odkazy na osvedčenia a na priloženú technickú dokumentáciu.

Upozorňujeme, že v LOC&PAS a TSI WAG sú stanovené prahové hodnoty pre určité základné konštrukčné charakteristiky, pod ktorými sa zmena napriek vplyvu na základnú konštrukčnú charakteristiku môže stále klasifikovať podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, napr:

- › Zvýšenie minimálneho polomeru vodorovných oblúkov > 5 m: 15 ods. 1 písm. c) zmena
- › Zmena brzdiaceho účinku nad +/- 10 %: 15 ods. 1 písm. c) zmena
- › Zvýšenie minimálneho polomeru vodorovných oblúkov < 5 m: 15 ods. 1 písm. b) zmena
- › Zmena brzdiaceho účinku v rozmedzí +/- 10 %: 15 ods. 1 písm. b) zmena

1. TSI clause	2. Related basic design characteristic(s)	3. Changes impacting the basic design characteristic and not classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797	4. Changes impacting the basic design characteristic and classified as 21(12)(a) of Directive (EU) 2016/797
4.2.3.6. Minimum curve radius	Minimum horizontal curve radius capability	Increase of minimum horizontal curve radius of more than 5 m	N/A
4.2.4.5.5 Braking performance – Parking brake	Maximum gradient on which the unit is kept immobilized by the parking brake alone (if the vehicle is fitted with it)	Change of declared maximum gradient of more than ± 10 %	N/A

Obrázok 7: TSI LOC&PAS tabuľka 17a príklady zmien v BDC, ktoré sa majú klasifikovať ako 15 ods. 1 písm. b)

Zmeny vozidiel povolených podľa predchádzajúcich režimov, ktoré nepodliehajú postupu overovania ES, a teda sa na ne nevzťahuje vyhlásenie ES o overení, môžu byť stále klasifikované podľa článku 15 ods. 1 písm. b) alebo nariadenia (EÚ) 2018/545, ak je potrebné, aby orgány posudzovania zhody vykonali overenia (čo by malo vplyv na technickú dokumentáciu priloženú k vyhláseniu ES o overení, ak by nejaká existovala), ale základné konštrukčné vlastnosti nie sú ovplyvnené.

**3.3.3.2.3. Zmena v základných konštrukčných charakteristikách typu vozidla, pri ktorej sa nevyžaduje nové povolenie – čl. 15 ods. 1 písm. c)**

Táto kategória zmeny má vplyv na základné konštrukčné charakteristiky a má vplyv na dokumentáciu, ktorá tvorí základ vydaného povolenia pre typ vozidla. Zmeny vozidla a/alebo typu vozidla sa netýkajú kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o to, kedy sa vyžaduje nové povolenie. Na to by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla. Mala by sa vytvoriť nová verzia typu vozidla alebo nová verzia variantu typu vozidla, pozri oddiel 3.8.4.1.1.

**3.3.3.2.4. Zmena typu vozidla, pri ktorej sa vyžaduje nové povolenie – čl. 15 ods. 1 písm. d)**

Zmeny sa týkajú kritérií stanovených v článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797, pokiaľ ide o to, kedy sa vyžaduje nové povolenie, pozri oddiel 3.3.2.4. Na to by sa malo vzťahovať riadenie konfigurácií typu vozidla.

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

**3.3.3.3. Zmeny riadené subjektom, ktorý nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla**

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

- › požiadať existujúceho držiteľa povolenia pre typ vozidla, aby riadil pre neho zmenu, pričom v takom prípade existujúci držiteľ povolenia pre typ vozidla zostáva držiteľom povolenia pre typ vozidla; alebo
- › riadiť zmenu sám. V tomto prípade subjekt požiada o povolenie pre nový typ vozidla a stane sa žiadateľom. Tento subjekt sa stáva držiteľom povolenia pre typ vozidla pre nový typ vozidla a preberá zodpovednosť za riadenie konfigurácií nového typu vozidla ako celku.

To znamená, že:

- › Ďalšie zmeny novo povoleného typu vozidla nepatria do rozsahu pôsobnosti článku 15 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545, pretože subjekt riadiaci tieto zmeny bude zároveň držiteľom povolenia pre typ vozidla a
- › Držiteľ novo povoleného typu vozidla môže tiež požiadať o povolenie na uvedenie vozidiel na trh v zhode s novým typom podľa článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545, a to v prípade zmien existujúcich vozidiel (aby boli v zhode s novým typom), ako aj v prípade novo vyrobených vozidiel.

Subjekt riadiaci zmenu bude musieť zabezpečiť, aby:

- › povolenie pre typ vozidla pre ten typ vozidla, na ktorom chce založiť svoje nové povolenie, je ešte platné pre zamýšľaný rozsah nového povolenia, a
- › mal dostatočné informácie (dokumentáciu) o type vozidla na vykonanie zmeny tak, aby nový typ vozidla spĺňal požiadavky, a pre riadenie konfigurácií nového typu vozidla (pozri oddiel 3.3.2.6.2).

Iný subjekt môže vykonať zmeny typu vozidla v mene držiteľa povolenia pre typ vozidla, pokiaľ sú zavedené potrebné zmluvné dojednania, ale žiadateľom o povolenie pre nový typ vozidla alebo nového variantu typu vozidla bude držiteľ povolenia pre typ vozidla. V takom prípade úloha držiteľa nového povolenia pre typ vozidla zostane pridelená subjektu, ktorý je držiteľom existujúceho povolenia pre typ vozidla.

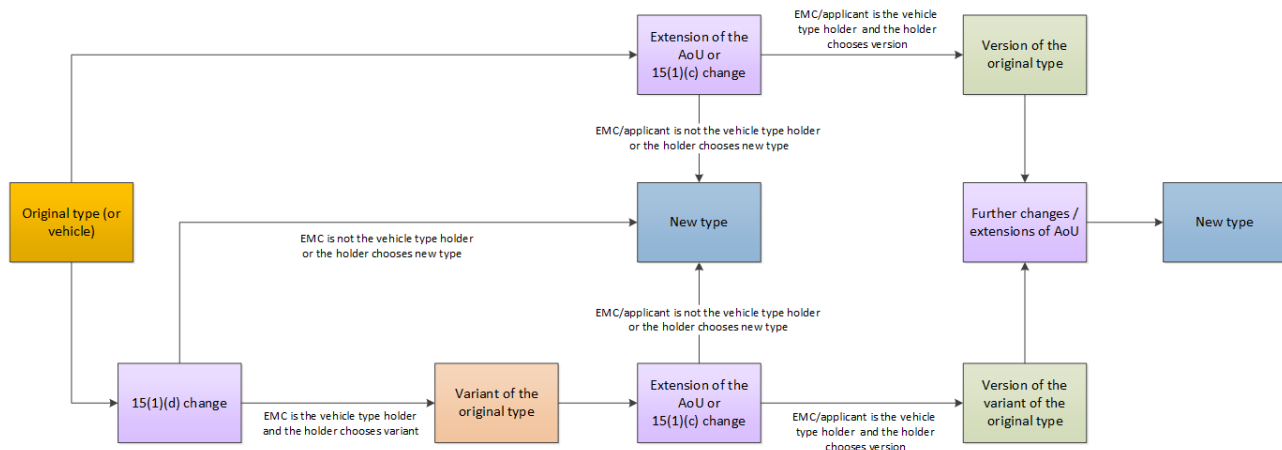
Tabuľka 4: Zhrnutie kategórií zmien typov vozidla a povolení

Zmena	Subjekt riadiaci zmenu	
	Držiteľ povolenia pre typ vozidla	Nie držiteľ povolenia pre typ vozidla
Kategória čl. 15 ods. 1 písm. a)	Žiadna zmena typu vozidla. Žiadne povolenie.	
Kategória čl. 15 ods. 1 písm. b)	Žiadna zmena typu vozidla. Žiadne povolenie. Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniam ES o overení subsystémov a záznamu v ERATV by sa mala aktualizovať. Na požiadanie by mali byť sprístupnené informácie povolujúcemu subjektu a/alebo orgánom NSA pre oblasť použitia	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Žiadosť o prvé povolenie alebo nové povolenie pre typu vozidla (nový typ).
Kategória čl. 15 ods. 1 písm. c)	Žiadosť o vytvorenie novej verzie typu vozidla alebo novej verzie variantu typu vozidla. Poskytnutie relevantných informácií povolujúcemu subjektu. Povolujúci subjekt registruje novú verziu typu vozidla alebo variant typu vozidla v ERATV.	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Žiadosť o prvé povolenie alebo nové povolenie pre typu vozidla (nový typ).
Kategória čl. 15 ods. 1 písm. d)	Žiadosť o nové povolenie. (Možnosť rozhodnúť sa pre prvé povolenie)	Subjekt riadiaci zmenu sa stáva žiadateľom. Žiadosť o prvé povolenie alebo nové povolenie pre typu vozidla (nový typ).

#### 3.3.3.4. Možnosti vytvárania variantov a verzií vozidla alebo typu vozidla

Ako už bolo vysvetlené v oddieloch 3.2.2.13, 3.2.2.14 a 3.2.2.16, možnosti vytvárania variantov alebo verzií sú obmedzené v dôsledku definícií variantu, verzie, prípadov povolenia nového povolenia a prípadu povolenia rozšírenia oblasti použitia spolu s ustanoveniami článku 14 ods. 2 a článku 15 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545, ktoré sa líšia v závislosti od toho, či subjekt riadiaci zmenu alebo žiadateľ sú držiteľmi existujúceho povolenia pre typ vozidla alebo nie.

Nasledujúca schéma, ktorá dopĺňa tabuľku 5 v oddiele 3.3.3.3, sumarizuje rôzne možnosti vytvárania variantov a verzií, pričom sa berie do úvahy aj to, či subjekt riadiaci zmenu, je držiteľom povolenia typu vozidla alebo nie.



Obrázok 8: Možnosti vytvárania variantov a verzii

### 3.3.4. Článok 16: Zmeny v už povolenom vozidle

#### 3.3.4.1. Oznámenie o zmenách vozidla (vozidiel) podľa článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545

Článok 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545 sa vzťahuje na subjekty riadiace zmenu, ktoré nie sú držiteľmi príslušného povolenia pre typ vozidla. K tomu môže dôjsť buď vtedy, keď neexistuje povolenie pre typ vozidla (napr. vozidlo povolené pred smernicou 2008/57/ES), alebo keď je subjektom riadiacim zmenu iná organizácia ako držiteľ povolenia pre typ vozidla. Ak je subjekt riadiaci zmenu držiteľom povolenia pre typ vozidla, článok 16 ods. 4 sa nemôže uplatniť.

V prípadoch, keď subjekt riadiaci zmenu nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla, vyberie si medzi:

- › žiadosťou o nové povolenie podľa článku 15 ods. 4. Subjekt riadiaci zmenu sa stane držiteľom nového typu, ktorý bude povolený. Nový typ sa môže použiť na následné povolenie pre vozidlá v zhode s týmto typom
- › predložením oznámenia podľa článku 16 ods. 4, ktoré sa môže týkať viacerých rovnakých vozidiel. V tomto prípade sa subjekt riadiaci zmenu nestáva držiteľom žiadneho typu (keďže nie je potrebné schváliť žiadny nový typ). V prípade nasledujúcich (rovnakých) vozidiel môže subjekt riadiaci zmenu predložiť nové oznámenia.

V právnom rámci sa nestanovuje žiadne obmedzenie počtu vozidiel, na ktoré sa má oznámenie vzťahovať, ani počtu oznámení, ktoré možno predložiť (napr. aby sa vzťahovalo na celý vozový park rovnakých vozidiel).

V prípade zmien klasifikovaných podľa článku 15 ods. 1 písm. c) alebo nariadenia (EÚ) 2018/545, keď subjekt riadiaci zmenu nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla, nie je možné požiadať o vytvorenie verzie v ERATV podľa článku 15 ods. 3. Subjekt riadiaci zmenu si vyberie medzi novým povolením a oznámením, ako sa uvádza vyššie.

Oznámenia o zmenách vozidiel podľa článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545 by mal subjekt riadiaci zmenu zaslať povoľujúcemu subjektu, ktorého by sa zmena týkala, ak by sa vyžadovala žiadosť o povolenie. V prípade, že oznámenie má byť adresované agentúre, ktorá koná ako povoľujúci subjekt, postup podávania oznámenia je opísaný na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=948](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=948)

V prípade, že oznámenie má byť adresované dotknutému orgánu NSA konajúcemu ako povoľujúci subjekt, by sa subjekt riadiaci zmenu mal obrátiť na dotknutý orgán NSA s cieľom stanoviť, kam treba oznámenie poslať.

Ak agentúra ako povoľujúci subjekt dostala oznámenie, povoľujúci subjekt môže mať potrebu konzultácie s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia v prípadoch, keď treba skontrolovať parametre podľa vnútroštátnych predpisov. Príslušné NSA pre oblasť použitia by mali povoľujúcemu subjektu poskytnúť výsledky svojho posúdenia týchto aspektov:



- › Platné vnútroštátne pravidlá sú riadne uvedené vo formulári na predloženie oznámenia,
- › Na posúdenie zhody zmien sa uplatňujú vnútroštátne predpisy platné v čase predloženia oznámenia,
- › Platné vnútroštátne predpisy nevyžadujú nové povolenie pre predmetné zmeny a
- › Vnútroštátne pravidlá sú primerane zohľadnené v postupe plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami

Príslušné NSA pre oblasť použitia by mali na žiadosť odpovedať bez zbytočného odkladu a najneskôr do jedného mesiaca od podania žiadosti.

Subjekt riadiaci zmenu môže zmenu vykonať na základe oznámenia a zmenené vozidlá sa môžu používať okamžite potom, nie je potrebné čakať na odôvodnené rozhodnutie príslušného povoľujúceho subjektu. Ak je však výsledkom posúdenia povoľujúceho subjektu, že kategorizácia vykonaná subjektom riadiacim zmenu je nesprávna a že zmena aktivuje článok 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 a vyžaduje si nové povolenie, subjekt riadiaci zmenu predloží žiadosť o povolenie prostredníctvom OSS bez toho, aby bol dotknutý článok 26 smernice (EÚ) 2016/797 a článok 53 nariadenia (EÚ) 2018/545 (povolenie už zmenených vozidiel môže byť pozastavené v závislosti od osobitostí zmien a nápravných opatrení navrhnutých železničným podnikom).

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

#### 3.3.4.2. Zosúladenie vozidla s inou verziou typu vozidla (vytvorenou po zmene podľa čl. 15 ods. 1 písm. c))

Vzhľadom na to, že zmeny, ktoré sú klasifikované podľa článku 15 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545, nevyvolávajú potrebu nového povolenia, ale potrebu uverejniť verziu v ERATV (podľa článku 15 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2018/545), existujúce vozidlá zhodné s východiskovým typom, ktoré sú upravené tak, aby boli zhodné s verziou typu, si nevyžadujú nové povolenie na uvedenie na trh v zhode s verziou. Držiteľ aktualizuje evidenciu v NVR/ECVVR/EVR tak, aby odkazovala na novo vytvorenú verziu (a nie na východiskový typ).

Vozidlá, ktoré sú novo vyrobené v zhode s verziou typu vozidla/variantnou verziou, však musia získať povolenie na uvedenie na trh podľa článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545.

#### 3.3.4.3. Zosúladenie vozidla s iným typom vozidla

Vzhľadom na to, že zmeny povoleného vozidla, ktoré sú klasifikované podľa článku 15 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545, vyvolávajú potrebu nového povolenia, presun vozidiel medzi rôznymi typmi vozidiel (t. j. vykonanie potrebných zmien na vozidlách, aby boli v zhode s iným typom) a/alebo variantov rôznych typov, ak cieľový typ/variant ešte nie je povolený, nemožno riadiť prostredníctvom prípadu povolenia uvedeného v článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545. Najskôr sa vydá povolenie pre nový typ/variant vozidla.

Zmeny vykonané na vozidlách s cieľom dosiahnuť ich zhodu s už povoleným variantom (alebo novým typom odvodeným od existujúceho) typu vozidla, s ktorým boli predtým v zhode, si budú vyžadovať vydanie nového vyhlásenia o zhode s variantom typu vozidla a žiadosť o povolenie na uvedenie na trh v zhode s typom/variantom podľa článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545.

#### 3.3.4.4. Zmeny vozidiel kategorizovaných podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, ak je subjekt riadiaci zmenu zároveň držiteľom povolenia pre typ vozidla

Ak subjekt riadiaci zmenu, ktorý je zároveň držiteľom povolenia pre typ vozidla, kategorizuje zmenu podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, nie je potrebné zapojiť povoľujúci subjekt ani aktualizovať register vozidiel (NVR/ECVVR/EVR). Zmenu je možné vykonať bez ďalších úkonov. Držiteľ je však naďalej zodpovedný za zabezpečenie riadenia konfigurácie vozidiel.



### 3.3.4.5. Zmeny súvisiace s výmenou v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác

Článok 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545 sa vzťahuje na zmeny vozidiel (nie typov vozidiel) súvisiace s údržbárskymi alebo opravárenskými prácami, t. j. výmenou pokazených, nefunkčných alebo opotrebovaných komponentov. Ak je náhrada 100 % identická s vymenenou náhradou, takáto zmena si nevyžaduje povolenie ani žiadnu inú aktualizáciu v technickej dokumentácii alebo ERATV. V niektorých prípadoch však nie je možné nájsť na trhu 100 % identické náhradné diely (napr. z dôvodu zastarania, úpadku výrobcu atď.) a je potrebné použiť iné komponenty s rovnakými funkciami a výkonom, hoci nie identické.

V tomto rámci by sa „identické funkcie a výkony“ mali chápať takto: nový komponent sám o sebe nemá nové funkcie ani nepridáva nové funkcie do systému, do ktorého je integrovaný, nespôsobuje zmenu výkonu (či už ide o zvýšenie alebo zníženie) ani nemá negatívny vplyv na bezpečnosť (úroveň bezpečnosti je prinajmenšom zachovaná, bez nových nebezpečenstiev/rizík). Má ísť o výmenu jeden k jednému (rovnaký vstup, rovnaký výstup, rovnaké princípy fungovania), spojenú s údržbou (preventívnou alebo nápravnou) a s prístupom tzv. plug & play: odstráňte starý komponent, nainštalujte nový, nie sú potrebné žiadne ďalšie úpravy alebo prispôsobenia. Činnosti na montáž nového komponentu musia byť totožné s činnosťami, ktoré by boli potrebné na jeho nahradenie iným 100 % identickým komponentom. Inými slovami, ide o nahradenie prvku identickým prvkom, ktorý sa môže mierne líšiť v dôsledku vývoja v čase, zastarávania, zmeny dodávateľa atď.), ale stále je ekvivalentný.

Riadenie zmien vozidiel spadá do zodpovednosti držiteľa vozidiel a podlieha dohľadu zo strany NSA (t. j. ak sa zistí nesprávne zaradenie zmeny do kategórie 16 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545, zodpovednosť pripadá držiteľovi a vnútroštátny bezpečnostný orgán by mohol spustiť potrebné opatrenia podľa článku 26 smernice (EÚ) 2016/797 vrátane pozastavenia a zrušenia povolenia).

### 3.3.5. Článok 17: Identifikácia predpisov vrátane neuplatňovania špecifikácií TSI

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

#### 3.3.5.1. Identifikácia platných predpisov

Platné predpisy sú tie predpisy, ktoré sú účinné, keď žiadateľ predkladá svoju požiadavku (žiadosť) prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, v súlade s článkom 4 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797. TSI obsahuje osobitné ustanovenia, ktoré za určitých okolností umožňujú uplatniť predchádzajúce verzie TSI; ďalšie usmernenia nájdete v oddiele 3 usmernení na uplatňovanie TSI LOC&PAS a WAG.

Na kategorizáciu zmien podľa článku 15 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545 vo vozidlách povolených pred rokom 2008/57/ES alebo uvedených do prevádzky pred 19. júlom 2010 (t. j. vozidlá, ktoré nie sú v súlade s TSI) sa zohľadňujú pravidlá platné v čase, keď subjekt, ktorý zmeny riadi, vykonáva analýzu. To zahŕňa aj vyhodnotenie vplyvu zmien v nezmenených častiach.

S cieľom zohľadniť, že projekty povoľovania vozidiel často majú dlhé trvanie od identifikácie platných predpisov po predloženie žiadosti prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (OSS), v predpisoch (TSI a vnútroštátnych predpisoch) by mali byť stanovené prechodné opatrenia. Existuje aj možnosť neuplatňovania TSI podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797, pozri oddiel 3.3.5.4. Prípady, ktoré by sa pravdepodobne uplatňovali medzi konštrukčnou fázou a žiadosťou o povolenie, by bol článok 7 ods. 1 písm. a) („...ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo ktorý je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania dotknutých TSI“).

Databáza referenčných dokumentov (RDD) je v súčasnosti nástrojom na uverejňovanie a klasifikáciu vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa povoľovania vozidiel:

<http://rdd.era.europa.eu/rdd/>

Stav procesu úpravy vnútroštátnych predpisov, ktoré sa uplatňujú okrem TSI, je zhrnutý na domovskej stránke RDD.

### 3.3.5.2. Uplatniteľnosť oddielu 7.1.4 TSI LOC&PAS na špeciálne vozidlá, ako sú traťové stroje (OTM)

Ďalšie vysvetlenia nájdete v príručke na uplatňovanie TSI LOC&PAS, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry.

### 3.3.5.3. Nedostatky v TSI

Pozri oddiely 2.3 a 2.5 príručky na uplatňovanie TSI, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry ([https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)).

### 3.3.5.4. Neuplatňovanie TSI

Pozri oddiel 2.4 príručky o uplatňovaní TSI, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry ([https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)).

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

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

### 3.3.5.5. TSI a vnútroštátne predpisy

Pozri oddiel 2.7.1 príručky na uplatňovanie TSI, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry ([https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)).

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

Ďalšie usmernenia nájdete v usmerneniach na uplatňovanie TSI.

### 3.3.5.7. Prijateľné prostriedky preukázania zhody

Ďalšie usmernenia nájdete v usmerneniach na uplatňovanie TSI.

### 3.3.5.8. Inovačné riešenia

Ďalšie usmernenia nájdete v usmerneniach na uplatňovanie TSI.

### 3.3.5.9. Prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody

Pozri oddiel 2.7.1 príručky na uplatňovanie TSI, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry ([https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)).

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

Pokiaľ ide o testy na sieti, parameter 1.4 „Vnútroštátna požiadavka testovania“ uvedeného rozhodnutia zahŕňa vnútroštátne predpisy (ak existujú) testov na sieti. Vnútroštátne predpisy zaznamenané na základe tohto parametra poskytujú informácie o tom, čo musí urobiť/poskytnúť žiadateľ, aby mohol použiť vozidlo na testy na sieti členského štátu.

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

Keď treba vydať dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, zodpovednosť prináleží len dotknutému orgánu NSA pre oblasť použitia. Ako je stanovené v článku 21 ods. 3 a ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797, právo požiadať žiadateľa, aby vykonal testy na sieti, prináleží len povoľujúcemu

subjektu a/alebo dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia. Manažér infraštruktúry by nemal žiadať, aby žiadateľ vykonal testy na sieti, a nemal by ukladať žiadne technické požiadavky na konštrukciu vozidla (pozri kapitolu 3.2.3.4 o povinnostiach manažéra infraštruktúry).

Testy na sieti sú často potrebné na poskytnutie dôkazov o zhode ako súčasti overenia ES subsystémov. Musia sa preto vykonávať pred povolením typu vozidla a/alebo povolením na uvedenie vozidla na trh a pred zostavením celého súboru dôkazov o súlade s príslušnými požiadavkami. V súčasnosti sa v závislosti od príslušného členského štátu a jeho právneho rámca môže zabezpečenie riadenia rizík spojených s prevádzkou vozidla dosiahnuť rôznymi spôsobmi, ktoré sú opísané v nasledujúcich častiach.

#### 3.3.7.1. Dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti

Ak sa v právnom rámci členského štátu sa stanovuje, že na použitie vozidla na skúšky v sieti je potrebné dočasné povolenie, mal by špecifikovať:

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

Časový rámec pre NSA na vydanie dočasného povolenia na vykonávanie testov v sieti nie je vymedzený v smernici (EÚ) 2016/797 ani v nariadení (EÚ) 2018/545. Po prijatí rozhodnutia bude železničný podnik a manažér infraštruktúry potrebovať čas na vykonanie opatrení potrebných na účely testov na sieti. Žiadateľ by mal zohľadniť čas potrebný na tieto procesy pri plánovaní načasovania svojej žiadosti o dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti a vykonania týchto testov na sieti.

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

Odporúča sa, aby žiadateľ, dotknutý orgán železničný podnik, príslušný orgán NSA a manažér infraštruktúry spolupracovali na dohodnutí celkovej stratégie pre dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti tak, aby sa časové harmonogramy nepredlžovali potrebou predložiť súbor žiadostí vzťahujúcich sa na každú fázu testovania samostatne. Namiesto toho môže jedna žiadosť vymedzujúca míľniky testovania s kritériami úspešnosti pre každý z nich tvoriť základ pre jedno dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti a umožniť manažérovi infraštruktúry zaviesť opatrenia pre celý harmonogram testov na sieti.

#### 3.3.7.2. Uplatnenie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku

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

Na účely používania vozidiel na testovanie na sieti pre oblasť použitia by mal systém riadenia bezpečnosti železničného podniku zahŕňať všeobecné opatrenia na používanie vozidiel na účely testov na sieti. Tieto budú vyžadovať prípravu osobitnejších procesov a postupov v rámci plánu testov, ktoré sa bude vzťahovať na konkrétne testy, ktoré sa majú vykonať na sieti. Ak neexistuje požiadavka na dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti, očakáva sa, že procesy a postupy železničného podniku zahŕňajú položky, ktoré by inak boli stanovené pre dočasné povolenie na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti (pozri uvedený oddiel 3.3.7.1). Vo všetkých prípadoch sa bude musieť uplatňovať CSM pre posudzovanie

rizík na hodnotenie vplyvu používania vozidla na testy na sieti a toho, či predstavujú významnú zmenu, ktorá si vyžaduje uplatnenie postupu riadenia rizík CSM pre posudzovanie rizík (ďalej).

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

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

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

#### 3.3.7.3. Posúdenie rizík

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

Žiadateľ a železničný podnik budú musieť spolupracovať na zabezpečení toho, aby sa v hodnotení rizík zohľadnili inžinierske prvky vozidla a prevádzkové aspekty používania vozidla na účely vykonania testov na sieti.

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

Pri posudzovaní rizík by sa malo zohľadniť, či by sa v priebehu testovania siete mali uskutočniť aktualizácie. Bez ohľadu na to, či sa vykoná ako postup s jednou alebo viacerými fázami, priebežné preskúmanie platnosti vstupov do posúdenia rizík je súčasťou opatrení na riadenie bezpečnosti. V prípade testov na sieti dosiahnuté výsledky naznačujú, či sa závery posúdenia rizík môžu naďalej používať, alebo či sa vyžaduje nové posúdenie: napríklad geografické odlišnosti v účinnosti komunikačných systémov môžu naznačovať, že sú potrebné podrobnejšie testy na sieti s potenciálnou potrebou preskúmať posúdenie rizík na podporu tejto skutočnosti.

#### 3.3.7.4. Opatrenia manažéra infraštruktúry pre testy na sieti

Na to, aby žiadateľ požiadal o prístup k trati na účel používania vozidla na účely testov na sieti, by mal nahliadnuť do vnútroštátnych predpisov, na ktoré sa odkazuje v parametri 1.4 rozhodnutia 2015/2299/EÚ. Tieto predpisy obsahujú vnútroštátne procesné požiadavky týkajúce sa testov na sieti (pozri oddiel 3.3.7) a mali by opisovať:

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

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

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

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

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

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

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

Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia sú súčasťou technických vlastností vozidla a/alebo typu vozidla a tvoria ohraničenia toho, ako je zamýšľané používanie vozidla. Podmienky používania:

- › sú základné konštrukčné charakteristiky podľa článku 48 písm. c) bodu iii) nariadenia (EÚ) 2018/545 (pozri oddiel 3.8.2),
- › majú byť formulované v technických termínoch, nie podľa geografickej oblasti (napr. línia medzi A a B),
- › vzťahuje sa na ne rozhodnutie 2011/665/EÚ o ERATV prostredníctvom:
  - kódovaných podmienok používania a iných obmedzení (parameter 3.1.2.3) a
  - nekódovaných obmedzení používania a iných obmedzení (parameter 3.1.2.4)
- › môžu si vyžadovať rokovanie a dohodu medzi žiadateľom, železničným podnikom, držiteľom a/alebo manažérom infraštruktúry, najmä v prípade vývozných obmedzení prevádzky a/alebo údržby vozidla,
- › mal by ich zväziť používateľ vozidla v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti.

Identifikácia podmienok používania prebieha v troch základných fázach:

- › **Konštrukčná fáza:** počas prvej fázy postupu vydávania povolení pre vozidlá (fáza 1: príprava žiadosti, pozri oddiel 3.3) by žiadateľ mal identifikovať zamýšľané podmienky používania (napríklad rozchod, maximálnu rýchlosť, obmedzenia rýchlosti vyplývajúce z izolácie dielov brzdiaceho systému, teplotný rozsah atď.), ktoré sa uplatňujú, so zohľadnením technických vlastností vozidla a/alebo typu vozidla a jeho zamýšľanými prevádzkovými podmienkami.
- › **Posudzovanie zhody:** môže byť potrebné doplniť ďalšie podmienky používania v dôsledku posúdenia zhody (fáza 3: posúdenie zhody, pozri oddiel 3.5) s cieľom dodržať súlad s relevantnými požiadavkami (napr. obmedzenie maximálnej prevádzkovej rýchlosti v mimoriadnych prevádzkových podmienkach, napríklad nedostupnosti určitých brzdných modulov alebo obmedzenia počtu povolených konfigurácií zberačov atď.). Tieto podmienky používania má vymedziť žiadateľ po dohode s príslušnými orgánmi posudzovania. Ďalšie informácie o zmierňovaní nesúladu s TSI prostredníctvom podmienok používania sú uvedené v oddiele 3.5.3.

Určité podmienky používania môžu vyplývať zo zlyhania zariadení, napríklad zníženie rýchlosti, keď je vzduchové odpruženie vypustené, ktoré môžu byť identifikované v rámci posúdenia zhody na základe harmonizovaných noriem, ktoré sú platné. Zámerom nie je, aby bol účinok každého možného



zlyhania komponentu zahrnutý do podmienok používania. Posúdenie týchto scenárov však tvorí súčasť procesu projektovania.

Niektoré z podmienok používania budú odvodené od postupu plnenia požiadaviek, ako aj procesu posudzovania rizík, najmä používania procesu posudzovania rizík stanoveného v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík pre požiadavky týkajúce sa bezpečnosti (základná požiadavka na bezpečnosti v rámci subsystémov a bezpečnú integráciu subsystémov).

Ak sa podmienky používania týkajú bezpečnosti, príslušný orgán AsBo by ich mal krížovo skontrolovať s cieľom zabezpečiť, aby boli v súlade s postupom posudzovania rizík, ktorý vykonal žiadateľ, a aby nepredstavovali dodatočné bezpečnostné riziká; úlohou je skontrolovať, či sa v prípade potreby uplatnil proces posudzovania rizík stanovený v prílohe I k CSM pre posudzovanie rizík. Úlohou orgánu AsBo nie je kontrolovať, či podmienky používania, ktoré žiadateľ zahrnul v žiadosti o povolenie pre vozidlo:

- môžu brániť prevádzke vozidla z komerčného hľadiska (napr. zníženie maximálnej prevádzkovej rýchlosti, nízky počet kilometrov medzi operáciami údržby atď.) ani
- vykonávať technické hodnotenie možných podmienok používania, ktoré sú potrebné na odstránenie nesplnenia požiadaviek TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov.

Orgán NoBo a/alebo DeBo, každý pre časti, za ktoré je zodpovedný, by mal tiež vykonať krížovú kontrolu podmienok používania, aby sa potvrdilo, že sú v súlade s vykonanými posúdeniami (vrátane podmienok používania pre IC a spôsobu ich prenosu do podmienok používania pre subsystémy, ak je to relevantné). Žiadateľ potom zostaví sprievodnú dokumentáciu k žiadosti o povolenie a predloží žiadosť o povolenie prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (fáza 4: predloženie žiadosti, pozri oddiel 3.6). Všetky podmienky používania identifikované do tejto fázy by mali byť stanovené v žiadosti o povolenie.

Podmienky používania by sa mali zamerať na dôležité aspekty, ktoré sa musia rešpektovať, aby sa zabezpečilo splnenie základných požiadaviek (vrátane technickej kompatibility so sieťou) a aby boli subsystémy navzájom technicky kompatibilné a bezpečne integrované do vozidla, napr. prevádzkové obmedzenia (obmedzenia rýchlosti v zhoršených režimoch, povolené konfigurácie pantografov atď.) Žiadateľ by nemal považovať za podmienky používania aspekty, ktorými sa nestanovujú žiadne podmienky pre prevádzku vozidla alebo iné obmedzenia a sú skôr:

- pripomienky, poznámky alebo vyhlásenia orgánov posudzovania zhody (NoBo, DeBo a/alebo AsBo) alebo iných strán,
- odkazy na dokumenty (napr. príručka vodiča alebo prevádzková príručka, plán údržby, hodnotenie rizík, zoznam obmedzení prenesených do prevádzky, údržby a/alebo infraštruktúry atď.),
- duplicita hodnôt technických parametrov,
- atď.

Žiadateľ je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby obmedzenia, ktoré sa prenášajú na iné subjekty a/alebo činnosti (napr. údržba, prevádzka atď.), boli riadne zohľadnené v príslušných dokumentoch (napr. plán údržby, príručka vodiča atď.). Je potrebné poznamenať, že takéto prenesené obmedzenia nie sú vždy podmienkami používania, a to z toho hľadiska, že nestanovujú podmienku používania vozidla. Každé prenesené obmedzenie musí žiadateľ analyzovať a rozhodnúť, či sa má považovať za podmienku používania v zmysle článku 20 nariadenia (EÚ) 2018/545 alebo nie.

Žiadateľ o povolenie tiež zabezpečí, aby osvedčenia ES o overení, a spis žiadosti boli v dokumentácii žiadosti. Ak je potrebné aktualizovať osvedčenia alebo vyhlásenia s cieľom zosúladiť ich s podmienkami používania, ktoré chce žiadateľ navrhnúť, spojí sa s orgánmi posudzovania zhody a/alebo so žiadateľmi o uvedenie mobilných subsystémov na trh/výrobcami.

Upozorňujeme, že podmienky používania pre vozidlo a/alebo typ vozidla je potrebné uviesť:



- vo formulári žiadosti v OSS (na úrovni vozidla a/alebo typu vozidla) a
- ak je povolujuúcim subjektom agentúra, pozri oddiel 3.11.1.2 (vzor na vyplnenie),

podmienky používania pre mobilné subsystemy sa majú opísať vo vyhlásení ES o overení (ktoré sa bude opierať o podmienky a obmedzenia používania v osvedčeniach ES o overení), a to buď priamo vo vyhláseniach, alebo v samostatnom dokumente, ak sú dlhé a/alebo zložité. V takom prípade sa uvedie odkaz na tento dokument, pripojí sa k vyhláseniu a považuje sa za súčasť vyhlásenia.

- › **Postup vydávania povolení:** povolujući subjekt a/alebo orgány NSA pre oblasť použitia môžu určiť ďalšie podmienky používania ako výsledok posúdenia žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti (fáza 5: spracovanie žiadosti, oddiel 3.7, a fáza 6: záverečná dokumentácia a povolenie, oddiel 3.8.2).

Povolujući subjekt a/alebo príslušné orgány NSA pre oblasť použitia by nemali kontrolovať, či sú podmienky používania (vrátane vyvázaných obmedzení) navrhnuté žiadateľom primerané z obchodného hľadiska (napr. riziko nesplnenia zmluvných záväzkov výrobcu s železničným podnikom uložením podmienok používania, ktoré môžu sťažiť prevádzku vozidla), ani kontrolovať, či prenesené obmedzenia boli akceptované dotknutým subjektom. Rozsah posúdenia by mal byť obmedzený na konzistentnosť, úplnosť a relevantnosť (vrátane krížovej kontroly príslušnými orgánmi posudzovania) súboru podmienok používania navrhnutých žiadateľom.

Povolujući subjekt a príslušné orgány NSA pre oblasť použitia môžu tiež odstrániť niektoré podmienky používania, ktoré navrhol žiadateľ, ak návrh žiadateľa v skutočnosti nestanovuje žiadnu podmienku používania vozidla alebo iné obmedzenie.

Vydané povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh (fáza 6: záverečná dokumentácia a udelenie povolenia, pozri oddiel 3.8.2) by malo zohľadňovať všetky identifikované podmienky používania.

Žiadateľ má možnosť odvolať sa v prípade nesúhlasu s podmienkami používania, ktoré uložil povolujući subjekt, pozri oddiel 3.8.5.

V prípade nového povolenia a/alebo rozšírenia oblasti použitia by mal žiadateľ do formulára žiadosti zahrnúť podmienky používania z predchádzajúceho povolenia, ktoré sú stále platné, napriek tomu, že nie sú v rozsahu hodnotenia, ktoré má vykonať povolujući subjekt (získané podmienky používania), pozri tiež oddiel 3.8.2.3. Podmienky používania v žiadosti o povolenie by mali byť v súlade s podmienkami používania uvedenými vo vyhláseniach ES o overení, hoci nemusia byť totožné, t. j. nie všetky podmienky používania uvedené vo vyhlásení ES o overení sú relevantné pre vozidlo (niektoré podmienky používania sú relevantné len pre integráciu medzi mobilnými subsystemami).

### 3.3.9. Článok 21: Identifikácia posúdení zhody

#### 3.3.9.1. Povolenie vopred určených zostáv

V kapitole 2.2.1 TSI LOC&PAS sa vymedzuje:

- › **Jednotka:** všeobecný termín používaný na pomenovanie koľajových vozidiel; „jednotka“ môže byť zložená z niekoľkých „vozidiel“.
- › **Vlak:** prevádzková zostava pozostávajúca z jednej alebo viacerých jednotiek
- › **Pevná zostava:** vlaková zostava, ktorú možno zmeniť iba v dielni.

Pevné zostavy by sa mali zvyčajne povoľovať ako celok, pretože tieto jednotky nie sú určené na demontáž a opätovnú montáž v dielni, keďže sú na to potrebné špecifické nástroje a zariadenia, softvér, know-how atď. Je to preto, že existujú fyzické spojenia, ktoré nie sú typu „plug and play“, softvér, ktorý závisí od počtu a typu vozidiel (napr. trakcia, systém zabezpečenia vlaku, systém riadenia a monitorovania vlaku, dvere) atď.

Okrem toho jednotlivé vozidlá nemôžu fungovať samostatne a na splnenie základných požiadaviek potrebujú iné vozidlá.

- › **Vopred určená zostava:** vlaková zostava niekoľkých spojených jednotiek, ktorá je definovaná vo fáze návrhu a môže byť počas prevádzky zmenená.

Ak žiadateľ požiada o povolenie vopred určenej zostavy, povoľujúci subjekt vydá jedno povolenie pre typ, ktoré opisuje možnosti zmeny konfigurácie počas prevádzky; zostavu nie je možné zmeniť na inú konfiguráciu, ktorá nie je zahrnutá v povolení (napr. s väčším počtom vozňov alebo iným typom lokomotívy).

- › **Viacčlenná prevádzka:** prevádzková zostava pozostávajúca z viac ako jednej jednotky (napr. vlakové súpravy navrhnuté tak, aby sa niekoľko z nich dalo spojiť a riadiť ako jeden vlak z jedného stanovišťa rušňovodiča, lokomotívy navrhnuté tak, aby sa niekoľko z nich dalo zapojiť do vlaku a riadiť z jedného stanovišťa rušňovodiča).
- › **Všeobecná prevádzka:** jednotka je určená na všeobecnú prevádzku, keď sa má spriahnuť s inou jednotkou (jednotkami) do vlakovkej zostavy, ktorá nie je vymedzená v štádiu projektovania.

Ak žiadateľ požiada o povolenie na všeobecnú prevádzku osobných vozňov, zostava vlaku nepatrí do rozsahu povoľovacieho procesu a riadi ju železničný podnik v rámci svojho SMS. Povoľujúci subjekt môže vydať povolenie pre vozne s príslušnými podmienkami a obmedzeniami používania týkajúcimi sa spriahania s inými vozňami/vozidlami (ak existujú).

Vozidlá vopred určenej zostavy alebo pevnej zostavy je možné povoliť jednotlivo, ako keby boli určené na všeobecnú prevádzku, s niekoľkými podmienkami používania spojenými s integráciou na úrovni vlaku (a s mnohými ďalšími aspektmi, ktoré by sa nemohli kontrolovať samostatne, pretože sú požiadavkami na úrovni vlaku).

Povolenie sa však nemusí vzťahovať na určité aspekty, ktoré možno posúdiť len na úrovni vlakovkej súpravy. Niektoré charakteristiky alebo niektoré hodnotenia jednotky, ktorá sa má používať vo všeobecnej prevádzke, si budú vyžadovať definované obmedzenia týkajúce sa vlakových súprav, ako sa uvádza v kapitolách 4.2 a 6.2.7 TSI LOC&PAS.

Vopred určené zostavy možno považovať za strednú cestu medzi pevnou zostavou a jednotkami pre všeobecnú prevádzku z toho hľadiska, že ich možno prekonfigurovať mimo dielne (nie sú potrebné špecifické nástroje, postupy atď.), ale napriek tomu je potrebné zohľadniť určité obmedzenia vyplývajúce z konštrukcie rôznych vozidiel.

Na účely povoľovania sú prijateľné oba prístupy: definovanie určitého počtu vopred určených zostáv, ktoré sa majú povoliť, alebo povoľovanie jednotlivých vozidiel so sériou obmedzení a podmienkami používania, ktoré by železničnému podniku umožnili konfigurovať jednotky v rámci rozsahu povolenia pre každé vozidlo (za predpokladu, že posúdenie zhody sa vzťahuje aj na určité aspekty, ktoré možno hodnotiť len na úrovni zostavy vlaku).

Povolenie pre jednotlivé vozidlá s podmienkami používania, ktoré pokrýva celý balík operačných prostriedkov vopred určenej zostavy, poskytuje železničnému podniku najvyššiu úroveň flexibility pri zmene konfigurácie vozidiel bez akéhokoľvek zásahu povoľujúcich subjektov alebo registračných subjektov. Na druhej strane je zložitejšie definovať príslušné podmienky používania a iné obmedzenia, ktoré sa majú zohľadniť pri zmene konfigurácie vozidiel; zložitejšie je aj určenie najhorších scenárov na posúdenie zhody s cieľom pokryť všetky prevádzkové konfigurácie na úrovni zostavy vlaku.

Upozorňujeme, že ak sa posudzuje jednotka určená na použitie v pevnej alebo vopred určenej zostave, zostavy, pre ktoré je takéto posúdenie platné, definuje žiadateľ, vzťahujú sa na ne posúdenia, ktoré majú vykonať orgány posudzovania zhody, a opíšu sa v osvedčení ES o overení pomocou jednej z týchto charakteristík (podľa § 4.1.2 TSI LOC&PAS):

- › vlaková súprava s pevnou zostavou a (v prípade potreby) vopred určená zostava (príp. vopred určené zostavy) niekoľkých vlakových súprav typu, ktorý sa posudzuje z hľadiska viacčlenej prevádzky;
- › jediné vozidlo alebo pevná súprava vozidiel pre vopred určenú(-é) zostavu(-y), alebo

- › samostatné vozidlo alebo pevná súprava vozidiel na všeobecnú prevádzku a (v prípade potreby) vopred určená zostava (príp. vopred určené zostavy) niekoľkých vozidiel (rušňov) typu, ktorý sa posudzuje z hľadiska viacčlennej prevádzky.

TSI LOC&PAS obsahujú špecifické požiadavky na:

- › jednotky určené na použitie vo všeobecnej prevádzke (§ 6.2.7), pozri tiež oddiel 2.7.5 príručky na uplatňovanie TSI,
- › jednotky, ktoré sa majú používať vo vopred určenej(-ých) zostave(-ách) (§6.2.8),
- › jednotky, ktoré sa majú zahrnúť do existujúcej pevnej zostavy (§ 6.2.9),
- › osobné vozne, ktoré nie sú obmedzené na konkrétnu oblasť použitia, ktoré sa majú používať vo vopred určených zostavách (§ 7.1.1.5.1), pozri tiež oddiel 3.2.3.1 príručky na uplatňovanie TSI,
- › osobné vozne, ktoré nie sú obmedzené na konkrétnu oblasť použitia, ktoré sa majú používať vo všeobecnej prevádzke (7.1.1.5.2), pozri tiež oddiel 3.2.3.2 príručky pre uplatňovanie TSI.

Príručka na uplatňovanie TSI je k dispozícii na webovej stránke agentúry ([https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)).

Pokiaľ ide o evidenciu povolených vozidiel v ECVVR/EVR:

- › Vozidlá stálej zostavy môžu byť v ECVVR/EVR evidované jednotlivo aj napriek tomu, že majú 1 povolenie vzťahujúce sa na stálu zostavu.

Ako je vysvetlené v praktickej príručke ECVVR, „vlaková súprava“ (pevná alebo vopred určená zostava) môže byť zaevidovaná s 1 EVN pre celý vlak alebo s 1 EVN pre každé vozidlo, aj keď neexistujú žiadne individuálne povolenia pre každé vozidlo.

Výber je ponechaný na každom registrujúcom subjekte, pričom sa odporúča, aby sa po prijatí rozhodnutia daným registračným subjektom postupovalo vždy rovnakým spôsobom (aby bol prístup konzistentný pre všetky registrácie).

- › Ak je EVN pridelené celému vlaku a vozidlo je nahradené iným (rovnakým) vozidlom s vlastnou identifikáciou, je potrebné aktualizovať príslušný záznam ECVVR/EVR tak, aby obsahoval identifikáciu náhradného vozidla; môže byť potrebné nové EVN pre celý vlak. V ECVVR/EVR je možné uviesť výrobné číslo výrobcu (alebo ekvivalent) na identifikáciu vozidiel.
- › Ak zmena vozidla ovplyvní technické charakteristiky, ktoré prispievajú k definovaniu EVN, je potrebné nové EVN.
- › Ak sú EVN pridelené na vozidlo na úrovni ECVVR/EVR, neexistuje identifikácia pevnej alebo vopred určenej zostavy, ku ktorej patria. Zmena konfigurácie zostáv nemá vplyv na register vozidiel.

### 3.4. Kapitola 3 – Fáza 2: Predbežné zapojenie

#### 3.4.1. Článok 22: Predbežné zapojenie

Opis procesu je uvedený vo vývojovom diagrame pre fázu 2 v časti 4.

Fáza predbežného zapojenia nie je pre žiadateľa povinná (môže požiadať povoľujúci subjekt, aby sa zúčastnil predbežného zapojenia, alebo môže priamo predložiť žiadosť a sprievodnú dokumentáciu k žiadosti). Ak sa žiadateľ rozhodne nepredložiť žiadosť o predbežné zapojenie, kroky opísané v oddieloch 3.4.1 – 3.4.4 nebudú vykonané a žiadateľ nebude mať výhody predbežného zapojenia, ktoré sú opísané ďalej. Ak však žiadateľ požiada o predbežné zapojenie, povoľujúci subjekt a príslušné orgány NSA pre oblasť použitia sú povinné poskytnúť žiadateľovi túto službu, ktorá podlieha poplatkom a platbám.

Predbežné zapojenie sa vzťahuje na predchádzajúce formálne výmeny informácií medzi žiadateľom, povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia.

Činnosti predbežného zapojenia by mali podporovať zostavenie základného scenára predbežného zapojenia pre postup vydania povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh a posilniť výmenu

informácií o platných požiadavkách a o obsahu a úrovni zrelosti sprievodnej dokumentácie k žiadosti. Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali odsúhlasiť základný scenár predbežného zapojenia.

Predbežné zapojenie je prospešné na:

- › zjednodušenie včasného kontaktu medzi stranami,
- › vývoj vzťahu medzi povoľujúcim subjektom, dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia a žiadateľom,
- › overenie toho, že žiadateľovi boli poskytnuté dostatočné informácie, takže vie, čo sa od neho očakáva, vrátane stanovenia rozsahu pôsobnosti žiadosti,
- › dosiahnutie spoločného chápania výkladu platných predpisov (najmä prechodných ustanovení) s cieľom stanoviť východiskový scenár pre platné pravidlá a
- › objasnenie, ako sa bude vykonávať postup vydávania povolenia pre vozidlo a ako sa budú prijímať rozhodnutia.

Okrem povinných prvkov predbežného zapojenia, ktoré sa musia zahrnúť do spisu priloženého k žiadosti o predbežné zapojenie, tento proces ponúka aj možnosť včasného zapojenia strán, ktoré majú formálnu úlohu v procese povoľovania, ako napríklad orgány NoBo (na identifikáciu/potvrdenie uplatniteľných TSI), DeBo (pre identifikáciu/potvrdenie platných vnútroštátnych predpisov) a/alebo AsBo (pre aspekty súvisiace so zachytením požiadaviek), ale aj zapojenie ďalších strán, ktoré nemajú formálnu úlohu v procese povoľovania, ako sú manažéri infraštruktúry alebo železničné podniky potenciálne ovplyvnené zavedením nových vozidiel, pokiaľ ide o iné aspekty, ktoré môže byť potrebné zvážiť po vydaní povolenia, ako je napríklad posúdenie zlučiteľnosti trasy.

Predbežné zapojenie by sa nemalo používať na vykonávanie predbežných posúdení žiadosti povoľujúcim subjektom/dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia. Posúdenie žiadosti povoľujúcim subjektom/dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia by sa malo začať potom, ako žiadateľ zaslal úplnú žiadosť prostredníctvom jednotného kontaktného miesta, ako je opísané v oddiele 3.7.3.

Fáza predbežného zapojenia sa považuje za vhodný čas na to, aby príslušné orgány NSA pre oblasť použitia pripravili opatrenia uvedené v článku 37 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545 týkajúce sa klasifikácie vnútroštátnych pravidiel a vzájomného schvaľovania, pozri oddiel 3.7.6.

Fáza predbežného zapojenia je tiež dobrou príležitosťou na prediskutovanie už známych nezrovnalostí. V záujme bezproblémového vývoja postupu vydávania povolenia je potrebné upriamiť pozornosť na problémy a začať príslušné rokovania o tom, ako ich vyriešiť.

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

### **3.4.2. Článok 23: Dokumentácia týkajúca sa predbežného zapojenia**

#### **3.4.2.1. Neúplná dokumentácia týkajúca sa predbežného zapojenia**

Povinný obsah dokumentácie priloženej k žiadosti o predbežné zapojenie je vymedzený v článku 23 nariadenia (EÚ) 2018/545. Je však možné poskytnúť základný scenár predbežného zapojenia, ak v dokumentácii chýbajú niektoré z povinných aspektov, alebo nie je k dispozícii dostatok informácií na prijatie stanoviska k prístupu navrhovanému žiadateľom. Na tieto aspekty sa následne nebude vzťahovať základný scenár predbežného zapojenia.

Ak žiadateľ predloží dokumentáciu týkajúcu sa predbežného zapojenia, ktorá je v podstate neúplná (napr. zo všetkých aspektov uvedených v článku 23 sú v dokumentácii riešené len niektoré z nich), príslušný povoľujúci subjekt môže žiadosť o predbežné zapojenie zamietnuť. V každom prípade by sa vydaný základný scenár mal týkať len tých aspektov, o ktorých žiadateľ poskytol dostatok informácií na to, aby bolo možné prijať stanovisko k prístupu, ktorý si žiadateľ zvolil.

V prípadoch, keď má žiadateľ záujem o niektoré z aspektov uvedených v článku 23, mal by sa poradiť s príslušným povoľujúcim subjektom, či je predloženie neúplnej žiadosti o predbežné zapojenie uprednostňovaným spôsobom, alebo sú povolené aj iné možnosti. Ak je agentúra povoľujúcim subjektom, potenciálni žiadatelia, ktorí chcú získať určité poradenstvo týkajúce sa špecifických aspektov svojich projektov, majú možnosť požiadať o **spoplatnenú službu**, ako je opísané na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/agency-you/procurement/chargeable-services\\_en](https://www.era.europa.eu/agency-you/procurement/chargeable-services_en)

Upozorňujeme, že spoplatnená služba nie je poradenská služba na:

- › pomoc žiadateľom pri vytváraní dokumentácie žiadosti pre konkrétnu žiadosť,
- › predbežné posúdenie určitých dôkazov z dokumentácie žiadosti pred jej podaním,
- › posúdenie kategorizácie zmeny alebo
- › poskytnutie záväzného výkladu právneho rámca EÚ (čo je vo výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie).

Mala by sa skôr považovať za spôsob, ako poskytnúť žiadateľom ďalšie usmernenie a podporu pri pochopení požiadaviek na zostavenie a predloženie žiadosti (procesu).

#### 3.4.2.2. *Plánovanie žiadateľa*

Pri zaznamenávaní plánovania žiadateľa týkajúceho sa jeho časti procesu vydávania povolenia pre vozidlo (písm. e)), by žiadateľ mal v skorej fáze poskytnúť rozčlenenie činností navrhnutých na podporu žiadosti o povolenie, najmä prvkov, ktoré tvoria súčasť žiadosti. Predpokladá sa, že to bude zahŕňať prvý projektový plán na identifikáciu očakávaných dátumov jednotlivých fáz. Možno bude potrebné, aby žiadateľ aktualizoval a zmenil svoj prvý projektový plán v neskorších fázach.

Sprievodná dokumentácia k žiadosti o predbežné zapojenie, pokiaľ ide o plánovanie žiadateľa, by mala obsahovať tieto aspekty:

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

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



### 3.4.3. Článok 24: Základný scenár predbežného zapojenia

#### 3.4.3.1. Základný scenár predbežného zapojenia – právne postavenie

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

Právna úprava má prednosť pred základným scenárom predbežného zapojenia podľa článku 4 ods. 2 smernice 2016/797. Znamená to, že akékoľvek zmeny právnej úpravy budú mať prednosť pred základným scenárom predbežného zapojenia. Nové/zmenené TSI, vnútroštátne predpisy a iné nariadenia, ktoré sa majú zväziť, by mali špecifikovať svoj rozsah pôsobnosti a prechodné opatrenia.

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

#### 3.4.3.2. Zmena povoľujúceho subjektu počas fázy predbežného zapojenia alebo po nej

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

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

#### 3.4.3.3. Harmonogramy predbežného zapojenia

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

#### 3.4.3.4. Platnosť scenára predbežného zapojenia

V prípade zmien podľa článku 24 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545 (keď je základný scenár predbežného zapojenia ovplyvnený, a preto už nie je platný pre určité aspekty) sa žiadateľ môže rozhodnúť zaslať zmenenú a aktualizovanú žiadosť o predbežné zapojenie, aby sa základný scenár predbežného zapojenia zmenil, aktualizoval a zachoval si svoju platnosť. V zmenenej a aktualizovanej žiadosti o predbežné zapojenie sa musia zohľadniť len zmeny a rozhrania s nezmenenými časťami.

Akékoľvek zmeny dokumentácie týkajúcej sa predbežného zapojenia, ktoré neovplyvňujú základný scenár predbežného zapojenia, by mal žiadateľ oznámiť povoľujúcemu subjektu a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia, ale nevyžadujú si zmenenú a aktualizovanú žiadosť o predbežné zapojenie.

#### 3.4.3.5. Zmena základného scenára predbežného zapojenia

Ak chce žiadateľ zmeniť a aktualizovať už vydaný základný scenár predbežného zapojenia, predloží žiadosť prostredníctvom OSS, pričom v príslušnom poli uvedie základný scenár, ktorý sa má aktualizovať a zmeniť. Dokumentácia priložená k žiadosti o predbežné zapojenie sa obmedzuje len na tie prvky základného scenára, ktoré je potrebné zmeniť.

Výsledkom bude zmenený a aktualizovaný základný scenár predbežného zapojenia, ktorý zachová nezmenené prvky pôvodného základného scenára a bude obsahovať stanovisko k zmeneným (alebo novým) prvkom článku 23 nariadenia (EÚ) 2018/545.



### 3.5. Kapitola 4 – Fáza 3: Posudzovanie zhody

Opis procesu je uvedený vo vývojovom diagrame pre fázu 3 v časti 4.

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

#### 3.5.1. Článok 25: Posudzovanie zhody

##### 3.5.1.1. Orgány posudzovania zhody (CAB)

„Orgán posudzovania zhody“<sup>(5)</sup> je generická terminológia vymedzená v norme ISO/IEC 17000. Veľmi často sa používa skratka CAB. Pojem je vymedzený aj v článku 2 ods. 42 smernice (EÚ) 2016/797. V článku 2 ods. 41 smernice (EÚ) 2016/797 sa vymedzuje aj pojem „posudzovanie zhody“.

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

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

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

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

##### 3.5.1.2. Vykonanie posúdenia zhody

Okrem TSI a vnútroštátnych predpisov sa môže vyžadovať, aby sa vykonali určité posúdenia zhody aj na základe iných platných právnych predpisov Únie (smernice, nariadenia atď.), pozri oddiel 3.3.1.4. Žiadateľ je zodpovedný za vykonanie potrebných posúdení zhody v súlade s ustanoveniami príslušného práva Únie (vrátane transpozície do vnútroštátnych právnych rámcov v prípade smerníc) a za poskytnutie príslušných konečných dôkazov o zhode požadovaných jednotlivými právnymi predpismi v dokumentácii priloženej k žiadosti.

Keď sa v relevantných TSI alebo vnútroštátnych predpisoch vyžaduje používanie CMS pre posudzovanie rizík, je v nich opísaná aj podrobná metodika posudzovania (ak je to potrebné, t. j. ako uplatňovať nariadenie) a kritériá posudzovania. V takom prípade úlohou orgánu NoBo a/alebo DeBo je skontrolovať, či sa to uplatnilo, t. j. či orgán AsBo potvrdil správne uplatňovanie CSM pre posudzovanie rizík, ako sa vyžaduje podľa príslušných TSI alebo vnútroštátnych predpisov. Orgán NoBo alebo DeBo nemusí mať právomoc sám vykonávať posúdenia opísané v príslušných TSI alebo vnútroštátnych predpisoch a/alebo CSM pre posudzovanie rizík, ale rovnaká spoločnosť môže byť akreditovaná na viac ako jednu úlohu, a preto by mohla vykonať aj viac ako jednu úlohu posudzovania.

V každom prípade konečnú zodpovednosť za posúdenie zhody s príslušnými TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi má notifikovaný orgán a/alebo určený orgán. So správou o posúdení vydanou orgánom AsBo, ak

<sup>5</sup> „Orgán posudzovania zhody“ je vymedzený v § 2.5. normy ISO/IEC 17000 ako „orgán, ktorý vykonáva služby posudzovania zhody“.

si TSI a/alebo vnútroštátne predpisy vyžadujú uplatnenie CSM pre posudzovanie rizík, by orgán NoBo a/alebo DeBo mal zaobchádzať ako s akýmkoľvek iným dôkazom, ktorý žiadateľ poskytne v rámci procesu overovania ES v prípade iných požiadaviek (napr. skúšobného protokolu, ak sa skúšanie vyžaduje TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi).

Ďalšie informácie nájdete vo vysvetlivke ERA1209/186 o akceptovaní výsledkov nezávislého posúdenia AsBo orgánom NoBo, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en)

### 3.5.2. Článok 26: Vykonávanie overení a stanovenie dôkazov

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

- › vyberie moduly pre overovanie ES z rozhodnutia 2010/713/EÚ, ktoré sa majú použiť, spomedzi modulov povolených príslušnými TSI (pozri oddiel 4.2 usmernení na uplatňovanie TSI),
- › identifikuje dôkazy, ktoré treba poskytnúť na preukázanie zhody subsystému s požiadavkami,
- › stanoví technickú dokumentáciu, ktorá sa použije na posúdenie zhody subsystému s požiadavkami príslušných predpisov (TSI, vnútroštátne predpisy, iné právne predpisy Únie),
- › vymenuje príslušné orgány posudzovania zhody (NoBo, DeBo, AsBo),
- › skontroluje, či výsledky posúdenia zhody a dôkazy poskytnuté orgánmi posudzovania zhody postačujú na preukázanie toho, že subsystémy a vozidlo (typ) spĺňajú platné požiadavky (najmä základné požiadavky smernice (EÚ) 2016/797),
- › vypracuje príslušné vyhlásenia ES pre subsystém podľa prílohy II alebo III k nariadeniu (EÚ) 2019/250 (príloha V k smernici 2008/57/ES opisuje obsah vyhlásenie ES o overení pre subsystémy povolené pred príslušným dátumom) a
- › zostaví technickú dokumentáciu priloženú k vyhláseniam ES o overení.

Výrobca IC by mal:

- › vybrať moduly pre overovanie ES z rozhodnutia 2010/713/EÚ, ktoré sa majú použiť, spomedzi modulov povolených príslušnými TSI,
- › identifikovať dôkazy, ktoré treba poskytnúť na preukázanie zhody IC s požiadavkami,
- › stanoviť technickú dokumentáciu, ktorá sa použije na posúdenie zhody IC s požiadavkami príslušných predpisov (TSI, vnútroštátne predpisy, iné právne predpisy Únie),
- › vymenuje príslušný orgán posudzovania zhody (NoBo) a
- › vypracuje príslušné vyhlásenia ES o zhode/vhodnosti na použitie podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2019/250 a
- › vypracuje dokumentáciu priloženú k vyhláseniam ES o zhode/vhodnosti na použitie.

Notifikovaný orgán by mal:

- › vykonať postup overovania ES;
- › vydať osvedčenia ES o zhode/vhodnosti na použitie pre IC podľa prílohy V k nariadeniu (EÚ) 2019/250
- › vydať osvedčenia ES o overení pre mobilné subsystémy v súlade s prílohou V k nariadeniu (EÚ) 2019/250 a
- › vypracovať sprievodnú dokumentáciu k osvedčeniam ES.

Postup overovania ES opísaný v článku 15 smernice (EÚ) 2016/797 vyžaduje, aby subsystém spĺňal požiadavky práva Únie a všetky príslušné vnútroštátne predpisy. Kontrola zhody by preto mala byť vykonaná na základe týchto požiadaviek, notifikovaným orgánom na základe TSI a určeným orgánom na základe vnútroštátnych

predpisov. V dôsledku toho by mali byť povinnosti orgánov DeBo rovnaké ako orgánov NoBo mutatis mutandis.

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

Požiadavky na dôkazy, ktoré sa majú predložiť, by mali byť zahrnuté v TSI a vnútroštátnych predpisoch. Mali by poskytnúť dostatočné informácie o fázach posudzovania pre každú požiadavku (napr. pozri kapitolu 6 a dodatok H, tabuľku H.1 k TSI LOC&PAS a oddiel 4.3 usmernení na uplatňovanie TSI), a teda určiť typ potrebnej dokumentácie (napr. výkresy, výpočty, simulácie, špecifikácie skúšok, protokol o skúške atď.):

- › V TSI a vnútroštátnych predpisoch je vymedzené pre každú požiadavku povinné preukázanie (preskúmanie konštrukčného riešenia, typové testy atď.), ktoré má žiadateľ vykonať.
- › Iné prostriedky môžu vymedziť dokumenty/informácie, ktoré sú nepovinné a poskytujú predpoklad zhody, napríklad:
  - Usmernenia (pre TSI a vnútroštátne predpisy)
  - Odporúčanie na použitie (RFU) vydané NB-Rail, ktoré nájdete na webovej stránke:  
<https://www.nb-rail.eu/official-documents>
  - prijateľné prostriedky preukázania zhody.

Za postup plnenia požiadaviek a súvisiace dôkazy zodpovedá žiadateľ o povolenie a/alebo subjekt riadiaci zmenu. Orgány NoBo a DeBo nemajú v tomto postupe formálnu úlohu, hoci spoločnosti, ktoré tieto úlohy plnia, môžu žiadateľovi poskytnúť vstupné informácie.

#### 3.5.2.1. Platnosť osvedčení ES

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

Povolenie pre typ vozidla je väčšinou založené na osvedčeniach o overení týkajúcich sa subsystémov, ktoré tvoria vozidlo. Platnosť povolenia pre typ vozidla je však nezávislá od platnosti osvedčení. Okolnosti, za ktorých už nemusí byť platné povolenie pre typ vozidla, sú opísané v oddieloch 3.3.2.2 a 3.9. Najmä TSI môžu obsahovať prechodné ustanovenia, ktoré ovplyvňujú platnosť povolenia pre typ vozidla bez ohľadu na platnosť súvisiacich osvedčení ES.

Dátum platnosti/expirácie (ak existuje) osvedčení vydaných orgánmi NoBo je stanovený v ustanoveniach platných TSI a v rozhodnutí 2010/713/EÚ. Je potrebné poznamenať, že s najnovšími zmenami a doplneniami TSI LOC&PAS a WAG sa definujú osobitné ustanovenia týkajúce sa platnosti typových osvedčení a štandardné trvanie platnosti osvedčení ES o overení 7/10 rokov (konceptia fázy B) sa už nemusí uplatňovať. Osvedčenia ES vydané na základe zmenených TSI nebudú mať vymedzenú platnosť. Pozri aj:

- › Oddiely 3.1.2 a 3.2.5 príručky na uplatňovanie TSI LOC&PAS
- › Oddiely 3.1.2 a 3.5 príručky na uplatňovanie TSI WAG

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

#### 3.5.2.2. Používanie prechodných vyhlásení o overení (ISV)

Pozri oddiel 4.2.1 príručky na uplatňovanie TSI, ktorá je k dispozícii na webovej stránke agentúry ([https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/technical-specifications-interoperability_en)).

### 3.5.2.3. Dokumentácia týkajúca sa údržby

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

Požiadavky na dokumentáciu týkajúcu sa údržby sú opísané v TSI (napr. kapitola 4.2.12.3 TSI LOC&PAS).

### 3.5.3. Článok 27: Náprava nesplnenia požiadaviek

V nariadení (EÚ) 2018/545 sa predpokladá možnosť zmierniť nesúlad s TSI a vnútroštátnymi predpismi prostredníctvom vytvorenia podmienok používania. Táto možnosť by sa však mala používať len v určitých prípadoch.

TSI, vnútroštátne predpisy a iné právne predpisy EÚ sú záväzné predpisy a subsystemy a vozidlá by mali spĺňať technické požiadavky stanovené v záväzných predpisoch. Právny rámec predpokladá nasledujúce možnosti odchýlenia sa od požiadavky stanovenej v záväznom predpise:

- a) ak sa na projekt vzťahuje schválená žiadosť o neuplatňovanie príslušných požiadaviek TSI podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797;
- b) v prípade nedostatkov v platných TSI podľa článku 6 smernice (EÚ) 2016/797; až do zmeny TSI predstavuje technické stanovisko vydané agentúrou na žiadosť Komisie prijateľný spôsob zabezpečenia súladu, a preto sa môže použiť na posúdenie projektov až do prijatia revidovaných TSI;
- c) v prípade inovatívnych riešení podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2014/1302 a článku 10a nariadenia (EÚ) 2013/321: kladné stanovisko vydané Európskou komisiou predstavuje prijateľný spôsob dosiahnutia súladu;
- d) ak je možné zmierniť nesúlad (napr. zosúladiť vozidlo s TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi) uplatnením niektorých podmienok používania podľa článku 27 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545;
- e) ak rozhodnutie o povolení obsahuje časovo obmedzené podmienky používania, ako výnimočné dočasné opatrenie, keď nebolo možné úplne preukázať súlad s TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi pred vydaním povolenia a/alebo keď vnútroštátne predpisy vyžadujú, aby žiadateľ predložil hodnoverný odhad súladu podľa článku 46 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/545, alebo
- f) TSI môžu povoliť odchýlky od určitých technických požiadaviek, ak sú splnené určité podmienky:
  - Pre systém železničných koľajových vozidiel: pre modernizáciu/obnovu existujúcich vozidiel, na ktoré sa nevzťahuje vyhlásenie ES o overení a ktoré boli uvedené do prevádzky pred 1. januárom 2015, ak sa základný parameter zlepšuje v smere výkonnosti definovanej v TSI a subjekt riadiaci zmenu preukáže, že sú splnené zodpovedajúce základné požiadavky a úroveň bezpečnosti je zachovaná a, ak je to primerane možné, zlepšená (oddiel 7.1.2.2a prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2014/1302 a oddiel 7.2.2.3 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2013/321),
  - IC, na ktoré sa nevzťahuje vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ako sa uvádza v článkoch 8, 8a, 8b a 8c nariadenia (EÚ) 2013/321, a/alebo
  - IC a subsystemy, ktoré nerealizujú všetky funkcie, výkon a rozhrania (čiastočné splnenie požiadaviek TSI CCS), ako sa uvádza v oddiele 6.1.1.2 TSI CCS.

Odseky uvedené nižšie sa na tento konkrétny prípad nevzťahujú, pretože postup, ktorý treba dodržať, je už opísaný v TSI.

Ak výrobca/žiadateľ vie o nezhode od počiatočných fáz projektu (napr. vyplýva zo zmluvného dojednania so zákazníkom alebo bola zistená v konštrukčnej fáze) a nevzťahujú sa na ňu prípady opísané v odsekoch a, b alebo c, použitie podmienok používania ako zmierňujúceho opatrenia by sa nemalo akceptovať. Žiadateľ by

mal využiť ktorúkoľvek inú z možností stanovených právnym rámcom, najmä tú, ktorá sa predpokladá v článku 27 ods. 2 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545 (zmena typu vozidla), alebo požiadať o neuplatňovanie príslušných požiadaviek TSI podľa článku 7 smernice (EÚ) 2016/797, ak je to povolené.

Ak sa počas postupu posudzovania zhody zistia nezhody, žiadateľ by ich mal spravidla odstrániť a uviesť subsystém do súladu s TSI podľa článku 27 ods. 1 a článku 27 ods. 2 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545 alebo požiadať o neuplatňovanie príslušných požiadaviek TSI. Ak nie je možné:

- › odstrániť zistené nezhody;
- › požiadať o neuplatňovanie príslušných požiadaviek TSI, alebo
- › dodržiavať postup v prípade nedostatkov alebo inovačných riešení z dôvodu vplyvu na projekt (potreba zmeniť konštrukciu vozidla a/alebo typu vozidla, oneskorenia a náklady spojené so zmenou konštrukcie a posúdením novej konštrukcie, čas na schválenie žiadosti o neuplatnenie TSI atď.)

potom článok 27 ods. 2 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545 umožňuje uplatniť podmienky používania na zmiernenie nesúladu, ak je to možné (niektoré nesúladu nemožno zmierniť týmto spôsobom) a riadne odôvodnené.

Malo by sa to vzťahovať len na prípady, keď nehoda nebola známa a nemohla byť primerane predvídaná a zistila sa až v posledných fázach postupu overovania ES a/alebo postupu vydávania povolenia. Zvyčajne ide o prípady nezhôd zistených počas testovacej kampane na trati, ktoré si vyžadujú prijatie určitých opatrení ovplyvňujúcich prevádzkové vlastnosti vozidla (napr. obmedzenie rýchlosti, obmedzenie nedostatku prevýšenia, obmedzenie konfigurácie pre prevádzku vo viacvozidlovej jednotke atď.).

Ak sa na zmiernenie nesúladu s TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi používajú podmienky používania, žiadateľ by mal v sprievodnej dokumentácii k žiadosti prostredníctvom OSS poskytnúť opis požiadaviek, ktoré neboli splnené, a/alebo požiadaviek, ktorých splnenie nebolo možné úplne preukázať, a podmienky používania stanovené ako zmierňujúce opatrenia vrátane vzťahov medzi nimi. V prípade časovo obmedzených podmienok používania by mal žiadateľ poskytnúť aj plán poskytnutia chýbajúcich dôkazov.

Orgány posudzovania zhody posúdia navrhované podmienky používania a potvrdia, že nesúlad a akékoľvek súvisiace riziko sú zmiernené, čo znamená, že:

- › vozidlo spĺňa požiadavky TSI a/alebo vnútroštátnych predpisov, keď sa uplatňujú podmienky používania, a
- › podmienky používania nemajú negatívny vplyv na základné požiadavky.

Výsledky ich hodnotenia sa jasne uvedú v hodnotiacich správach, najmä v hodnotiacej správe, ktorá sa týka postupu

plnenia požiadaviek.

V prípade časovo obmedzených podmienok používania je žiadateľ zodpovedný za poskytnutie potrebných dôkazov pred uplynutím lehoty v povolení pre typ vozidla. Vydané povolenie pre typ vozidla prestane byť platné po uplynutí jeho platnosti. Podobne aj povolenia na uvedenie vozidiel na trh vydané v súlade s typom vozidla, ktoré boli časovo obmedzené, budú mať rovnaké časové obmedzenie a po uplynutí platnosti povolenia pre typ vozidla už nebudú platné.

### 3.6. Kapitola 5 – Fáza 4: Predloženie žiadosti

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

#### 3.6.1. Článok 28: Stanovenie dôkazov na predloženie žiadosti

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

- › vypracovať vyhlásenie ES o overení subsystému(-ov) vrátane podmienok rozhraní s inými subsystémami a



- › prevziať úplnú zodpovednosť za subsystém.

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

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

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

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

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

Tzv. Modrá príručka<sup>(6)</sup> (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:C:2022:247:TOC>) identifikuje vo svojom oddiele 4.1.1, ako môže výrobca preukázať zhodu so základnými požiadavkami, čo sa analogicky uplatňuje na subsystémy a vozidlá. Dopĺňa zoznam obsahu, ktorý má obsahovať „súbor technickej dokumentácie priložený k vyhláseniu ES o overení pre subsystém“, ktorý sa nachádza v článku 15 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797 a v bode 2.4 prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797 (pozri oddiel 3.11.1.6 tohto dokumentu).

### 3.6.2. Článok 29: Vypracovanie sprievodnej dokumentácie k žiadosti

#### 3.6.2.1. Nové povolenie alebo rozšírenie oblasti použitia

V prípade nového povolenia alebo rozšírenia oblasti použitia by mal žiadateľ poskytnúť dodatočnú relevantnú dokumentáciu k existujúcej úplnej sprievodnej dokumentácii (napr. dokumentácia pre nové povolenie sa vzťahuje na zmenené časti vozidla a ich vplyv na nezmenené časti vozidla; dokumentácia pre rozšírenie oblasti použitia sa vzťahuje na rozšírenú oblasť použitia, platné požiadavky - TSI a vnútroštátne predpisy - a technickú kompatibilitu medzi vozidlom a sieťou). Toto treba vnímať ako doplňujúcu dokumentáciu k existujúcej dokumentácii a nie tak, že by žiadateľ mal poskytnúť celú dokumentáciu, ktorá bola použitá v predchádzajúcom procese vydávania povolenia.

Rozsah hodnotení, ktoré sa majú vykonať, sa obmedzí na aspekty (napr. TSI, vnútroštátne predpisy atď.), ktoré sú ovplyvnené zmenou a/alebo uplatniteľné v rozšírenej oblasti použitia. Ak však povoľujúci subjekt zistí alebo je informovaný orgánom NSA pre oblasť použitia, ktorej sa týka nové povolenie/rozšírenie oblasti použitia, o možnom nesúlade so záväznými predpismi (t. j. TSI, vnútroštátnymi predpismi, inými právnymi predpismi EÚ) zdedenými z predchádzajúceho povolenia, záležitosť sa ďalej prešetrí a v jednotlivých prípadoch sa prijímajú potrebné opatrenia (napr. prerokovanie s povoľujúcim subjektom, ktorý vydal predchádzajúce povolenie, zmena alebo aktualizácia vydaného povolenia pre typ vozidla alebo pozastavenie/zrušenie podľa článku 26 smernice (EÚ) 2016/797).

#### 3.6.3. Článok 30: Obsah a úplnosť žiadosti

Formulár žiadosti by mal obsahovať listinné dôkazy zahŕňajúce aspoň položky uvedené v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/545, pozri tiež oddiel 3.11.1, a najmä 3.11.1.6.

V prípade typov vozidiel povolených podľa smernice 2008/57/ES alebo predtým (nerozšírenie rozsahu pôsobnosti TSI) by informácie, ktoré treba doplniť do pôvodnej dokumentácie, by mali zahŕňať aj platné vnútroštátne predpisy pre všetky parametre.

<sup>6</sup> Oznámenie Komisie 2022/C 247/01 *Modrá príručka na vykonávanie právnych predpisov EÚ týkajúcich sa výrobkov 2022*.



Okrem toho, ak je povoľujúcim subjektom agentúra, od žiadateľov sa požaduje, aby vyplnili a priložili k žiadosti tieto dokumenty:

- › TEM\_VEA\_060 hodnoty parametrov ERATV: doplnkové informácie k hodnotám parametrov ERATV:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2676](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676)

Upozorňujeme, že v prípade typov/variantov po novom povolení a typov/verzií po rozšírení oblasti použitia by sa mali vyplniť len informácie týkajúce sa ovplyvnených parametrov ERATV.

Hoci používanie tohto vzoru žiadateľmi nie je povinné, vyplnenie tohto vzoru sa považuje za prostriedok na splnenie zákonnej povinnosti žiadateľov poskytnúť informácie požadované v bode 18.13 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545.

Informácie vo formulári by mali revidovať príslušné orgány NoBo na účely posúdenia zhody mobilných subsystémov s požiadavkami TSI. Toto overenie zo strany orgánov NoBo nie je povinné. Keďže orgány NoBo sú zodpovedné za prípravu dokumentácie priloženej k osvedčeniu(-iam) o typovej skúške, sú v najlepšej pozícii (najefektívnejšej z hľadiska času/nákladov) na dvojité kontrolu toho, či sú informácie, ktoré žiadateľ predložil, v súlade s dokumentáciou, ktorú pripravili, s posúdeniami, ktoré vykonali, a s dokumentmi použitými na posúdenie.

Revízia orgánmi NoBo/DeBo by sa mala zamerať na kontrolu, či hodnoty deklarované žiadateľom a odkazy na dokumenty, v ktorých sa tieto hodnoty nachádzajú, sú v súlade s výsledkami posúdenia zhody požiadaviek v TSI vykonaného počas postupu overovania ES vrátane dokumentov použitých na posúdenie.

Výsledky overovania zo strany orgánov NoBo môžu mať akúkoľvek inú formu (napr. osobitný oddiel v dokumentácii priloženej k osvedčeniam ES o overení).

- › TEM\_VEA\_061 odkazy na ERADIS pre osvedčenia a vyhlásenia ES: doplnkové informácie k osvedčeniam ES o overení, osvedčeniam ES o zhode, vyhláseniam ES o overení a vyhláseniam ES o zhode nahraným do knižnice OSS:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2673](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673)

- › TEM\_VEA\_062 podmienky používania vozidla a iné obmedzenia: doplňujúce informácie k podmienkam používania opísané vo formulári žiadosti v OSS (z hľadiska kódovaných a nekódovaných obmedzení):

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2674](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674)

Žiadatelia nie sú povinní tieto vzory používať.

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

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

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

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

Ak oblasť použitia zahŕňa viac ako jeden členský štát, jednotné kontaktné miesto východiskovo vyberie agentúru ako povoľujúci subjekt (pozri oddiel 3.2.2.1). Ak je oblasť použitia obmedzená na jeden členský štát,

žadateľ si môže vybrať povoľujúci subjekt. V takom prípade jednotné kontaktné miesto navrhne na výber žiadateľovi len agentúru a dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia.

Od okamihu uskutočnenia výberu žiadateľ a predloženia žiadosti nebude môcť zmeniť svoj výber povoľujúceho subjektu, pokiaľ žiadateľ neukončí svoju pôvodnú žiadosť a neiniciuje novú žiadosť adresovanú inému povoľujúcemu subjektu. V takom prípade by žiadateľ mal znovu začať celý postup vydávania povolenia od začiatku.

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

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

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

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

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

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

OSS prideli jedinečné identifikačné číslo (V-YYYYMMDD-XYZ pre žiadosť o povolenie pre vozidlo a/alebo typ vozidla, P-YYYYMMDD-XYZ pre žiadosť o predbežné zapojenie).

### 3.7. Kapitola 6 – Fáza 5: Spracovanie žiadosti

Opis procesu je uvedený vo vývojovom diagrame pre fázu 5 v časti 4.

#### 3.7.1. Článok 32: Kontrola úplnosti žiadosti

V nariadení (EÚ) 2018/545 sa jasne oddeľuje kontrola úplnosti od posúdenia. Posúdenie nie je možné začať, ak žiadosť nie je predtým vyhlásená za úplnú, t. j. minimálny obsah uvedený v prílohe I k nariadeniu (pozri oddiel 3.11.1) sa nachádza v knižnici OSS.

V prípade chýbajúcich dokumentov, dokumentov, ktoré nie sú relevantné alebo majú nesprávny obsah (napr. existuje osvedčenie ES, ale nezodpovedá posudzovanému typu vozidla), osvedčení, ktorých platnosť uplynula atď., žiadosť nemožno vyhlásiť za úplnú a fáza posudzovania by sa nemala začať.

Kontrola úplnosti zahŕňa overenie, či sú potrebné dokumenty k dispozícii v dokumentácii priloženej k žiadosti v OSS a či v dokumentoch nechýba žiadny podstatný obsah, t. j. či obsahujú to, čo majú obsahovať, a to s potrebnou mierou podrobnosti.

Podrobné posúdenie obsahu dokumentov sa má vykonať vo fáze posudzovania. Ak posudzovatelia počas kontroly úplnosti vynesú otázky týkajúce sa (podrobného) obsahu dokumentov, stále je možné vyhlásiť žiadosť za úplnú a ponechať tieto otázky otvorené pre fázu posudzovania.

### 3.7.2. Článok 33: Potvrdenie žiadosti

V automatickom potvrdení o prijatí žiadosti sa uvedie, že dátumom prijatia žiadosti je prvý pracovný deň spoločný pre všetky dotknuté orgány. OSS vypočíta dátum na základe dostupných informácií o štátnych sviatkoch, ktoré do systému vložila agentúra a orgány NSA pre oblasť použitia.

Automatické potvrdenie o prijatí žiadosti zašle jednotné kontaktné miesto žiadateľovi, povoľujúcemu subjektu a príslušným orgánom NSA pre oblasť použitia.

### 3.7.3. Článok 34: Časový rámec na posúdenie žiadosti

OSS vypočíta lehotu na základe stanoveného prvého pracovného dňa, ktorý je spoločný pre agentúru a príslušné orgány NSA pre oblasť použitia a zákonné lehoty. Ak termín pripadne na deň pracovného voľna alebo pokoja (napr. víkend), považuje sa za presunutý na najbližší možný pracovný deň. Upozorňujeme, že túto činnosť nevykonáva OSS automaticky, je potrebný manuálny zásah zo strany povoľujúceho subjektu (manuálna aktualizácia prehľadu OSS pre príslušnú žiadosť).

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

Povoľujúci subjekt v spolupráci s príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia môže pozastaviť žiadosť, ak poskytnuté informácie nie sú úplné podľa článku 34 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545. Posudzovanie žiadosti (a štvormesačná lehota na posúdenie) sa začne, keď žiadateľ predloží všetky chýbajúce informácie.

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

- › mali mať vždy stanovený časový rámec pre odpoveď (primeraný zložitosti témy) a
- › nemali pozastavovať časový rámec posúdenia, pokiaľ nie je identifikovaná opodstatnená pochybnosť, ktorá bráni pokračovaniu posúdenia alebo jeho častí.

Toto je mechanizmus, ktorý umožňuje žiadateľovi poskytnúť dodatočné dôkazy (na vyriešenie problémov identifikovaných počas posudzovania) bez akéhokoľvek pozastavenia časového rámca posúdenia. Tým sa odlišuje od opodstatnenej pochybnosti, v prípade ktorej môže povoľujúci orgán predĺžiť časový rámec posudzovania, ak existuje riadne zaznamenaná dohoda so žiadateľom (pozri oddiel 3.7.11).

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

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

**3.7.4. Článok 35: Komunikácia počas posudzovania žiadosti****3.7.5. Článok 36: Riadenie informácií týkajúcich sa posudzovania žiadosti**

Okrem dokumentov, ktoré sa povinne ukladajú v OSS, sa v OSS môžu archivovať aj všetky priebežné pracovné dokumenty vrátane neformálnej korešpondencie so žiadateľom.

**3.7.6. Článok 37: Koordinácia medzi povoľujúcim subjektom a príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia v rámci posudzovania žiadosti****3.7.6.1. Koordinácia medzi povoľujúcim subjektom a dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia**

Dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali zohľadniť klasifikáciu vnútroštátnych predpisov a vzájomné schvaľovanie, na ktoré sa odkazuje v článku 14 ods. 10 smernice (EÚ) 2016/797 (a vykonávacom akte uvedenom v tom článku) a zaviesť potrebné dojednania v súlade s článkom 37 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/545. Toto by sa malo vykonať s cieľom predísť duplicitě posúdení tých vnútroštátnych predpisov, ktoré sú klasifikované ako rovnocenné pre dotknuté členské štáty a oblasť použitia.

V prípade rovnocenných vnútroštátnych predpisov by orgány NSA pre oblasť použitia mali uplatniť zásadu vzájomného uznávania pre nasledujúce aspekty posudzovania uvedené v prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2018/545: bod 5, bod 6, bod 7, bod 9, bod 10, bod 12 a bod 13.

V dojednaniach by sa malo zohľadniť:

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

V dojednaniach by malo byť opísané aspoň:

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

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

Agentúra v úlohe povoľujúceho subjektu môže nesúhlasiť s podmienkami používania, ktoré navrhujú orgány NSA pre oblasť použitia, najmä ak navrhované podmienky používania nie sú spojené s podmienkami používania vozidla alebo iným typom obmedzenia, a môže sa rozhodnúť, že ich namiesto toho zahrnie vo forme poznámok, pripomienok atď. do vydaného povolenia, alebo ich do vydaného povolenia nezahrnie vôbec. V takom prípade agentúra pred prijatím konečného rozhodnutia a pred vydaním povolenia pre typ vozidla konzultuje a koordinuje svoju činnosť s príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia. Ďalšie usmernenia k podmienkam používania sú uvedené v oddiele 3.3.8.

**3.7.6.2. Vylúčenie sietí z oblasti použitia**

Ak je výsledkom rozhodnutia povoľujúceho subjektu vylúčenie sietí z oblasti použitia v porovnaní so žiadosťou po negatívnom posúdení zo strany NSA pre oblasť použitia, ako sa uvádza v článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797, a žiadateľ môže neskôr poskytnúť uspokojivé dôkazy (po vydaní povolenia), môže agentúre zaslať novú žiadosť so žiadosťou o rozšírenie oblasti použitia.

**3.7.6.3. Uznávanie povolení vydaných Švajčiarskym federálnym úradom dopravy**

*Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o železničnej a cestnej preprave tovaru a cestujúcich (LTA), zmenená rozhodnutím 1/2013 Výboru pre vnútrozemskú dopravu Spoločenstva a Švajčiarska (ITC), stanovuje vzájomné uznávanie povolení na uvedenie subsystémov a vozidiel do prevádzky vydaných v súlade so smernicou 2008/57/ES.*

Vydávanie povolení podľa smernice 2008/57/ES zostalo v platnosti do 16. júna 2020 alebo do 31. októbra 2020 vo vzťahoch medzi Švajčiarskom a členskými štátmi EÚ, ktoré transponujú smernicu (EÚ) 2016/797 zmenenú smernicou (EÚ) 2020/700. Povolenia vydané do týchto dátumov zostávajú v platnosti aj po nich za podmienok, za ktorých boli vydané.

Švajčiarsko začalo uplatňovať hmotnoprávne ustanovenia smernice (EÚ) 2016/797 od 1. decembra 2019 (podľa nariadenia o švajčiarskych železniciach). Okrem toho bol rámec LTA doplnený niekoľkými rozhodnutiami ITC (rozhodnutie č. 2/2019 zmenené rozhodnutím č. 1/2020, 2/2020, 2/2021 a 1/2022). Týmito rozhodnutiami sa stanovujú prechodné opatrenia, ktoré sa uplatňujú od 13. decembra 2019, a zahŕňajú nariadenie (EÚ) 2018/545 v prílohe I k rámcu LTA spolu so zoznamom hmotnoprávných ustanovení smernice (EÚ) 2016/797 platných vo Švajčiarsku.

Ďalšie podrobnosti o možnostiach a podmienkach agentúry uznávať povolenia vydané švajčiarskym národným bezpečnostným úradom a spravovať žiadosti, ktoré zahŕňajú Švajčiarsko v oblasti použitia, sú uvedené v dokumente ERA1209/047, ktorý je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/applicants/applications-vehicle-type-authorisations_en)

### 3.7.7. Článok 38: Posúdenie žiadosti

#### 3.7.7.1. Primeraná istota

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

- › zložitost' a riziko spojené s vozidlom/typom, pre ktoré/ktorý sa vydáva povolenie (so zreteľom na technické charakteristiky alebo zmeny technických charakteristík, ktoré sú predmetom povoľovania),
- › kvalitu dôkazov a dokumentácie poskytnutej žiadateľom,
- › predchádzajúce skúsenosti s technickými a prevádzkovými problémami vozidiel s podobnými technickými charakteristikami a/alebo podobnými komponentmi, ktoré môžu byť relevantné, a
- › dôveru získanú v žiadateľa na základe skúseností so stretnutí atď.

Podrobné posúdenia vykonávajú orgány posudzovania zhody, a preto nie je potrebné, aby povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia opakoval uvedené posúdenia. V procese dosahovania primeranej istoty sa povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia vyhnú duplicite prác medzi rôznymi zúčastnenými posudzovateľmi.

Subjekty podporujúce žiadateľa zahŕňajú každý subjekt, ktorý významne prispieva k zabezpečeniu, uisteniu alebo overeniu toho, či typ vozidla alebo vozidlo, ktorý/ktoré je predmetom povoľovania, spĺňa základné požiadavky. Zahŕňajú aj tieto: žiadatelia, ktorí vykonali uvedenie subsystemu na trh, z ktorého je zložené vozidlo a/alebo typ vozidla, orgány NoBo, DeBo, AsBo, dodávatelia a subdodávatelia.

#### 3.7.7.2. Rozsah posúdenia

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

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

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

- › Je podanie úplné? Zahŕnul žiadateľ všetko, o čom uviedol, že žiadosť obsahuje?



- › Boli vyslovene dodržaný súlad s vymedzenými požiadavkami? Sem patria požiadavky na signatárov a štruktúry dokumentov v súlade s právnymi požiadavkami Únie v prípade položiek, ako sú vyhlásenia ES o overení.
- › Sú prvky žiadosti v rámci ich obdobia platnosti? Mnohé aspekty žiadosti majú obmedzené obdobia platnosti, napríklad akreditácia orgánov posudzovania zhody, platnosť osvedčení ES atď.
- › Je krížové odkazovanie jednotné? Žiadosti sú zložité dokumenty a nie je nezvyčajné, aby boli položky, napríklad osvedčenia aktualizované v jednej časti žiadosti, ale nie v ďalšej. Ak existuje základný scenár predbežného zapojenia, je s ním žiadosť v súlade?
- › Sú vybrané predpisy a výber prípadu povolenia platné? Zvážte, či je rozsah pôsobnosti predpisu v súlade so spôsobom, ktorým sa používa v žiadosti. Bol nahradený? Riešia sa nesplnenia požiadaviek platných povinných predpisov vhodným spôsobom a dokážu alternatívne riešenia komplexne kontrolovať všetky súvisiace riziká?

Upozorňujeme, že v prípade nedodržania predpisu je povinnosťou povoľujúceho subjektu/príslušných orgánov NSA pre oblasť použitia vyhodnotiť alternatívne riešenia (ak existujú). Výsledky orgánu AsBo by mali byť zohľadnené, ale orgán AsBo nemôže rozhodnúť o alternatívnych riešeniach, ktoré sa majú uplatniť. Pozri tiež oddiel 3.5.7 tohto usmernenia, súvisiaci s článkom 27 „Náprava nesplnenia požiadaviek“ nariadenia (EÚ) 2018/545.

- › Je existujúci typ vozidla, ak sa používa, stále relevantný a má platné povolenie pre typ vozidla? Toto môže byť ovplyvnené zmenami v predpisoch a normách vzťahujúcich sa na existujúci typ vozidla, a rozdielmi v charakteristikách typu vozidla, pre ktoré sa podáva žiadosť, v porovnaní s typom vozidla, ktorý sa používa ako základ.
- › Boli správne uplatnené postupy? Toto si vyžaduje zváženie vymedzených prvkov postupov a účasti správnych subjektov. Posudzovateľ by mal uznať, že výsledkom uplatnenia napríklad postupu posudzovania rizík môže byť celá škála opodstatnených výsledkov a že podanie by nemalo byť zamietnuté za predpokladu, že navrhované závery sú odôvodniteľne v danej škále.
- › Existujú dôkazy podporujúce uistenia? Napríklad v prípade, že bol deklarován súlad s predpisom/normou, posudzovateľ sa môže rozhodnúť preskúmať úplnosť podporných dôkazov týkajúcich sa metodiky posudzovania požadovanej predpisom ako ukazovateľa toho, či boli správne uplatnené postupy posudzovania (napr. ak sa vyžaduje skúška typu, mala by existovať podporná správa o skúške typu, pozri oddiel 4.3 usmernení k uplatňovaniu TSI).

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

- › systematicky opakovať alebo duplikovať prácu vykonanú inými orgánmi (napr. NoBo, DeBo, AsBo), a
- › používať postup vydávania povolenia na kontrolu alebo hodnotenie kompetencie orgánov posudzovania zhody.

Ak sa príslušný orgán NSA pre oblasť použitia alebo povoľujúci subjekt dozvie o tom, čo považuje za neštandardnú prácu orgánov posudzovania zhody, mohol by uplatniť vyššiu úroveň kontroly na časti postupu overovania a posudzovania vykonávaného týmto orgánom posudzovania zhody.

### 3.7.8. Článok 39: Posúdenie žiadosti zo strany povoľujúceho subjektu

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

Pokiaľ ide o metodiku na vykonanie postupu plnenia požiadaviek, povoľujúci subjekt by mal posúdiť metodiku na vykonanie postupu plnenia požiadaviek používanú žiadateľom v prípade, že nejde o štandardizovanú metodiku. Kontrola použitej metodiky na vykonanie postupu plnenia požiadaviek, ktorú má vykonať povoľujúci subjekt, by sa mala riadiť kritériami stanovenými v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/545. Pozri oddiel 3.11.2.1.



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

Povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali vykonať kontrolu na vysokej úrovni<sup>7</sup> (čo znamená overenie úplnosti, relevantnosti a konzistentnosti) dôkazov z metodiky použitej na postup plnenia požiadaviek.

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

Jeho úloha by mala byť systematickejšia, zameraná na proces, ktorým sa riadi žiadateľ pri zachytávaní a plnení požiadaviek, pričom na tento účel môže byť potrebné, aby povoľujúci subjekt podrobne skontroloval niektoré podporné dôkazy. Hĺbka a rozsah kontrol sú opísané v prílohe II a prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2018/545. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v oddieloch 3.3.1.9, 3.11.1.4 a 3.11.2.1.

### 3.7.8.3. Predchádzajúce skúsenosti

Povoľujúci subjekt overí, či existujú relevantné informácie podľa článku 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545, pozri oddiel 3.2.8.1, a zohľadní ich vo svojich posúdeniach okrem aspektov uvedených v prílohe II k nariadeniu. Ak sa vyskytnú problémy týkajúce sa predchádzajúcich skúseností, mali by sa zaznamenať do denníka problémov, pozri oddiel 3.7.10. Tak sa zabezpečí, aby aj iní členovia posudzujúceho tímu mali prístup k týmto informáciám.

### 3.7.8.4. Časté otázky v žiadostiach o povolenie v zhode s povoleným typom

Agentúra, keď koná ako povoľujúci subjekt, v žiadostiach o povolenie v zhode s povoleným typom často nachádza tieto **problémy**:

- › Nesprávna identifikácia referenčného typu (ID typu v ERATV): správna identifikácia referenčného typu je kľúčovým prvkom pre tento prípad povolenia, okrem toho je potrebné zabezpečiť súlad medzi identifikáciou referenčného typu vo vyhlásení o zhode s typom a vo formulári žiadosti,
- › Nesprávna identifikácia vozidiel v rozsahu pôsobnosti žiadosti (EVN): jednotlivé číslice v čísle EVN nezodpovedajú technickým charakteristikám vozidiel, ktoré žiadajú o povolenie,
- › Nesúlad medzi identifikáciou vozidiel (EVN) vo formulári žiadosti a vo vyhlásení o zhode s typom: čísla EVN sa líšia/nesúhlasia,
- › Nesúlad medzi informáciami v ERATV pre príslušný referenčný typ a dokumentáciou priloženou k žiadosti prostredníctvom OSS, napr.
  - Odkazy na osvedčenia ES o typovej skúške v ERATV sa nezhodujú s odkazmi na osvedčenia ES o typovej skúške uvedenými v žiadosti (typický prípad niektorých zmien, ktoré sú klasifikované podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, pozri oddiel 3.8.4.1.3) a/alebo
  - Podmienky používania vo formulári žiadosti sa líšia od podmienok používania v príslušnom zázname v ERATV (kódované a nekódované obmedzenia).

Typickým prípadom tohto problému je, keď zoznam podmienok používania prekročí maximálnu dĺžku povolenú OSS, ale žiadateľ si to pri vypĺňaní formulára neuvedomí. V takýchto prípadoch a keď sa o tom žiadateľ dozvie, mal by sa s príslušným povoľujúcim subjektom dohodnúť na ďalšom postupe (napr. zahrnúť všetky podmienky používania do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie, ktorá sa má sprístupniť, a uviesť odkaz na tento dokument v poliach pre kódované a nekódované obmedzenia v žiadosti o OSS od),

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

- › Osvedčenia ES, ktorým uplynula platnosť (v sprievodnej dokumentácii k žiadosti a/alebo v systéme ERADIS): hoci v niektorých prípadoch môže platnosť osvedčení ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie (IC) v čase podania žiadosti uplynúť, sú platné v čase uvedenia IC na trh (pozri oddiel 3.11.2.2); v mnohých prípadoch však v sprievodnej dokumentácii k žiadosti nie je uvedený dátum uvedenia na trh,
- › Nesúlad medzi osvedčeniami ES a vyhláseniami ES uvedenými v sprievodnej dokumentácii k žiadosti prostredníctvom OSS a dokumentáciou uverejnenou v systéme ERADIS:
  - rôzne odkazy na dokumenty a/alebo verzie dokumentov,
  - rovnaké odkazy a verzie dokumentov, ale odlišný obsah,
  - chýbajúce dokumenty,
  - osvedčenia ES, ktorým uplynula platnosť v systéme ERADIS, pričom dokument uvedený v žiadosti je stále platný (a naopak),
- › Ak je potrebné aktualizovať časť sprievodnej dokumentácie k žiadosti (napr. osvedčenia ES o overení), žiadateľ neberie do úvahy vplyv tejto aktualizácie na iné dokumenty v sprievodnej dokumentácii (napr. osvedčenia ES o overení), čo vedie k nezrovnalostiam v dokumentácii,
- › Žiadosť sa vzťahuje na vozidlá, ktoré v čase podania žiadosti ešte nie sú výrobcom/rekonštruované a/alebo nepodliehajú všetkým potrebným posúdeniam zhody (napr. rutinné skúšky ešte neboli ukončené),
- › Žiadosť obsahuje dokumentáciu týkajúcu sa IC, ktoré neboli posúdené počas vydávania príslušného povolenia pre typ vozidla (napr. noví poskytovatelia IC),
- › Žiadosť zahŕňa IC od výrobcov, na ktorých sa vzťahuje povolenie pre typ vozidla, ale s novými výrobnými zariadeniami, na ktoré sa nevzťahuje schválenie QMS orgánom NoBo,
- › V žiadosti sa neurčuje, ktorí z rôznych poskytovateľov IC, na ktoré sa vzťahuje povolenie pre typ vozidla, sa skutočne používajú vo vozidle (vozidlách), ktoré žiada o povolenie,

Chyby v dokumentácii priloženej k žiadosti alebo v samotnom formulári žiadosti spôsobujú oneskorenie pri spracovaní a vydávaní povolení na uvedenie vozidla na trh. V záujme rýchleho a promptného vydania povolení v takýchto prípadoch by žiadatelia mali vypracovať kvalitné dokumentácie s potrebným obsahom (pozri oddiel 3.11.1) a najmä venovať dostatočnú pozornosť tomu, aby sa vyhli uvedeným chybám.

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

#### 3.7.9.1. Úloha orgánov NSA pre oblasť použitia pri posudzovaní žiadosti

Vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia by mali overiť úplnosť, relevantnosť a konzistentnosť žiadosti podľa prílohy III k nariadeniu (EÚ) 2018/545 (pozri oddiel 3.11.3), pokiaľ ide o príslušné vnútroštátne predpisy platné v oblasti použitia uvedenej žiadateľom (pozri oddiel 3.3.5.1). Hodnotenie technickej kompatibility so sieťami nad rámec požiadaviek záväzných pravidiel, najmä ak je založené na konzultáciách s manažérmi infraštruktúry a/alebo na osobitných vyhláseniach alebo vyhláseniach manažérov infraštruktúry, nepatrí do rozsahu posúdení, ktoré majú vykonať vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia.

Orgány NSA pre oblasť použitia by mali tiež koordinovať svoju činnosť s orgánmi NSA susedných členských štátov, pokiaľ ide o vozidlá jazdiace do staníc v blízkosti hranice (konzultácie a/alebo dohody uvedené v článku 21 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797 a článku 12 nariadenia (EÚ) 2018/545).

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

Ďalšie pokyny sú uvedené v oddiele 3.11.2.1.

#### 3.7.9.3. Predchádzajúce skúsenosti

Príslušné orgány NSA pre oblasť použitia by vo svojom posúdení mali okrem aspektov stanovených v prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2018/545 skontrolovať, či existujú relevantné informácie podľa článku 8 ods. 2 nariadenia

a zohľadniť to vo svojich posúdeniach, pozri oddiel 3.2.8.1. Ak sa vyskytnú problémy týkajúce sa predchádzajúcich skúseností, mali by sa zaznamenať do denníka problémov, pozri oddiel 3.7.10. Tak sa zabezpečí, aby aj iní členovia posudzujúceho tímu mali prístup k týmto informáciám.

### 3.7.10. Článok 41: Kategorizácia problémov

#### 3.7.10.1. Zaznamenávanie problémov v zázname problémov

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

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

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

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

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

Problémy by sa mali zaznamenať do denníka problémoch v systéme OSS hneď po ich zistení, aby žiadateľ mohol na ne rýchlo odpovedať a aby sa zabránilo tomu, že ostatní posudzovatelia vznesú rovnaké problémy v inom zázname. Podobne je potrebné vyhnúť sa zoskupovaniu viacerých problémov do jedného záznamu v denníku problémov, najmä ak majú rôznorodú povahu; tento postup by sťažil následnú kontrolu a uzavretie záznamu v OSS zoskupujúceho všetky problémy.

#### 3.7.10.2. Kategorizácia problémov

Významnosť problémov bude rôzna a kategorizácia je užitočný nástroj, ktorý prispeje k ich náležitému riešeniu. Každá kategória problému si bude vyžadovať iný prístup.

##### 3.7.10.2.1. problém „typu 1“

Problém „typu 1“ sa týka dodatočných vysvetlení, ktoré má žiadateľ poskytnúť a ktoré sa týkajú:

- › pochopenia toho, ako je sprievodná dokumentácia k aplikácii štruktúrovaná v knižnici OSS,
- › miesta, kde nájsť určité dôkazy alebo dokumenty v knižnici OSS,
- › nejasných vyhlásení alebo záverov v dokumentácii,
- › potenciálnych rozporov medzi dokumentmi,
- › atď.

Problémy klasifikované ako „typ 1“ si nevyžadujú úpravy v sprievodnej dokumentácii k žiadosti. Nevyriešenie problému „typu 1“ nepredstavuje dôvody na zamietnutie žiadosti. Ak problém nie je uspokojivo vyriešený, povoľujúci subjekt použije svoj posudok, aby pokračoval v posudzovaní s použitím dostupných informácií.

Pokiaľ ide o problémy zaradené do kategórie „typ 1“, životný cyklus problému by sa dal zhrnúť do týchto hlavných krokov:

- › Nejaký aspekt žiadosti nie je jasný. Žiadateľ je vyzvaný, aby ho objasnil.

- › Žiadateľ poskytne odpoveď.
- › Ak sa odpoveďou úspešne vyrieši neistota, problém je „vyriešený“.
- › Ak sa odpoveďou nevyrieši situácia alebo k odpovedi nedôjde, problém je klasifikovaný ako „problém pretrváva“. Žiadateľ môže byť požiadaný o podrobnejšie objasnenie.

#### 3.7.10.2.2. problém „typu 2“

Problém „typu 2“ sa týka menších zmien, ktoré má žiadateľ vykonať v sprievodnej dokumentácii k žiadosti, ako napríklad;

- › oprava nesprávnych odkazov na dokumenty alebo medzi nimi (vrátane dátumov vydania a/alebo verzií),
- › zlepšenie formulácií v nejasných vyhláseniach alebo záveroch v dokumentácii (napr. výsledky nezávislého posúdenia postupu plnenia požiadaviek v hodnotiacej správe orgánu AsBo);

Nevyriešenie problému „typu 2“ nepredstavuje dôvody na zamietnutie žiadosti. Ak problém nie je uspokojivo vyriešený, povoľujúci subjekt použije svoj posudok, aby pokračoval v posudzovaní s použitím dostupných informácií.

Pokiaľ ide o problémy kategorizované ako „typ 2“, životný cyklus problému by sa dal zhrnúť do týchto hlavných krokov:

- › Vyžaduje sa zmena dokumentácie žiadosti alebo prijatie menej rozsiahleho opatrenia zo strany žiadateľa. Žiadateľ je na to upozornený.
- › Opatrenie je ponechané na žiadateľa.
- › Žiadateľ poskytne odpoveď, ktorá obsahuje zmenu dokumentácie alebo výsledok opatrenia, ktoré žiadateľ prijal.
- › Ak odpoveď obsahuje úspešné vyriešenie, problém je „vyriešený“.
- › Ak sa odpoveďou nevyrieši problém alebo k odpovedi nedôjde, problém je klasifikovaný ako „problém pretrváva“.

#### 3.7.10.2.3. problém „typu 3“

Problém „typu 3“ sa týka významných zmien, ktoré má žiadateľ vykonať v sprievodnej dokumentácii k žiadosti. Vyžadujú sa obmedzujúcejšie alebo dodatočné podmienky používania a iné obmedzenia na účel prijatia rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.

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

Príklady problémov „typu 3“ sú:

- › Nesúlad s požiadavkou TSI pri konštrukčnej rýchlosti vozidla (napr. dynamika jazdy pri 200 km/h). Pri nižšej rýchlosti (napr. 160 km/h) však výsledky posudzovania zhody preukazujú súlad s požiadavkami TSI a umožnili by vydanie povolenia so zníženou maximálnou povolenou rýchlosťou.
- › Nesúlad s požiadavkou TSI za určitých prevádzkových podmienok (napr. prekročenie parametrov interakcie medzi zberačom a koľajnicami v dvojitej súprave, keď sú aktívne zberače umiestnené na oboch koncoch súpravy). Podmienky používania, ktoré zakazujú takúto konfiguráciu v prevádzke, pričom všetky ostatné možné konfigurácie spĺňajú požiadavky, by umožnili vydanie povolenia.

Keď sa žiadateľovi predloží problém „typu 3“:

- › Žiadateľ je vyzvaný, aby navrhol opatrenia, ktoré sa majú prijať (obmedzujúcejšie podmienky používania).
- › Subjekt, ktorý poukázal na problém, buď povoľujúci subjekt, alebo orgán NSA pre oblasť použitia posúdi návrh.
- › Ak je návrh obmedzujúcejších podmienok alebo obmedzení uspokojivý, tvorí súčasť žiadosti. Problém je „vyriešený“; posúdenie pokračuje a problém už nebráni v prijatí rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.
- › Ak je návrh neuspokojivý, zamietne sa. Problém zostane v stave „problém pretrváva“ a žiadateľ je vyzvaný, aby predložil ďalšie návrhy.
- › Ak sa nenájde žiadny uspokojivý návrh na prísnejšie podmienky používania, povoľujúci subjekt prijme negatívne rozhodnutie a žiadosť zamietne.

#### 3.7.10.2.4. problém „typu 4“

V prípade problému „typu 4“ sa vyžaduje, aby žiadateľ zmenil dokumentáciu k žiadosti (nesplnenie požiadaviek). Problém musí byť vyriešený predtým, ako sa môže prijať rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh. Môže tvoriť základ pre opodstatnenú pochybnosť, ako je stanovené v článku 42 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Ak problémy „typu 4“ nie je možné vyriešiť pred koncom vymedzeného časového rámca na posúdenie – alebo predĺženého časového rámca, ak bolo poukázané na opodstatnenú pochybnosť a v riadne zaznamenananej dohode so žiadateľom bol časový rámec predĺžený – usúdi sa, že žiadosť bude zamietnutá. V tejto kategórii problémov v zásade nie je možné vymedziť dodatočné podmienky používania, ktoré by umožnili vydanie povolenia (inak by boli spočiatku kategorizované ako problém „typu 3“). Ale po hlbšej analýze problému a diskusii so žiadateľom môže byť problém „typu 4“ vyriešený uplatnením podmienok používania.

Príklady problémov „typu 4“ sú:

- › Osvedčenia ES a vyhlásenia ES sa nezhodujú s odkazmi uvedenými v ERATV (osvedčenia ES o typovej skúške alebo o preskúmaní konštrukčného návrhu) a/alebo s informáciami dostupnými v ERADIS
- › Dôkazy uvedené v správe orgánu AsBo o plnení požiadaviek, ktoré boli použité ako základ pre nezávislé posúdenie, nezahŕňajú denník nebezpečenstiev, posúdenie rizík, opis postupu, ktorý žiadateľ dodržiava, atď.
- › V rámci postupu overovania ES sa nezohľadňujú pravidlá rozšírenia oblasti použitia existujúcich vozidiel, ktoré nie sú v súlade s technickými špecifikáciami, povolených podľa smernice 2008/57/ES alebo prevádzkovaných pred 19. júlom 2010
- › Chýbajúce preklady dôkazov týkajúcich sa vnútroštátnych pravidiel, ktoré majú posúdiť orgány NSA pre oblasť použitia podľa jazykovej politiky opísanej v ich usmerneniach
- › Podmienky používania vo formulári žiadosti v OSS nie sú v súlade s o sprievodnou dokumentáciou k žiadosti v OSS (osvedčenia a vyhlásenia ES a sprievodné dokumentácie, správa orgánu NoBo, správa orgánu AsBo pre postup plnenia požiadaviek atď.) ani s kódovanými a nekódovanými obmedzeniami v ERATV

V prípadoch, keď sa vyskytne problém „typu 4“:

- › Žiadateľ je vyzvaný, aby navrhol opatrenia, ktoré sa prijímú na vyriešenie problému. Žiadateľ predloží písomný návrh opatrení, ktoré sa majú prijať na vyriešenie problému, a časový rámec potrebný na zabezpečenie zmeny dokumentácie žiadosti; navrhovaný časový rámec nesmie presiahnuť zákonnú lehotu na vydanie povolenia povoľujúcim subjektom (4 mesiace od uznania žiadosti za úplnú), pokiaľ nevznikne odôvodnená pochybnosť (pozri oddiel 3.7.11).

- › Subjekt, ktorý poukázal na problém, buď povoľujúci subjekt, alebo orgán NSA pre oblasť použitia posúdi návrh.
- › Ak je návrh uspokojivý, subjekt, ktorý problém vzniesol, informuje žiadateľa.
- › Ak je návrh neuspokojivý, subjekt, ktorý poukázal na problém, informuje žiadateľa o dôvodoch, prečo je neuspokojivý a problém je klasifikovaný v stave „problém pretrváva“. Žiadateľ by mal poskytnúť zmenený návrh so zohľadnením poskytnutých dôvodov.
- › Žiadateľ predloží zmenu dokumentácie žiadosti v súlade s prijatým návrhom pred uplynutím lehoty na posúdenie.
- › Ak je zmena uspokojivá, je zaradená do dokumentácie žiadosti. Problém je „vyriešený“; posúdenie pokračuje a problém už nebráni v prijatí rozhodnutia o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh.
- › Ak je zmena neuspokojivá, nie je zaradená do dokumentácie žiadosti. Problém zostane v stave „problém pretrváva“ a žiadateľ by mal vykonať ďalšie zmeny v dokumentácii žiadosti.
- › Ak žiadateľ nepredložil zmenu v zákonnej lehote na posúdenie žiadosti, povoľujúci subjekt prijme rozhodnutie na základe dostupných informácií, čo v prípade problémov typu 4 znamená, že žiadosť bude zamietnutá.

Povoľujúce subjekty a orgány NSA pre oblasť použitia by mali priebežne monitorovať lehoty stanovené pre problémy typu 4. Ak sa blíži koniec dohodnutého časového rámca a/alebo zákonnej lehoty na posúdenie a žiadateľ nepredložil zmenu dokumentácie k žiadosti, ktoré by umožnilo uzavrieť problém typu 4, povoľujúcim subjektom a/alebo orgánom NSA pre oblasť použitia sa odporúča, aby kontaktovali žiadateľa a požiadali ho o potvrdenie, či bude schopný dodržať dohodnutý časový rámec alebo nie, a dohodli sa na novom časovom rámci, ak je to možné.

Keď sa blíži zákonná lehota na posúdenie a žiadateľ potvrdí, že nebude schopný včas poskytnúť chýbajúce dôkazy, povoľujúci subjekt môže buď prijať rozhodnutie na základe dostupných informácií (zamietnutie žiadosti), alebo v riadne odôvodnených prípadoch môže navrhnúť predĺženie lehoty prostredníctvom opodstatnených pochybností, pozri oddiel 3.7.11. Tento postup sa nepoužíva ako metóda na predĺženie lehoty na posúdenie na neurčito, ale ako výnimočné opatrenie, ktoré sa má použiť v odôvodnených prípadoch, keď žiadateľ potrebuje na zmenu dokumentácie k žiadosti viac času, ako bolo plánované.

### 3.7.11. Článok 42: Opodstatnená pochybnosť

Riadenie opodstatnenej pochybnosti by sa malo vykonať prostredníctvom záznamu problémov, na ktorý sa odkazuje v článku 41 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia vyjadrujúce opodstatnenú pochybnosť by mali jasne uviesť, že ide o opodstatnenú pochybnosť pri identifikácii takého problému „typu 4“, aby bol žiadateľ upovedomený.

Keďže nie je možné predvídať, kedy by mohla byť vznesená opodstatnená pochybnosť, ani čas potrebný na spracovanie opodstatnenej pochybnosti, v právnych textoch nie sú stanovené žiadne lehoty pre povoľujúce subjekty a orgány NSA pre oblasť použitia na vznesenie opodstatnenej pochybnosti. Ak však povoľujúci subjekt a/alebo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia majú opodstatnenú pochybnosť, mali by na ňu poukázať bezodkladne a spracovať ju.

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

- › splnenie základných požiadaviek počas jednotlivých fáz postupu (konštrukcia, výroba, overenie a schvaľovanie) žiadateľom a podporujúcimi subjektmi s cieľom zabezpečiť dodržanie súladu so všetkými relevantnými právnymi predpismi,
- › aspekty typu vozidla, ktoré by mohli brániť bezpečnému používaniu v oblasti použitia, keď sa používa s definovanými a určenými podmienkami používania,



- › postup, ktorým sa riadil žiadateľ a podporujúce subjekty. Pokiaľ ide o podporujúce subjekty, ide najmä o problémy týkajúce sa kompetencií a práce vykonanej orgánom NoBo, DeBo a/alebo AsBo, a to môžu byť dôvody na obmedzenie, pozastavenie alebo stiahnutie ich notifikácie, ako je stanovené v článku 39 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/797, alebo ktoré opodstatňujú opatrenia podľa článku 11 ods. 2 nariadenia 402/2013/EÚ,
- › Konzistentnosť a relevantnosť poskytnutej dokumentácie (vrátane chýbajúcich prekladov podľa článku 10 nariadenia (EÚ) 2018/545, pozri oddiel 3.2.10),
- › nesplnenie požiadaviek podľa článku 26 ods. 2 smernice 2016/797, a/alebo
- › relevantné informácie zaznamenané podľa článku 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545.

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

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

V prípade, že povoľujúci subjekt/orgán NSA pre oblasť použitia vyjadrí opodstatnenú pochybnosť, a ak žiadateľ v riadne zaznamenananej dohode s povoľujúcim subjektom súhlasí, že treba poskytnúť ďalšie informácie, žiadateľ by mal navrhnúť nápravné opatrenia a časový rámec (vrátane predĺženia časového rámca posúdenia v prípade potreby, pozri oddiel 3.7.3). Povoľujúci subjekt a dotknutý orgán NSA pre oblasť použitia preskúma návrh a informuje žiadateľa o výsledkoch svojho posúdenia.

V závislosti od povahy opodstatnenej pochybnosti môže žiadateľ potrebovať dodatočný čas na poskytnutie doplňujúcich informácií (najmä ak sú potrebné testy na sieti). V takomto prípade sa povoľujúci subjekt môže s riadne zaznamenaným súhlasom žiadateľa a v koordinácii s orgánmi NSA pre oblasť použitia, ktorých sa týka opodstatnená pochybnosť (ak existuje), dohodnúť na predĺžení lehoty na posúdenie nad rámec štyroch mesiacov stanovených v článku 21 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797; orgány NSA pre oblasť použitia nemôžu predĺžiť lehotu na posúdenie z vlastnej iniciatívy. Ďalšie podrobnosti sú uvedené v oddiele 3.7.3).

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

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

Problém „typu 4“, ako je stanovené v článku 41 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545, nebude vždy opodstatnenou pochybnosťou. Ak je jasné, (t. j. nie sú pochybnosti o tom, že poskytnuté dôkazy neumožňujú vydanie povolenia) že problém povedie k priamemu zamietnutiu žiadosti, malo by sa poukázať na problém „typu 4“, ktorý sa nepovažuje za opodstatnenú pochybnosť. V takom prípade sa lehota na posúdenie zvyčajne nepredlžuje.

Ak žiadateľ nepredložil zmenu a doplnenie v predĺženej lehote po opodstatnených pochybnostiach, povoľujúci subjekt by mal prijať rozhodnutie na základe dostupných informácií, čo v prípade problému typu 4 znamená, že žiadosť bude zamietnutá a povolenie nebude vydané.

### **3.7.12. Článok 43: Kontroly, ktoré má vykonávať povoľujúci subjekt, pokiaľ ide o posúdenia vykonané príslušnými orgánmi NSA pre oblasť použitia**

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

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

Pokiaľ ide o opis postupu rozhodcovského konania, preskúmania a odvolania, pozri vývojový diagram pre fázu 5 vrátane vývojových diagramov pre čiastkové fázy 5.1 a 5.2. v oddiele 4.

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

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

V prípade, že povoľujúci subjekt nesúhlasí s odporúčaním orgánu NSA pre oblasť použitia alebo identifikuje akýkoľvek problém počas svojho procesu uistenia sa, mal by ich preskúmať spolu s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia. V každom takomto preskúmaní by mal byť zapojený žiadateľ, ak je to potrebné, aby sa dohodlo vzájomne prijateľné posúdenie, a ak nie je možné dospieť k dohode, povoľujúci subjekt by mal prijať vhodné opatrenia.

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

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

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

#### **3.7.13.2. Rozhodcovské konanie podľa článku 12 ods. 4 písm. b) nariadenia (EÚ) 2016/796 (odvolacia rada)**

V prípadoch, keď nie je možné zabezpečiť konzistentnosť rozhodnutí do jedného mesiaca od začiatku koordinačného postupu medzi agentúrou a príslušným orgánom (orgánmi) NSA, by záležitosť mala byť postúpená príslušnému orgánu (orgánom) NSA na rozhodcovské konanie odvolacej rade v súlade s predpismi a postupmi odvolacej rady. Rozhodcovské konanie sa uplatňuje, len ak je agentúra povoľujúcim subjektom.

Ako je stanovené v článku 21 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/797, rozhodcovské konanie je potrebné vyriešiť do 1 mesiaca. Počas uplatňovania rozhodcovského konania môže byť postup vydávania povolenia pozastavený a časový rámec uvedený v oddiele 3.7.3 je vtedy tiež pozastavený. Agentúra by mala žiadateľovi uviesť dôvody pozastavenia.

Rozhodnutie odvolacej rady prijaté v rámci rozhodcovského konania by malo byť oznámené agentúre a príslušnému orgánu (orgánom) NSA v súlade s predpismi a postupmi odvolacej rady.

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

### **3.7.14. Článok 45: Záver týkajúci sa posúdenia žiadosti**

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

### **3.7.15. Článok 46: Rozhodnutie o vydaní povolenia alebo o zamietnutí žiadosti**

## **3.8. Kapitola 7 – Fáza 6 – Záverečná dokumentácia a udelenie povolenia**

Opis procesu je uvedený vo vývojovom diagrame pre fázu 6 v časti 4.

### 3.8.1. Článok 47: Záverečná dokumentácia týkajúca sa povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh

Celá sprievodná dokumentácia k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46 nariadenia (EÚ) 2018/545 je zložená zo žiadosti a sprievodnej dokumentácie k žiadosti predloženej žiadateľom a všetkých dokumentov použitých povoľujúcim subjektom na to, aby dospel k záveru, vrátane rozhodnutia povoľujúcich subjektov.

Rozhodnutie o vydaní povolenia pre typ vozidla a/alebo povolenia na uvedenie vozidla na trh by malo byť založené na informáciách poskytnutých v žiadosti a v (konečnej) dokumentácii o posúdení.

Povoľujúci subjekt dokončí administratívne uzavretie tým, že zabezpečí, že všetka dokumentácia a záznamy boli preskúmané, organizované a archivované.

Povoľujúci subjekt by mal vykonávať koordináciu s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia s cieľom identifikovať získané poznatky, ktoré sa použijú pri budúcich posúdeniach. Môžu sem patriť informácie o problémoch a rizikách, ako aj postupy, ktoré dobre fungovali, a môžu sa uplatniť v budúcich posúdeniach a prípadne sa o ne možno podeliť s inými orgánmi (alebo získané od iných orgánov) v záujme stáleho zlepšovania.

### 3.8.2. Článok 48: Informácie vo vydanom povolení pre typ vozidla

#### 3.8.2.1. Zrušenie časových obmedzení vo vydanom povolení spôsobených administratívnym problémom

Nezriedka sa v platnosti vydaných povolení vyskytujú dočasné obmedzenia alebo časové obmedzenia. Ak je potrebné zrušiť dočasné obmedzenie v povolení, ktoré bolo zavedené z dôvodu otvoreného problému, a uzavretie problému si nevyžaduje ďalšie zmeny vozidla a/alebo typu vozidla (technické vlastnosti nie sú ovplyvnené), žiadateľ predloží povoľujúcemu subjektu alebo vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu (NSA) dôkazy potrebné na vyriešenie problému akýmkoľvek dohodnutým spôsobom.

Príklady takýchto problémov sú:

- › chýbajúce dôkazy (napr. konečné verzie skúšobných protokolov), keď žiadateľ a orgány posudzovania zhody môžu predložiť dostatočné dôkazy na preukázanie, že typ vozidla spĺňa základné požiadavky, čo povoľujúcemu subjektu umožní dosiahnuť dostatočnú úroveň istoty na vydanie časovo obmedzeného povolenia,
- › čakajúce aktualizované verzie dokumentov (napr. niektoré aktualizácie sú potrebné v dokumentoch, ktoré sú už zahrnuté v dokumentácii priloženej k žiadosti, aby sa lepšie objasnili určité aspekty, vyriešili nezrovnalosti, poskytl dodatočné informácie atď.),
- › potreba aktualizovať ERADIS o najnovšie verzie osvedčení a/alebo vyhlásení ES, ak sú predchádzajúce verzie už nahrané do ERADIS a je potrebné opraviť drobné chyby,
- › atď.

Povoľujúci subjekt alebo orgán NSA, ktorý vydal povolenie, by mal dočasné obmedzenie zrušiť bez potreby vydania nového povolenia a zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať ERATV.

V prípadoch, keď povolenie vydal orgán NSA:

- › Orgán NSA by mal zrušiť obmedzenie bez ohľadu na právny režim, v ktorom bolo povolenie vydané, a na súčasný právny režim v dotknutom členskom štáte (napr. povolenie vydané podľa smernice 2008/57/ES, ktoré má zmeniť orgán NSA členského štátu, ktorý už transponoval smernicu (EÚ) 2016/797).
- › Môže ísť o aktualizáciu existujúceho povolenia, list, ktorým sa ruší obmedzenie, atď., v závislosti od možností, ktoré umožňuje platný vnútroštátny právny rámec v jednotlivých členských štátoch. Žiadateľ môže zaslať chýbajúcu dokumentáciu príslušnému orgánu NSA akýmkoľvek dohodnutým spôsobom.
- › Agentúra nezohráva žiadnu úlohu bez ohľadu na oblasť použitia povoleného typu vozidla.

Je potrebné poznamenať, že lehoty sú povolené len v určitých prípadoch podľa článku 46 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/545 a malo by sa im čo najviac predchádzať.

### 3.8.2.2. Úprava podmienok používania vo vydanom povolení pre typ vozidla

V povolení pre typ vozidla a v povolení na uvedenie vozidla na trh sa uvádzajú podmienky používania podľa článku 21 ods. 10 písm. d) smernice a článkov 48 a 49 nariadenia (EÚ) 2018/545. Povolenie na uvedenie do prevádzky podľa smernice 2008/57/ES môže obsahovať aj podmienky a iné obmedzenia podľa článku 21 ods. 6 smernice.

Podmienky používania sú základné konštrukčné charakteristiky podľa článku 46 ods. 5 a článku 48 písm. c) bodu iii) nariadenia (EÚ) 2018/545. Zmeny v podmienkach používania, ktoré sú uvedené vo vydanom povolení, by sa preto mali riešiť uplatnením článku 15 nariadenia (EÚ) 2018/545.

#### 3.8.2.2.1. Úprava podmienok používania si vyžaduje zmeny vozidla a/alebo typu vozidla

V závislosti od kategorizácie zmeny (ktorá by mala zohľadňovať vplyv v podmienkach používania) podľa článku 15 ods. 1 nariadenia a v závislosti od toho, či je subjekt riadiaci zmenu zároveň držiteľom povolenia pre typ vozidla, existuje niekoľko možností.

Ak je subjekt riadiaci zmenu držiteľom povolenia pre typ vozidla:

- › Ak je zmena kategorizovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. b), príslušný povoľujúci subjekt alebo orgán NSA môže zmeniť podmienky používania bez potreby vydania nového povolenia prostredníctvom OSS. Môže ísť o aktualizáciu existujúceho povolenia, list, ktorým sa ruší obmedzenie atď.
- › Ak je zmena kategorizovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. c), okrem úpravy podmienok používania je potrebné vytvoriť verziu typu vozidla v ERATV podľa článku 15 ods. 3 nariadenia. Subjekt, ktorý by bol povoľujúcim subjektom v prípade, že by si takáto zmena vyžadovala nové povolenie, by mal prevziať zodpovednosť za vytvorenie verzie na základe informácií poskytnutých subjektom riadiacim zmenu a na základe údajov dostupných v ERATV pre typ vozidla.

Na presun existujúcich vozidiel z východiskového typu/variantu do verzií v dôsledku zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c) nie je potrebné predložiť žiadosť o povolenie na uvedenie na trh v súlade s novovytvorenou verziou. Prevádzkovateľ aktualizuje svoje záznamy (riadenie konfigurácie vozidiel) a požiada o aktualizáciu NVR/ECVVR/EVR.

- › Ak je zmena kategorizovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. d), musí sa podať žiadosť o nové povolenie prostredníctvom OSS. Subjekt riadiaci zmenu si môže vybrať povoľujúci subjekt (agentúru alebo príslušný orgán NSA), ak oblasť použitia zahŕňa jeden členský štát; ak oblasť použitia zahŕňa viac ako jeden členský štát, povoľujúcim subjektom je agentúra.

Ak subjekt riadiaci zmenu nie je držiteľom povolenia pre vozidlo alebo neexistuje povolenie pre typ vozidla, a preto neexistuje držiteľ povolenia pre typ vozidla, všetky zmeny kategorizované podľa článku 15 ods. 1 písm. b), c) alebo d) nariadenia (EÚ) 2018/545 vedú k novému povoleniu podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545.

Ak je zmena klasifikovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. b) alebo c) a má vplyv len na vozidlo(-á), subjekt riadiaci zmenu, ktorý nie je držiteľom povolenia pre typ vozidla, môže predložiť oznámenie podľa článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545.

#### 3.8.2.2.2. Úprava podmienok používania si nevyžaduje ďalšie zmeny vozidla a/alebo typu vozidla

Ak si úprava podmienok používania nevyžaduje žiadne ďalšie zmeny vozidla a/alebo typu vozidla, ani nemá vplyv na hodnoty technických parametrov, a príslušné podmienky používania:

- › neboli zaznamenané v príslušnom zázname ERATV (kódované a nekódované obmedzenia), ale boli riadne zahrnuté vo vydanom povolení pre typ vozidla,

- › nemajú žiadny vplyv na prevádzkové vlastnosti typu vozidla (napr. rýchlosť, zaťaženie, nedostatok prevýšenia, počet pripojených jednotiek atď.),
- › nesúvisia s parametrami súvisiacimi s technickou kompatibilitou so sieťou (napr. zaťaženie, rozchod, aktívne usporiadanie zberača atď.),
- › duplicitné hodnoty technických parametrov (napr. základný parameter 4.2.1 Referenčný profil vs. kódované obmedzenie 3.1.2.3 - 2.1, základný parameter 4.1.3 Rozchod dvojkolesia vs. kódované obmedzenie 3.1.2.3 - 2.2 rozchod dvojkolesia atď.),
- › ukladajú žiadateľovi povinnosť predložiť dodatočné dôkazy alebo dokumentáciu, špecifikovať kritériá, ktoré musia dodatočné dôkazy alebo dokumentácia spĺňať, aby sa považovali za prijateľné, a neznamenajú žiadnu zmenu v prevádzkových vlastnostiach alebo v oblasti použitia, a/alebo
- › neukladajú žiadne konkrétne podmienky používania vozidla alebo obmedzenia (napr. pripomienky, poznámky alebo vyhlásenia orgánov posudzovania zhody a/alebo povoľujúcich subjektov, odkazy na príručku vodiča, odkaz na plán údržby, odkaz na posúdenie rizika atď.)

možno to považovať za zmenu, ktorá v skutočnosti nemá vplyv na základnú konštrukčnú vlastnosť „Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia“, a potom ju možno klasifikovať podľa článku **15 ods. 1 písm. a)** nariadenia (EÚ) 2018/545, keď nemá vplyv na sprievodnú dokumentáciu k vyhláseniam ES o overení, alebo **15 ods. 1 písm. b)**, keď je potrebné aktualizovať sprievodnú technickú dokumentáciu (čo bude bežný prípad).

Povoľujúci subjekt alebo orgán NSA, ktorý vydal povolenie, by mal zrušiť príslušné podmienky používania a vydať novú revíziu vydaného povolenia bez toho, aby žiadateľ musel požiadať o nové povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545, a zodpovedajúcim spôsobom aktualizovať ERATV.

V ostatných prípadoch subjekt riadiaci zmenu analyzuje účinok úpravy podmienok používania (t. j. zmeny) a rozhodne, či ho možno priradiť k článku 15 ods. 1 písm. c) alebo d) nariadenia. V prípade, že subjekt riadiaci zmenu je držiteľom povolenia pre typ vozidla:

- › ak je zmena klasifikovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. c): príslušný povoľujúci subjekt alebo orgán NSA môže zmeniť podmienky používania bez toho, aby bolo potrebné vydanie nového povolenia, a je potrebné vytvoriť verziu typu vozidla v ERATV.
- › Prevádzkovateľ aktualizuje svoje záznamy (riadenie konfigurácie vozidiel) a požiada o aktualizáciu NVR/ECVVR/EVR. Nie je potrebné žiadať o povolenie na uvedenie na trh v zhode s novou verziou. Ak je zmena klasifikovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. d): musí sa podať žiadosť o nové povolenie prostredníctvom OSS.

Ak subjekt riadiaci úpravu podmienok používania nie je držiteľom povolenia pre vozidlo a úprava je kategorizovaná podľa článku 15 ods. 1 písm. c) alebo d) nariadenia (EÚ) 2018/545, vyžaduje sa nové povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia.

Ak je úprava podmienok používania klasifikovaná ako v článku 15 ods. 1 písm. b) alebo c) a má vplyv len na vozidlo (vozidlá), subjekt riadiaci takúto úpravu môže predložiť oznámenie podľa článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545.

### 3.8.2.3. Podmienky používania zdedené z existujúceho povolenia

V prípade nového povolenia a/alebo rozšírenia oblasti použitia musí povolenie pre typ vozidla, ktoré sa má vydať, obsahovať všetky podmienky používania, ktoré sú relevantné pre používanie vozidiel po zmene a/alebo rozšírení oblasti použitia, vrátane podmienok používania z východiskového typu/variantu alebo vozidla, ktoré sú zdedené a mali by sa zachovať (ide o základné konštrukčné charakteristiky z predchádzajúceho postupu vydávania povolení). Povoľujúci subjekt by mal takéto podmienky používania upraviť len v prípade rozporu s novými podmienkami používania (napr. podmienky používania platné pred



zmenou už nie sú platné alebo podmienky používania v pôvodnej oblasti použitia nie sú platné pre rozšírenú oblasť použitia), a to po konzultácii s príslušným orgánom NSA.

Vo vydanom povolení pre typ vozidla by sa malo rozlišovať medzi podmienkami používania, ktoré boli zdedené, zdedenými podmienkami používania, ktoré sú ovplyvnené zmenami a/alebo rozšírením oblasti použitia (ak existuje), a novými podmienkami používania, ktoré vyplývajú z nového procesu povoľovania.

### **3.8.3. Článok 49: Informácie vo vydanom povolení na uvedenie vozidla na trh**

#### **3.8.3.1. Identifikácia vozidiel**

Vozidlo, ktoré bolo zaregistrované, je identifikované európskym číslom vozidla (EVN), numerickým identifikačným kódom, ktorý je vymedzený v dodatku 6 k rozhodnutiu 2007/756/ES.

Po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh by vozidlo malo byť registrované v národnom registri vozidiel. Registrujúci subjekt by mal na základe žiadosti držiteľa o registráciu prideliť vozidlu EVN. Vydanie povolenia na uvedenie vozidla na trh a registrácia vozidla môžu byť spojené, uskutočniť sa paralelne alebo byť vykonané v slede (povolenie na uvedenie vozidla na trh vydané pred registráciou) podľa interných postupov registrujúceho subjektu a povoľujúceho subjektu. Bežnou praxou registračného subjektu je vopred vyhradiť pre držiteľa číslo, ktoré sa po registrácii vozidla stane EVN.

Je aj tak potrebné, aby bolo vozidlo identifikované pred vydaním povolenia na uvedenie vozidla na trh. Ak v čase, keď žiadateľ podá žiadosť o povolenie na uvedenie vozidla na trh, nie je vopred vyhradené alebo pridelené žiadne EVN, identifikácia vozidla sa môže vykonať s použitím vlastného systému výrobcu na identifikáciu vozidla alebo identifikáciou pomocou sériového výrobného čísla.

### **3.8.4. Článok 50: Evidencia v systémoch ERATV a ERADIS**

#### **3.8.4.1. ERATV**

Vydané povolenia pre typ vozidla zaznamená príslušný povoľujúci subjekt do ERATV. Žiadateľ, ak o to povoľujúci subjekt požiada, môže v mene povoľujúceho subjektu (pomocného používateľa) vyplniť určité časti návrhu záznamu ERATV.

Ďalšie informácie o ERATV (najmä praktická príručka) sú uvedené tu:

[https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en)

##### *3.8.4.1.1. Žiadosť o vytvorenie návrhu záznamu v ERATV*

Ak je povoľujúcim subjektom agentúra, tu je opísaný postup žiadosti o vytvorenie návrhu typu pred podaním žiadosti prostredníctvom OSS:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2676](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676)

Tento postup sa uplatňuje aj na žiadosť o vytvorenie verzie v ERATV po zmene klasifikovanej podľa článku 15 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545.

O vytvorenie návrhu záznamu v ERATV možno požiadať dlho pred podaním príslušnej žiadosti o povolenie pre typ vozidla. Podobne, ak povoľujúci subjekt udelí „pomocným používateľom“ ERATV povolenie na vyplnenie určitých častí návrhu záznamu v ERATV (t. j. oddiel 3 súlad s TSI a oddiel 4 technické parametre), túto činnosť možno vykonať aj pred predložením žiadosti o povolenie.

##### *3.8.4.1.2. Zmeny a/alebo rozšírenie oblasti použitia vozidiel bez povolenia pre typ vozidla/záznamu v ERATV*

V prípade vozidiel bez zodpovedajúceho povolenia pre typy vozidla, alebo ak takéto povolenie pre typ vozidla nie je zaregistrované v ERATV (napr. vozidlá povolené pred smernicou 2008/57/ES), je stále možné použiť prípady povolení opísané v článku 15 ods. 1 písm. c) - rozšírenie oblasti použitia - a/alebo v článku 15 ods. 1 písm. d) - nové povolenie - nariadenia (EÚ) 2018/545 za predpokladu, že existuje dôkaz, že vozidlá sú skutočne povolené a v prevádzke.



Vo väčšine prípadov vozidiel povolených pred smernicou 2008/57/ES nebol vykonaný postup overovania ES, nebol vymenovaný žiadny orgán na osvedčovanie zhody s požiadavkami TS, nebolo vydané povolenie pre typ vozidla a v dôsledku toho neexistuje žiadny záznam v ERATV. To znamená, že z existujúceho povolenia nie sú k dispozícii žiadne spoľahlivé údaje (t. j. údaje, ktoré by pred uverejnením v ERATV skontroloval orgán NoBo a povoľujúci subjekt).

Z tohto dôvodu by záznamy v ERATV po nových povoleniach a/alebo rozšírení oblasti použitia mali obsahovať len hodnoty parametrov, na ktoré majú vplyv zmeny a/alebo rozšírená oblasť použitia (ktoré sú v rozsahu postupu overovania ES a povolenia pre typ vozidla); hodnoty všetkých ostatných parametrov by mali zostať prázdne (pomocou „výnimočného režimu“ ERATV).

Ak by sa v ERATV vyplnili hodnoty všetkých parametrov, povoľujúci subjekt pre nové povolenie a/alebo rozšírenie oblasti použitia, ktorý má zabezpečiť konzistentnosť a súlad údajov, ktoré sa majú zahrnúť do ERATV, nemá možnosť splniť svoju zákonnú povinnosť, pretože neexistuje záruka presnosti alebo konzistentnosti údajov poskytnutých žiadateľom.

Pozri tiež oddiel 3.8.4.1.4.

#### *3.8.4.1.3. Aktualizácia osvedčení ES o typovej skúške alebo osvedčení ES o preskúmaní konštrukčného návrhu po zmenách podľa článku 15 ods. 1 písm. b)*

V prípade zmien klasifikovaných podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545, keď po nových overeniach orgánmi posudzovania zhody dôjde k vplyvu na osvedčenia ES o typovej skúške alebo osvedčeniach ES o preskúmaní konštrukčného návrhu, sa aktualizuje príslušný záznam v ERATV. V opačnom prípade nebude možné vydať povolenia na uvedenie na trh v zhode s príslušným typom pre novovyrobené vozidlá, ak sa osvedčenia ES o typovej skúške alebo osvedčenia ES o preskúmaní konštrukčného návrhu v sprievodnej dokumentácii k žiadosti nezhodujú s osvedčeniami uvedenými v ERATV.

Keďže osvedčenia ES o typovej skúške sa vzťahujú na subsystemy ako celok, na jeden subsystem uvedený v danej položke ERATV sa vzťahuje len 1 osvedčenie ES o typovej skúške. Za určitých špecifických okolností (napr. nové osvedčenie ES sa vzťahuje len na zmeny a nevyužíva predchádzajúce osvedčenie ES, a preto sa nevzťahuje na celý subsystem) môže byť potrebné postúpiť viac ako jedno osvedčenie ES o typovej skúške pre subsystem.

Zodpovednosť za žiadosť o aktualizáciu príslušného záznamu v ERATV a za presnosť a integritu súvisiacich údajov nesie držiteľ povolenia pre typ vozidla (riadenie konfigurácií typu vozidla). Aktualizácia položky v ERATV nepredstavuje súhlas dotknutého povoľujúceho subjektu s kategorizáciou zmeny vykonanou subjektom riadiacim zmenu.

Ak povoľujúcim subjektom, ktorý vydal povolenie pre typ vozidla, bola agentúra, tu je opísaný postup žiadosti o takúto aktualizáciu:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2675](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2675)

#### *3.8.4.1.4. Záznamy v ERATV po novom povolení a/alebo rozšírení oblasti použitia*

Hodnoty parametrov ERATV musia vychádzať z vydaného povolenia pre typ vozidla, ktoré sa opiera o postup overovania ES (t. j. posúdenie požiadaviek TSI notifikovaným orgánom).

V prípade nového povolenia a/alebo rozšírenia oblasti použitia sa povoľujúci subjekt riadi prístupom „delta“: povolenie pre typ vozidla vydané po zmenách a/alebo rozšírení oblasti použitia sa vzťahuje len na zmeny (a vplyv v nezmenených častiach) a rozšírenú oblasť použitia. V dôsledku toho sa záznam v ERATV, ktorý je digitalizáciou vydaného povolenia pre typ vozidla, vzťahuje len na „deltu“ a obsahuje len hodnoty parametrov ovplyvnených zmenami a/alebo rozšírenou oblasťou použitia bez ohľadu na to, či väčšina parametrov v oddiele 4 nemá žiadnu hodnotu; neexistujú žiadne obmedzenia týkajúce sa toho, koľko hodnôt môže zostať prázdnych.

Pretože záznam v ERATV musí obsahovať identifikátor typu/variantu, z ktorého nový typ/variant/verzia pochádza, kde možno nájsť hodnoty parametrov, ktoré nie sú ovplyvnené.

Takéto typy môžu žiadatelia používať pri predkladaní žiadostí o povolenie na uvedenie na trh s použitím prípadu povolenia opísaného v článku 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545, zhoda s typom. Zmeny, ktoré sa majú vykonať vo vozidlách, musia zodpovedať zmenám posudzovaným v rámci príslušného povolenia pre typ vozidla; tento prípad povolenia sa nemôže použiť na uplatnenie zmeny na vozidlá, ktoré sa líšia od vozidla a/alebo typu použitého ako východiskový bod pre nové povolenie (pozri oddiel 3.3.2.6).

#### 3.8.4.2. Zostavenie záznamov v ERATV

Smernica (EÚ) 2016/797 zahŕňa pojmy typ vozidla a povolenie pre typ vozidla, ktoré sa vyskytovali už v smernici 2008/57/ES. V nariadení (EÚ) 2018/545 sa tento pojem ďalej vymedzil a spresnil určením dvoch kategórií: variant typu vozidla a verzia typu vozidla alebo variantu typu vozidla.

Vzhľadom na vymedzenia pojmov variant a verzia v nariadení:

- › Verzie verzií nie sú povolené,
- › Verzie možno vytvoriť z typu alebo z variantu typu a
- › Rozšírenie oblasti použitia by malo viesť k vytvoreniu nového typu alebo novej verzie.

To má vplyv na držiteľov povolení pre typy vozidiel, pretože neumožňuje ďalší vývoj verzie a núti ich vždy vytvárať nové typy. Držiteľ povolenia pre typ vozidla sa môže vždy rozhodnúť požiadať o nový typ, a to aj v prípade rozšírenia oblasti použitia, po ktorom sa prípadné následné konfigurácie (varianty a verzie) budú počítať od začiatku.

Výsledkom však budú rôzne typy a/alebo verzie v závislosti od oblasti použitia povolenia a postupnosti povolení v čase, ktoré držiteľ povolenia pre typ vozidla dodržiava, pričom technické vlastnosti všetkých typov/verzií by boli rovnaké.

Pri podávaní žiadosti o povolenie na uvedenie vozidiel na trh v zhode s už povoleným typom musí žiadateľ identifikovať typ/verziu, s ktorou je vozidlo v zhode. Táto voľba tiež definuje oblasť použitia takéhoto vozidla (oblasť použitia referenčného typu/verzie). Vzhľadom na skutočnosť, že pri žiadosti o povolenie v zhode s už povoleným typom nie je možné zvoliť niekoľko typov/verzií pre dané vozidlo, bráni to povoleniu v určitých kombináciách členských štátov v oblasti použitia, hoci vozidlo by bolo de facto povolené vo všetkých dotknutých členských štátoch.

Podobná situácia nastáva v prípade verzií vytvorených po pridaní zlučiteľnosti systému ETCS (ESC)/zlučiteľnosti rádiového systému (RSC) k existujúcemu typu vozidla alebo variantu typu vozidla podľa bodu 7.2.1a.1 TSI CCS a v prípade verzií v dôsledku zmeny klasifikovanej podľa článku 15 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545, pretože následné vývojové zmeny (konkrétne pridanie ďalších ESC/RSC alebo vykonanie následných zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. c)) novovytvorenej verzie by neboli povolené.

V nasledujúcom oddiele sa uvádzajú podmienky, za ktorých je možné skompilovať existujúce záznamy v ERATV (zvyčajne verzie) do nového záznamu, čo umožní použiť jasný záznam v ERATV pri predkladaní žiadostí o povolenie na uvedenie na trh v súlade s typom.

##### 3.8.4.2.1. Zostavenie záznamov vytvorených v ERATV po rozšírení oblasti použitia na iný členský štát EÚ

Na základe žiadosti a na výhradnú zodpovednosť držiteľa povolenia pre typ vozidla sa povoľujúci subjekt môže rozhodnúť vytvoriť v ERATV novú verziu, v ktorej budú zostavené typy alebo verzie typu vozidla, ktoré už boli zaregistrované v ERATV na základe povolenia na rozšírenie oblasti použitia. Každý z existujúcich záznamov, ktoré budú zostavené, zostáva platný a žiadatelia ho môžu použiť pri podávaní žiadostí o povolenie na uvedenie na trh v súlade s typom.

Zostavenie typov<sup>8</sup> a/alebo verzií nie je povolením, ale výstupom služby, ktorá zostavuje existujúce záznamy v ERATV vytvorené po rozšírení oblasti použitia daného typu alebo variantu.

<sup>8</sup> Typ povolený po rozšírení oblasti použitia, keď držiteľ povolenia pre typ vozidla rozhodne, že sa má vytvoriť nový typ podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/545

Hoci počet povolených kompilácií nie je obmedzený, žiadateľ by mal vysvetliť dôvody konkrétnej kompilácie (napr. zmluva podpísaná na poskytnutie vozidiel s plánovanou oblasťou použitia, na ktorú sa nevzťahuje žiadna iná verzia, pričom ten istý typ vozidla je de facto povolený vo všetkých členských štátoch oblasti použitia), pričom nie je potrebné predložiť podpornú dokumentáciu.

Výsledkom kompilácie bude nový záznam v ERATV. Identifikačné číslo typu sa priradí, ako keby išlo o novú verziu východiskového typu alebo variantu. Táto nová verzia zostaví hodnoty pre rôzne parametre (vrátane kódovaných a nekódovaných obmedzení) TV zodpovedajúce záznamom v ERATV, ktoré sa budú zostavovať. V časti s komentármi bude opísaný východiskový typ alebo východiskový variant a rôzne zostavené položky v ERATV (vrátane ich identifikačných čísel typu).

Podmienky, ktoré musia byť splnené pri kompilácii už povolených typov<sup>8</sup> a/alebo verzií, sú tieto:

- › Žiadateľ musí byť držiteľom povolenia pre typ vozidla pre východiskový typ alebo variant a pre všetky záznamy v ERATV, ktoré sa budú zostavovať,
- › Všetky záznamy v ERATV musia pochádzať z toho istého typu alebo z toho istého variantu, nie je možné kompilovať verzie z typu s verziami z variantu takéhoto typu,
- › Všetky záznamy v ERATV, ktoré sa budú zostavovať, by mal schváliť príslušný povoľujúci subjekt postupom stanoveným v nariadení (EÚ) 2018/545 a mali by byť zaregistrované v ERATV podľa smernice (EÚ) 2016/797,
- › Rôzne záznamy v ERATV, ktoré sa majú zostaviť, by sa mali týkať tých istých TSI vrátane povolení na neuplatňovanie, alternatívnych špecifikácií, výberu požiadaviek z novších verzií (selektívny prístup) a iných oddielov, s ktorými neexistuje zhoda),
- › Medzi jednotlivými záznamami v ERATV, ktoré sa majú zostaviť, nesmú byť žiadne zmeny technických charakteristík; inými slovami, záznamy v ERATV, ktoré sa majú zostaviť, musia zodpovedať rovnakému dizajnu,
- › Rozdiely, ktoré sú povolené medzi zostavovanými záznamami v ERATV, sa týkajú:
  - Hodnôt parametrov ERATV, ktoré sa môžu líšiť vzhľadom na skutočnosť, že každý typ<sup>9</sup> a/alebo verzia je povolená v inej oblasti použitia, ako napr.:
    - oblasť použitia;
    - podmienky používania, ak súvisia s vnútroštátnymi pravidlami alebo inými miestnymi osobitosťami príslušnej oblasti použitia,
    - odkaz na písomné vyhlásenie, ktoré sa vzťahuje na postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami,
    - dodatočné alebo odlišné technické charakteristiky v dôsledku rôznych kombinácií rozchodu koľají, elektrifikačného systému a systému CCS triedy B a/alebo
    - ESC / RSC.
  - Vnútroštátne predpisy pre špecifické prípady, otvorené body a aspekty, na ktoré sa nevzťahujú TSI, v prípade verzií po rozšírení oblasti použitia;
  - Odkazy na osvedčenia o typovej alebo preskúmaní konštrukčného návrhu,
  - Dátumy pôvodného povolenia,
  - Dátumy vytvorenia záznamov v ERATV a/alebo
  - Odkazy na dokument o povolení
- › Nesmú existovať žiadne rozpory alebo nezrovnalosti medzi rôznymi základnými konštrukčnými charakteristikami rôznych záznamov v ERATV, ktoré sa majú zostaviť, najmä kódované a nekódované obmedzenia.

<sup>9</sup> Typ povolený po rozšírení oblasti použitia, keď držiteľ povolenia pre typ vozidla rozhodne, že sa má vytvoriť nový typ podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/545

- › Všetky prechody medzi členskými štátmi v oblasti používania záznamov v ERATV, ktoré sa majú zostaviť (cezhraničná prevádzka), sú pokryté existujúcimi povoleniami, čo znamená, že možnosti cezhraničnej prevádzky medzi členskými štátmi v oblasti používania zostavenej verzie zostávajú nezmenené v porovnaní s existujúcimi jednotlivými typmi<sup>9</sup> a/alebo verziami a v dôsledku zostavenia nemožno zahrnúť žiadne ďalšie prechody.

#### 3.8.4.2.2. Zostavenie verzií vytvorených po pridaní typu zlučiteľnosti systému ETCS (ESC) / typu zlučiteľnosti rádiového systému (RSC)

Na základe žiadosti a na výhradnú zodpovednosť držiteľa povolenia pre typ vozidla sa povoľujúci subjekt môže rozhodnúť vytvoriť novú verziu, ktorá zostaví existujúce verzie ERATV typu vozidla alebo variantu typu vozidla, ak tieto verzie vznikli pridaním jedného alebo viacerých ESC/RSC k povolenému typu vozidla alebo variantu typu vozidla. Existujúce verzie zostávajú v platnosti. Nový záznam v ERATV bude mať identifikačné číslo typu zodpovedajúce novej verzii východiskového typu alebo variantu.

V časti s poznámkami sa v novom zázname opíše východiskový typ alebo variant a rôzne existujúce verzie, z ktorých sú prevzaté ESC/RSC (vrátane ich identifikačných čísel typu).

Podmienky, ktoré musia byť splnené pri kombinovaní už uverejnených verzií, sú:

- › Žiadateľ musí byť držiteľom povolenia pre typ vozidla pre všetky verzie, z ktorých sa budú ESC/RSC odoberať,
- › Všetky verzie musia byť odvodené od toho istého typu alebo od toho istého variantu, nie je možné kompilovať verzie z typu s verziami z variantu takéhoto typu,
- › Všetky verzie, ktoré budú zostavené, by mal príslušný povoľujúci subjekt predložiť na uverejnenie v ERATV,
- › Medzi jednotlivými verziami, ktoré sa majú zostaviť, nesmú byť žiadne zmeny technických charakteristík; inými slovami, verzie, ktoré sa majú zostaviť, musia mať rovnakú konštrukciu,
- › Povoľené rozdiely medzi záznamami v ERATV týkajúcimi sa verzii, ktoré sa majú zostaviť, sú:
  - ESC/RSC;
  - Odkazy na osvedčenia o typovej skúške alebo o preskúmaní konštrukčného návrhu subsystému riadenia, zabezpečenia a návštenia,
  - Odkaz na písomné vyhlásenie týkajúce sa postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami a/alebo
  - Dátumy vytvorenia záznamov v ERATV.

#### 3.8.4.2.3. Zostavenie verzií vytvorených na základe zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. c)

Na žiadosť a na výhradnú zodpovednosť držiteľa povolenia pre typ vozidla sa povoľujúci subjekt môže rozhodnúť vytvoriť novú verziu, v ktorej skompletizuje existujúce verzie ERATV typu vozidla alebo variantu typu vozidla, ak tieto verzie boli výsledkom zmeny klasifikovanej podľa článku 15 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545. Existujúce verzie zostávajú v platnosti.

Nový záznam v ERATV bude mať identifikačné číslo typu zodpovedajúce novej verzii východiskového typu alebo variantu.

V časti s komentármi sa v novom zázname opíše východiskový typ alebo variant a rôzne existujúce verzie, z ktorých pochádzajú rôzne zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c) (vrátane ich identifikačných čísel typu).

Podmienky, ktoré musia byť splnené pri kombinovaní už uverejnených verzií, sú:

- › Žiadateľom je držiteľ povolenia pre typ vozidla pre všetky verzie, z ktorých pochádzajú zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c),

- › Všetky verzie musia byť odvodené od toho istého typu alebo od toho istého variantu, nie je možné kompilovať verzie z typu s verziami z variantu takéhoto typu,
- › Všetky verzie, ktoré budú zostavené, by mal príslušný povoľujúci subjekt predložiť na uverejnenie v ERATV,
- › Verzie podľa článku 15 ods. 1 písm. c), ktoré sa majú zostaviť, majú rovnakú konštrukciu, a teda rovnaké hodnoty technických charakteristík v ERATV pre parametre, ktoré nie sú ovplyvnené zmenami,
- › Povoľené rozdiely medzi záznamami v ERATV týkajúcimi sa verzií, ktoré sa majú zostaviť, sú:
  - Hodnoty parametrov v ERATV súvisiace so základnými konštrukčnými charakteristikami, na ktoré majú vplyv zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c). Pri analýze prahových hodnôt povolených v platných TSI by sa mal zohľadniť kumulatívny účinok rôznych zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. c) pre ten istý parameter ERATV v porovnaní s typom alebo variantom, z ktorého pochádzajú všetky verzie,
  - Odkazy na osvedčenia o typovej alebo preskúmaní konštrukčného návrhu,
  - Odkaz na písomné vyhlásenie týkajúce sa postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami a/alebo
  - Dátumy vytvorenia záznamov v ERATV.

#### 3.8.4.2.4. Zostavenie záznamov v ERATV z rôznych zdrojov

Na základe žiadosti a na výhradnú zodpovednosť držiteľa povolenia pre typ vozidla sa povoľujúci subjekt môže rozhodnúť vytvoriť nové verzie, ktoré sú kompiláciou existujúcich typov<sup>10</sup> a/alebo verzií, aj keď dôvody na vytvorenie takýchto verzií sú odlišné, napr.

- › Vykonanie zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c) na typ<sup>10</sup> a/alebo verziu povolenú v dôsledku rozšírenia oblasti použitia,
- › Pridanie typu ESC k typu<sup>10</sup> a/alebo verzii povolenej v dôsledku rozšírenia oblasti použitia,
- › Vykonanie zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c) na verziu vytvorenej v dôsledku pridania typu ESC,
- › Pridanie typu ESC do verzie vytvorenej v dôsledku zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c),
- › atď.

Nový záznam v ERATV bude mať identifikačné číslo typu zodpovedajúce novej verzii spoločného východiskového typu alebo spoločného východiskového variantu.

V časti s komentármi sa v novom zázname opíše východiskový typ/variant a rôzne existujúce záznamy v ERATV, ktoré sú zostavené (vrátane ich identifikačných čísel typu).

Podmienky, ktoré musia byť splnené pri kombinovaní už uverejnených verzií, sú:

- › Žiadateľ musí byť držiteľom povolenia pre typ vozidla pre východiskový typ alebo variant a pre všetky záznamy v ERATV, ktoré sa budú zostavovať,
- › Všetky položky v ERATV musia pochádzať z toho istého typu alebo z toho istého variantu, nie je možné vytvoriť verzie z typu s verziami z variantu takéhoto typu,
- › Všetky záznamy v ERATV, ktoré sa budú zostavovať, by mal príslušný povoľujúci subjekt predložiť na uverejnenie v ERATV,
- › Záznamy v ERATV, ktoré sa majú zostaviť, musia mať rovnaké technické charakteristiky (t. j. rovnakú konštrukciu),

<sup>10</sup> Typ povolený po rozšírení oblasti použitia, keď držiteľ povolenia pre typ vozidla rozhodne, že sa má vytvoriť nový typ podľa článku 14 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/545

- › Rozdiely povolené medzi zostavovanými položkami v ERATV sú:
  - Hodnoty parametrov ERATV, ktoré sa môžu líšiť, súvisia s tým, že typy<sup>10</sup> a/alebo verzie po rozšírení oblasti použitia sú povolené v rôznych členských štátoch (oblasť použitia, podmienky používania atď.),
  - Hodnoty parametrov v ERATV súvisiace so základnými konštrukčnými charakteristikami, na ktoré majú vplyv zmeny podľa článku 15 ods. 1 písm. c). Pri analýze prahových hodnôt povolených v platných TSI by sa mal zohľadniť kumulatívny účinok rôznych zmien podľa článku 15 ods. 1 písm. c) pre ten istý parameter ERATV v porovnaní s typom alebo variantom, z ktorého pochádzajú všetky verzie,
  - ESC/RSC,
  - Vnútroštátne predpisy pre špecifické prípady, otvorené body a aspekty, na ktoré sa nevzťahujú TSI, v prípade verzií po rozšírení oblasti použitia,
  - Odkazy na osvedčenia o typovej alebo preskúmaní konštrukčného návrhu,
  - Dátumy pôvodného povolenia,
  - Odkaz na písomné vyhlásenie týkajúce sa postupu plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami,
  - Dátumy vytvorenia záznamov v ERATV a/alebo
  - Odkazy na dokument o povolení

#### 3.8.4.2.5. Pridanie verzie k už uverejnenej verzii

Ak je potrebné pridať novú verziu (ešte neuverejnenú v ERATV) k už uverejnenej verzii, možno to urobiť dvoma rôznymi spôsobmi:

- › Požiadajte o uverejnenie novej verzie z východiskového typu a potom požiadajte o vytvorenie týchto dvoch verzií; výsledkom budú 2 nové verzie vytvorené v ERATV, alebo
- › Požiadajte o uverejnenie novej verzie z (spoločného) východiskového typu, pričom v jednej žiadosti uveďte všetky informácie pre existujúcu verziu aj pre novú verziu, ktorá sa má „pridať“; výsledkom bude nová verzia, ktorá bude obsahovať všetky prvky.

Nižšie je uvedený príklad dvoch uvedených možností:

- › Verzia po zmene č. 1 východiskového typu podľa článku 15 ods. 1 písm. c): verzia 1 uverejnená v ERATV
- › Verzia č. 2 po zmene podľa článku 15 ods. 1 písm. c), ktorá sa pridá k verzii 1:
  - Možnosť 1:
    - Nová verzia 2 so zreteľom na zmenu č. 2 podľa článku 15 ods. 1 písm. c) na východiskový typ, ktorá sa má uverejniť v ERATV na základe žiadosti s podrobnosťami týkajúcimi sa len zmeny č. 2, a
    - Nová verzia 3, ktorá sa uverejní v ERATV a v ktorej sa kombinuje verzia 1 a verzia 2, čím sa do východiskového typu začlenia zmeny č. 1 a č. 2 podľa článku 15 ods. 1 písm. c)
  - Možnosť 2:
    - Nová verzia 2 z východiskového typu, ktorá sa má uverejniť v ERATV, so zreteľom na zmeny č. 1 aj č. 2 v jednej žiadosti, úplne nezávisle od verzie 1

#### 3.8.4.2.6. Postup predloženia žiadosti agentúru o zostavenú verziu

Postup pri žiadosti o vytvorenie novej zostavenej verzie, keď je príslušným povoľujúcim subjektom agentúra, je opísaný v nasledujúcich častých otázkach:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2672](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2672)



Niektoré parametre v ERATV sú navrhnuté tak, aby mali jedinú hodnotu (napr. dátum pôvodného povolenia). V takýchto prípadoch by mal žiadateľ zostaviť rôzne hodnoty v šablóne [TEM\\_VEA\\_092](#). Agentúra uvedie príslušné informácie v časti komentárov ERATV, ak ich nie je možné uviesť v príslušnom poli v ERATV.

Podobne aj niektoré ďalšie parametre v ERATV nie sú prístupné pomocným používateľom (napr. kódované a nekódované obmedzenia). Žiadateľ by mal poskytnúť zostavené informácie prostredníctvom šablóny [TEM\\_VEA\\_092](#). Agentúra vloží príslušné informácie do ERATV.

#### 3.8.4.3. ERADIS

V rámci 4. železničného balíka príslušné subjekty nahrajú do systému ERADIS vyhlásenia ES (overenie, zhoda a/alebo vhodnosť na použitie) a osvedčenia ES (overenie, zhoda a/alebo vhodnosť na použitie):

- › Žiadatelia o uvedenie mobilných subsystémov na trh: vyhlásenia ES o overení
- › Výrobcovia komponentov interoperability: osvedčenie ES o vhodnosti na použitie
- › Orgány NoBo: osvedčenia ES (overenie, zhoda a/alebo vhodnosť na použitie)

Tieto povinnosti sú nezávislé od akéhokoľvek postupu vydávania povolení alebo akéhokoľvek podania prostredníctvom OSS. Po vydaní osvedčení orgány NoBo vyplnia údaje v ERADIS a žiadatelia/výrobcovia vyplnia údaje v ERADIS pri uvedení výrobkov (či už subsystémov alebo komponentov interoperability) na trh. Okrem toho nie je možné vydať povolenie na uvedenie vozidla na trh a/alebo povolenie pre typ vozidla podľa článku 50 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2018/545).

V prípade nového povolenia podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545 sú osvedčenia a vyhlásenia týkajúce sa IC, ktoré sa majú nahráť do systému ERADIS, len tie, ktorých sa zmena týka.

Ak je povoľujúcim subjektom agentúra, od žiadateľa sa požaduje, aby poskytol dodatočné informácie týkajúce sa vyhlásení a osvedčení ES nahraných do systému ERADIS s cieľom uľahčiť posúdenie súladu dokumentov v sprievodnej dokumentácii k žiadosti so systémom ERADIS. Ďalšie informácie nájdete tu:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2673](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2673)

#### 3.8.4.4. Registrácia vozidiel v NVR/ECVVR/EVR

Každé vozidlo by malo byť zaregistrované v príslušnom registri vozidiel (NVR/ECVVR/EVR) s uvedením typu vozidla/varianty/verzie, ktorej zodpovedá. Registrácia vozidiel sa vykonáva na žiadosť držiteľov a nie je súčasťou postupu vydávania povolenia pre vozidlo.

Ďalšie informácie o ECVVR a EVR (vrátane praktických príručiek) nájdete tu:

[https://www.era.europa.eu/domains/registers/ecvvr\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/registers/ecvvr_en)

[https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/registers/evr_en)

#### 3.8.4.5. Zodpovednosť za celistvosť údajov, ktoré majú byť uvedené v registroch

Subjekt, ktorý vedie register (t. j. registrujúci subjekt v prípade registra vozidiel, agentúra v prípade ERATV a ERADIS) by mal vykonať základnú kontrolu na základe špecifikácií (napr. formát údajov, povinné/nepovinné polia atď.) a/alebo referenčných údajov.

Žiadateľ je zodpovedný za poskytnutie technických údajov pre ERATV a za celistvosť (t.j. presnosť a správnosť) údajov, ktoré poskytuje. Povoľujúci subjekt je zodpovedný za overenie a kontrolu konzistentnosti údajov (konkrétne za overenie, či sú údaje predložené žiadateľom v súlade s technickou dokumentáciou vozidla, ktorá je k dispozícii v OSS).

Pokiaľ ide o NVR/ECVVR/EVR, držiteľ poskytuje údaje a zodpovedá za celistvosť údajov. Registrujúci subjekt skontroluje celkovú konzistentnosť a aktualizuje NVR/ECVVR/EVR.

#### 3.8.4.6. Plánovaný Medzinárodný register mobilných aktív – Železničné zariadenia

Luxemburský protokol k Dohovoru z Kapského Mesta o medzinárodných zábezpekách na mobilné zariadenia týkajúci sa záležitostí špecifických pre železničné koľajové vozidlá (železničný protokol) je globálna zmluva,

ktorá je zameraná na zjednodušenie financovania železničných vozidiel poskytnutím medzinárodného uznania a registrácie finančných zábezpek na tieto aktíva. Už je zavedený podobný režim pre lietadlá ([www.internationalregistry.aero/ir-web/](http://www.internationalregistry.aero/ir-web/)).

Železničný protokol bol prijatý v roku 2007. Potrebuje 4 ratifikácie a osvedčenie o pripravenosti od OTIF, ako tajomníka orgánu dohľadu, aby nadobudol platnosť. Stav (k 27. júnu 2017) bol, že boli 3 ratifikácie (Európska únia, Gabon a Luxembursko), 7 podpisov (Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Mozambik, Švédsko, Švajčiarsko a Spojené kráľovstvo) a prebiehajúce rokovania s 19 vládami.

Železničný protokol poskytne systém práv veriteľov, ktorých zábezpeky budú registrované, a budú sa dať vyhľadať v medzinárodnom registri, ktorý sa bude nachádzať v Luxembursku a bude prevádzkovaný Regulis SA (rovnako ako v prípade Medzinárodného registra mobilných aktív – lietadlá). Vzťahuje sa na financovanie železničných vozidiel prevádzkovaných vnútroštátne, ako aj medzinárodne, a zavedie aj nový medzinárodný systém jedinečného a nemenného číslovania pre železničné vozidlá (URVIS).

Identifikačné číslo (URVIS) bude:

- › pripojené k vozidlu,
- › spojené v medzinárodnom registri s názvom výrobcu a identifikačným číslom výrobcu k vozidlu alebo
- › spojené v medzinárodnom registri s vnútroštátnou alebo regionálnou identifikáciou.

Vozidlo môže byť registrované v medzinárodnom registri a vozidlu môže byť pridelené číslo URVIS pred vydaním, počas vydávania alebo po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh. Je možné registrovať aj vozidlá, pre ktoré bolo vydané povolenie podľa iného režimu.

Žiadateľ bude môcť používať číslo URVIS na identifikáciu vozidla vo svojej žiadosti o povolenie na uvedenie vozidla na trh.

Viac informácií o železničnom protokole a súvisiacom medzinárodnom registri:

[www.unidroit.org](http://www.unidroit.org)

[www.railworkinggroup.org](http://www.railworkinggroup.org)

### 3.8.5. Článok 51: Preskúmanie podľa článku 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797

Opis postupu nájdete vo vývojovom diagrame pre čiastkovú fázu 5.2 v oddiele 4.

#### 3.8.5.1. Preskúmanie

Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia rozhodnutia požiadať o preskúmanie podľa článku 21 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797, ak sa v rozhodnutí:

- › odmieta vydať povolenie, alebo
- › uvádzajú iné podmienky používania v porovnaní s tými, ktoré žiadateľ uviedol vo svojej žiadosti.

V oboch prípadoch sa rozhodnutie považuje za zamietavé. Na podanie žiadosti o preskúmanie rozhodnutia žiadateľ použije príslušnú možnosť v tlačidle akcií v OSS a podrobne vysvetlí, ktoré aspekty povoľujúci subjekt riadne nezohľadnil, a to prostredníctvom dokumentu nahraného do OSS v príslušnej sekcii knižnice. Upozorňujeme, že v tejto fáze nie je možné prijať žiadne nové dôkazy; žiadosť o preskúmanie sa zakladá na dôkazoch, ktoré už boli poskytnuté v sprievodnej dokumentácii k žiadosti.

Ak sa zamietavé rozhodnutie zmení v rámci postupu preskúmania, povoľujúci subjekt by mal bezodkladne vydať povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh.

#### 3.8.5.2. Odvolanie

Ak sa zamietavé rozhodnutie povoľujúceho subjektu po žiadosti o preskúmanie potvrdí, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu do dvoch mesiacov od doručenia rozhodnutia po žiadosti o preskúmanie (v prípade žiadostí, v ktorých agentúra bola vybraná za povoľujúci subjekt) alebo na vnútroštátny odvolací orgán (v prípade žiadostí, v ktorých bol príslušný orgán NSA vybraný ako povoľujúci subjekt), v súlade s vnútroštátnym postupom.

Odvolaie proti rozhodnutiu agentúry by malo byť podané na odvolaciu radu v súlade s rokovacím poriadkom odvolacej rady.

Ak sa odvolacia rada domnieva, že dôvody odvolania sú podložené, agentúra by mala v koordinácii s dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia prijať svoje konečné rozhodnutie v súlade so zisteniami odvolacej rady, a to bezodkladne a v každom prípade najneskôr do jedného mesiaca od oznámenia zistení odvolacou radou.

Rozhodnutie rady o zamietnutí odvolania by malo byť zaznamenané v jednotnom kontaktnom mieste a zohľadnené v sprievodnej dokumentácii k žiadosti. Po dokončení odvolacieho konania by malo byť konečné rozhodnutie povoľujúceho subjektu vrátane zistení oznámených odvolacou radou oznámené žiadateľovi a dotknutým orgánom NSA pre oblasť použitia prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

Proti rozhodnutiam prijatým na základe zistení odvolacej rady sa možno odvolať na Všeobecný súd Európskej únie.

Pri podávaní odvolania odvolacej rade sa postupuje podľa rokovacieho poriadku odvolacej rady. Tento postup je opísaný v nasledujúcej časti webovej stránky agentúry:

[https://www.era.europa.eu/agency-you/board-appeal\\_en](https://www.era.europa.eu/agency-you/board-appeal_en)

### **3.8.6. Článok 52: Archivovanie rozhodnutia a celej sprievodnej dokumentácie k rozhodnutiu vydanému v súlade s článkom 46**

#### **3.8.6.1. Koniec životnosti vozidla**

Po skončení životnosti vozidla je potrebné aktualizovať príslušný register vozidiel (NVR/ECVVR/EVR). Rozhodnutie (EÚ) 2018/1614, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2007/756/ES, obsahuje:

- › ustanovenia týkajúce sa stiahnutia registrácie a
- › kódy pre „odňatie“ povolenia (stav registrácie). Obsahujú napr. dátum oficiálneho skartovania a/alebo iného opatrenia likvidácie a kód režimu stiahnutia.

### **3.9. Kapitola 8 – Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia**

#### **3.9.1. Článok 53: Pozastavenie, odvolanie alebo zmena vydaného povolenia**

Podmienky toho, kedy je možné pozastaviť, odvolať alebo zmeniť povolenie pre typ vozidla a/alebo povolenie na uvedenie vozidla na trh, sú vymedzené v článku 26 smernice (EÚ) 2016/797.

Kritériom na zrušenie je, že typ vozidla preukázateľne nespĺňa základné požiadavky pri povoľovaní. Odvolanie je preto opatrenie, ktoré sa má prijať na riešenie chybné konštrukcie alebo výroby typu vozidla alebo vozidiel typu vozidla. Nepoužíva sa v prípade nesplnenia základných požiadaviek z dôvodu opatrení alebo opomenutí systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo subjektu zodpovedného za údržbu (ECM) (napr. systém riadenia bezpečnosti, ktorý náležite nekontroluje údržbu, čo vedie k tomu, že vozidlá už nespĺňajú základné požiadavky).

V prípade zrušenia povolenia pre typ vozidla nedochádza k automatickému zrušeniu povolenia na uvedenie vozidla na trh pre vozidlá zodpovedajúce tomuto typu; ide o individuálne rozhodnutie, ktoré sa prijme po analýze, či vozidlá majú alebo nemajú rovnaký problém. Ak sa problém vyskytuje aj v prípade vozidiel, príslušné vozidlá by mali byť stiahnuté, čo znamená, že sa už nemôžu používať, podľa článku 26 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/797.

### 3.9.2. Článok 54: Účinok pozastavenia, odvolania alebo zmeny vydaného povolenia na evidenciu v systémoch ERATV, ERADIS a registroch vozidiel

## 3.10. Kapitola 9 – Záverečné ustanovenia

### 3.10.1. Článok 55: Prechodné ustanovenia

### 3.10.2. Článok 56: Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

## 3.11. Prílohy

V prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/545 sú opísané informácie, ktoré by mali byť zahrnuté v žiadosti a v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie. Netýka sa to osobitných dokumentov alebo dôkazov. Žiadateľ môže rozhodnúť, ako bude štruktúrovať sprievodnú dokumentáciu k žiadosti o povolenie, pokiaľ sú zahrnuté všetky požadované informácie.

V prílohe II a III sú opísané posúdenia, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt a dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia, pokiaľ ide o informácie v žiadosti a sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie. Keď orgán NSA koná ako povoľujúci subjekt, mal by kontrolovať prvky prílohy II, ako aj prílohy III. Keď agentúra koná ako povoľujúci subjekt, mala by posúdiť prvky stanovené v prílohe II, zatiaľ čo dotknuté orgány NSA pre oblasť použitia by mali posúdiť prvky stanovené v prílohe II za svoju časť.

### 3.11.1. Príloha I Obsah žiadosti

Sprievodná dokumentácia k žiadosti o povolenie pre vozidlá a/alebo pre typ vozidla je širšia ako vyhlásenia ES o overení pre subsystemy, ktoré tvoria vozidlo, a dokumentácia priložená k vyhláseniam ES o overení. Existujú ďalšie prvky, ktoré treba zahrnúť a ktoré závisia od prípadu povolenia, ako sa uvádza v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/545 (napr. dôkazy týkajúce sa postupu plnenia požiadaviek, tabuľky zaraďovania, príslušné rozhodnutia o neuplatňovaní TSI, informácie požadované pre ERATV, vyhlásenie navrhovateľa o riziku, ktoré sa vzťahuje na postup plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystemov a bezpečnú integráciu medzi subsystemami atď.)

Niektoré prvky sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie už môžu byť obsiahnuté v dokumentácii priloženej k vyhláseniu ES o overení pre subsystem; to isté platí pre prvky, ktoré majú byť zahrnuté do dokumentácie priloženej k osvedčeniu ES o overení (napr. Prechodné vyhlásenia o overení (ISV) už môžu byť zahrnuté v správe vydané notifikovaným orgánom). V tomto prípade nie je potrebné duplikovať prvky, ale zabezpečiť požadovanú sledovateľnosť v tabuľkách zaraďovania. Týmto sa má dosiahnuť kompromis medzi flexibilitou žiadateľov pri vytváraní sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie, jednoduchosťou sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie a tým, ako jednoducho dokážu povoľujúce subjekty vyhľadávať príslušné informácie.

#### 3.11.1.1. Bod 10.1 – Identifikačné číslo typu

Pri vytváraní návrhu záznamu sa v ERATV priradí kód (identifikačné číslo typu) typu vozidla/variantu typu vozidla/verzii typu vozidla. Žiadateľ by si mal vyžiadať návrh záznamu pred podaním žiadosti o povolenie prostredníctvom OSS. Žiadateľ potom môže v žiadosti o povolenie uviesť identifikačné číslo typu návrhu spolu s ďalšími informáciami požadovanými pre ERATV (bod 18.13). Ak je povoľujúcim subjektom agentúra, postup podania žiadosti o vytvorenie návrhu typu v ERATV je takýto:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2676](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2676)

Upozorňujeme, že identifikačné číslo typu uvedené v bode 10.1 by sa malo vzťahovať na typ vozidla/variant typu vozidla/verziu typu vozidla, v prípade ktorého sa žiada o povolenie, a nie na identifikačné číslo typu existujúceho typu vozidla, na ktorom je žiadosť založená (napr. predchádzajúce prvé povolenie, po ktorom nasledovalo nové povolenie po zmene už povoleného typu vozidla).

Ak sa žiadosť týka niekoľkých typov, variantov a/alebo verzií, každý z nich sa identifikuje vlastným identifikačným číslom typu.

### 3.11.1.2. Bod 14 – Akékoľvek podmienky používania vozidla a iné obmedzenia:

Podmienky používania by sa mali uvádzať v zmysle kódovaných a nekódovaných obmedzení. Kódované obmedzenia sú opísané v technickom dokumente, ktorý sa nachádza v technickom dokumente „Zoznam harmonizovaných a národných kódov obmedzení“ ERA/TD/2011-009/INT, ktorý je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

[https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/registers/eratv_en)

Niektoré kódované obmedzenia sú zároveň technickými parametrami, napr.

- › 4.1.2.1 Najvyššia konštrukčná rýchlosť - kódované obmedzenie 1.3 Rýchlostné obmedzenia
- › 4.1.5 Maximálny počet navzájom spriahnutých vlakových súprav alebo rušňov do viacnásobnej trakcie
  - kódované obmedzenie 1.4 Použitie pri viacčlennej prevádzke (maximálny počet vlakových súprav, ktoré je povolené spojiť do súpravy, aby mohli jazdiť ako jeden vlak)
- › 4.2.1 Referenčný obrys – kódované obmedzenie 2.1 Kinematický obrys
- › 4.3.1 Teplotný rozsah - kódované obmedzenie 3.1 Klimatická oblasť
- › 4.8.4 Minimálny polomer vodorovných oblúkov – kódované obmedzenie 1.1 Minimálny polomer oblúka
- › atď.

Ak medzi technickým parametrom a príslušným kódovaným obmedzením nie sú žiadne rozdiely (napr. žiadne skutočné obmedzenie alebo reštrikcia v porovnaní s nominálnou hodnotou), nemalo by sa to považovať za kódované obmedzenie a nemalo by sa to ako také uvádzať vo formulári žiadosti ani vo vydanom povolení pre typ/ERATV.

Pre prípady povolenia:

- › Rozšírenie oblasti použitia podľa článku 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545;
- › Nové povolenie podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545 alebo
- › Kombinovaná žiadosť o nové povolenie a povolenie na rozšírenú oblasť použitia podľa článku 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545

Podmienky používania vozidla a ďalšie obmedzenia, ktoré sa majú uviesť v žiadosti (ktoré sa neskôr môžu zahrnúť do vydaného povolenia a do záznamu v ERATV), sa týkajú zmien a/alebo rozšírenia oblasti použitia. Podmienky používania základného typu/varianty, ktoré nie sú ovplyvnené zmenou/rozšírením, by nemali byť zahrnuté v žiadosti o povolenie ani vo vydanom povolení pre typ vozidla/ERATV.

V podmienkach používania by sa mali zohľadniť osobitosti, ktoré sa musia zohľadniť, aby sa zabezpečilo, že typ vozidla spĺňa základné požiadavky. Komentáre, poznámky, postrehy, odkazy na iné dokumenty (napr. príručku vodiča, plán údržby atď.) by sa nemali zaznamenávať ako nekódované obmedzenia, pozri oddiel 3.3.8.

Ak je povoľujúcim subjektom agentúra, od žiadateľa sa požaduje, aby poskytol dodatočné informácie týkajúce sa podmienok používania, s cieľom uľahčiť posúdenie konzistentnosti informácií v sprievodnej dokumentácii k žiadosti. Ďalšie informácie nájdete tu:

[https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292\\_en?target\\_id=2674](https://www.era.europa.eu/can-we-help-you/faq/292_en?target_id=2674)

### 3.11.1.3. Bod 15 - Ďalšie funkcie CCS

Dodatočné funkcie CCS by mohli byť napríklad: možnosti podľa platných špecifikácií, vnútroštátne pravidlá uložené orgánom NSA, žiadosti o zmenu z iných základných scenárov alebo špecifické projektové požiadavky:

- › Možnosti povolené špecifikáciami (napr. implementácia Euroloop, implementácia palubného detektora studeného pohybu)

- › Vnútroštátne pravidlá (napr. zavedenie používania dvoch možností rádiovkej komunikácie na odovzdanie RBC na zlepšenie dostupnosti systému, zavedenie hlásenia o poruche balízy prostredníctvom textových správ)
- › Žiadosti o zmeny z iných základných scenárov (napr. skoré vykonanie niektorej z opráv chýb opísaných v technických stanoviskách agentúry)
- › Špecifické projektové požiadavky (napr. vykonávanie funkcií súvisiacich s evidenciou údajov iných ako povinné udalosti v špecifikáciách pre právnu evidenčnú jednotku)

Žiadateľ uvedie, či zaviedol ďalšie funkcie CCS do palubného zariadenia ETCS alebo do rádiových častí (EDOR alebo kabínové rádio). Orgán NoBo by mal posúdiť, či tieto funkcie nebránia interoperabilite. Odporúča sa (nie je to povinné), aby sa na vytvorenie zoznamu ďalších funkcií použila šablóna, ktorá je k dispozícii v praktickej príručke TSI CCS (príloha 9).

#### 3.11.1.4. Bod 18.1 – Dôkazy o postupe plnenia požiadaviek v súlade s článkom 13 ods. 1.

V nariadení (EÚ) 2018/545 sa vyžaduje, aby žiadatelia a subjekty riadiace zmeny vykonali postup plnenia požiadaviek. Dôkaz o vykonanom postupe plnenia požiadaviek musí byť súčasťou sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie v OSS, ak sa žiadosť vyžaduje.

Na vykonanie postupu plnenia požiadaviek je nevyhnutné, aby existovala náležitá výsledovateľnosť všetkých požiadaviek, ktoré boli identifikované a splnené, aby sa zdokumentovala identifikácia, vykonávanie, overovanie a schvaľovanie, preukázanie vykonávania požiadaviek. Žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu musí zdokumentovať a predložiť dôkazy o celom postupe plnenia požiadaviek, ktoré zahŕňajú všetky kroky V-cyklu EN 50126-1. Odkazy na všeobecné podnikové normy, ktoré sa uplatňujú pri postupe plnenia a riadení požiadaviek, sa nepovažujú za dostatočný dôkaz o postupe plnenia požiadaviek, pretože neposkytujú dostatočné podrobnosti a dôkazy o procese, ktorý bol implementovaný a uplatnený na daný projekt. Opis však môže v prípade potreby odkazovať na existujúce dokumenty vytvorené v rámci iných procesov, ktoré už výrobca/dodávateľ zaviedol a ktoré nakoniec tvoria postup riadenia požiadaviek (napr. riadenie kvality, riadenie zmien, postupy riadenia požiadaviek atď.), alebo ich opätovne použiť.

Všeobecné dôkazy o identifikácii požiadaviek a ich overení nebudú postačovať. Prijatý postup plnenia požiadaviek sa musí považovať za podporu uvedených zásad až na úroveň jednotlivých požiadaviek a súbor špecifikovaných konštrukčných a schvaľovacích činností potrebných na vykonávanie týchto požiadaviek.

Na dosiahnutie tohto cieľa by mal existovať vhodný centralizovaný nástroj (úložisko), ktorým môže byť buď fyzický nástroj, alebo nástroj IT (tabuľka, tabuľkový procesor, databáza, register atď., pozri tiež oddiel 3.3.1.9). Nie je potrebné použiť žiadne konkrétne riešenie na zdokumentovanie dôkazov o postupe plnenia požiadaviek, pokiaľ žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu môže preukázať, že boli dodržané uvedené zásady (pozri ilustračný príklad matice požiadaviek v časti 3.11.4). Množstvo potrebnej dokumentácie a/alebo výsledovateľnosti závisí od zložitosti projektu (napr. počet a zložitosť požiadaviek na novú konštrukciu vysokorychlostného vlaku bude vyšší ako v prípade vozňa alebo malej úpravy existujúceho typu vozidla).

Dôkazy by mali preukázať, že použitý postup plnenia požiadaviek sa vzťahuje na všetky základné požiadavky, nielen na základnú požiadavku na bezpečnosť.

V prípade **základnej požiadavky na bezpečnosť pre subsystémy a bezpečnú integráciu medzi subsystémami** podporné dôkazy pre postup plnenia požiadaviek zahŕňajú:

- › opis metodiky postupu plnenia požiadaviek (bod 18.7), ktorý potvrdzuje, že metodika sa riadi prílohou I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika,
- › správu o posúdení bezpečnosti (článok 15 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika), ktorú vydáva orgán AsBo (bod 18.8); oddiel 4.2 vysvetlivky ERA1209/146 (pozri oddiel 3.3.1 tohto dokumentu) obsahuje vzor tejto správy a
- › písomné vyhlásenie (článok 16 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika) žiadateľa (bod 18.10); oddiel 4.3 vysvetlivky ERA1209/146 (pozri oddiel 3.3.1 tohto dokumentu) obsahuje vzor tejto správy.



V prípade **základných požiadaviek iných ako požiadaviek na „bezpečnosť“**, je potrebné rozlišovať, či sa zásady metodiky v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika používajú pre všetky základné požiadavky alebo nie:

- › Ak sa zásady metodiky uvedenej v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika používajú pre všetky základné požiadavky, podporný dôkaz pozostáva z vyhlásenia(-í) uvedeného(-ých) v článku 16 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika (body 18.10 a 18.12 nariadenia (EÚ) 2018/545) a zo správy o posúdení uvedenej v článku 15 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika (body 18.8 a 18.11 nariadenia (EÚ) 2018/545).

Dôkazy opisujúce podrobnosti postupu a dôkazy predložené žiadateľom alebo subjektom riadiacim zmenu v dôsledku uplatnenia postupu plnenia požiadaviek (ktoré by mali byť základom nezávislého posúdenia vykonaného orgánom AsBo) sa v tomto prípade spravidla nemusia zahrnúť do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie. V prípade opodstatnených pochybností alebo potreby ďalšieho objasnenia môže žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu na žiadosť povoľujúceho subjektu poskytnúť potrebnú dokumentáciu.

V každom prípade sa odporúča, aby žiadateľ do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie zahrnul výpis, výtlačok, export a/alebo podrobný opis alebo príklady použitého nástroja centrálného úložiska, aby mal povoľujúci subjekt lepší prehľad o metodike a pracovnom postupe riadenia rizík a požiadaviek.

- › Žiadatelia nesmú uplatňovať metodiku opísanú v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika na iné základné požiadavky, ako sú požiadavky na bezpečnosť a bezpečnú integráciu. V takomto prípade nie sú povinné najímať orgán AsBo na vykonanie nezávislého posúdenia postupu plnenia požiadaviek pre iné základné požiadavky, ako sú požiadavky na bezpečnosť a bezpečnú integráciu, ani nemajú povinnosť mať akýkoľvek druh nezávislého posúdenia.

Dôkazy, ktoré je potrebné predložiť prostredníctvom OSS, by mali byť dostatočné na preukázanie toho, že poskytujú rovnakú úroveň istoty ako zásady v metodike prílohy I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika (pozri kritériá stanovené v prílohe II, bod 7.2 nariadenia (EÚ) 2018/545). Ak neexistuje nezávislé posúdenie, bude ťažšie preukázať, že sa dosiahla rovnaká úroveň istoty v porovnaní s metodikou prílohy I k CSM RA, pozri oddiel 3.3.1.9 a 3.11.2.1).

Upozorňujeme, že vyhlásenie uvedené v bode 18.10 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545 sa nemusí vzťahovať na iné základné požiadavky, ak sa metodika neriadi zásadami uvedenými v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika.

Požadované dôkazy môžu pozostávať z konkrétneho dokumentu, v ktorom sa podrobne opisuje proces, postupy, pracovné pokyny, šablóny, kontrolné zoznamy, praktické príručky, iná dokumentácia už zavedených postupov, nezávislá správa o posúdení (ak je to vhodné) atď. V konečnom dôsledku všetko, čo je potrebné na to, aby povoľujúci subjekt mohol posúdiť, či sa postup riadi hlavnými zásadami bodov 6 a 7 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545 alebo nie (pozri oddiel 3.11.2.1), a teda poskytuje rovnakú úroveň uistenia.

Okrem toho je potrebné do sprievodnej dokumentácie k žiadosti zahrnúť všetky listinné dôkazy, ktoré vznikli ako výsledok uplatňovania metodiky (správy, protokoly, záznamy, výtlačky IT nástrojov, zoznamy atď.). Je to preto, že ak sa používa neznáma metodika, a najmä ak sa nevykonáva žiadne nezávislé posúdenie alebo sa vykonáva nedostatočné nezávislé posúdenie, povoľujúci subjekt musí vykonať podobnú prácu ako orgán AsBo pri postupe plnení požiadaviek v súvislosti so základnou požiadavkou na bezpečnosť vrátane kontroly, či zavedený proces poskytuje rovnakú úroveň uistenia ako zásady v metodike prílohy I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika, vykonania náhodných kontrol (výber vzoriek, posúdenie vertikálnych rezov atď.), s cieľom pochopiť, ako sú požiadavky riadené od začiatku až do konca.

### 3.11.1.5. Bod 18.4 – Vyhlásenie o zhode s typom a súvisiaca dokumentácia (článok 24 smernice (EÚ) 2016/797)

Povinný obsah vyhlásenia o zhode s povoleným typom vozidla je opísaný v prílohe VI k nariadeniu (EÚ) 2019/250.

Pod „súvisiacou dokumentáciou“ uvedenou v bode 18.4 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545 sa rozumie:

- › vyhlásenie(-a) ES o overení pre subsystém(-y) (žiadateľ),
- › osvedčenie(-a) o overení subsystémov (orgán NoBo/DeBo),
- › vyhlásenie(-a) ES o zhode a vhodnosti na použitie komponentov interoperability (IC) (výrobca alebo splnomocnený zástupca),
- › osvedčenie(-a) o zhode a vhodnosti na použitie IC (orgán NoBo),
- › vyhlásenia ESC/RSC, ak je vozidlo a/alebo typ vozidla vybavený systémom ETCS alebo GSM-R (nie je potrebné, ak sú príslušné hodnoty ESC/RSC v ERATV ESC-EU-0 / RSC-EU-0 a/alebo ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS7.4a alebo ak príslušný záznam v ERATV neobsahuje žiadny typ ESC/RSC) a
- › osvedčenie(-a)/vyhlásenie(-ia) vydané v súlade s inými právnymi aktmi Únie.

Uvedené dokumenty sa prikladajú k žiadosti; uvedenie odkazov na dokumenty alebo odkazov v systéme ERADIS nie je dostatočné, pretože neposkytuje jasný a stabilný prehľad o skutočne predložených a posudzovaných dokumentoch.

Nie je potrebné priložiť technickú dokumentáciu priloženú k vyhláseniu(-iam) ES ani technickú dokumentáciu priloženú k osvedčeniu(-iam), a to ani v prípade subsystémov, ani v prípade komponentov interoperability (IC).

Žiadateľ by mal do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie zahrnúť informácie o IC skutočne zabudovaných do vozidiel, v prípade ktorých sa žiada o povolenie. V prípade nového povolenia podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545 by sa toto malo vzťahovať len na IC, na ktoré má zmena vplyv.

### 3.11.1.6. Bod 18.5 – Vyhlásenia ES o overení mobilných subsystémov vrátane sprievodných súborov technickej dokumentácie [článok 15 smernice (EÚ) 2016/797].

#### 3.11.1.6.1. Obsah vyhlásení ES o overení pre mobilné subsystémy

Smernica (EÚ) 2016/797 zmenená smernicou (EÚ) 2020/700 ukladá žiadateľom o uvedenie subsystémov na trh povinnosť vypracovať vyhlásenie ES o overení.

Podľa nariadenia (EÚ) 2019/250 zmenenom nariadením (EÚ) 2020/779 sa vo vyhláseniach ES okrem iného uvádzajú:

- › Všetky platné predpisy, ktoré subsystém spíňa (TSI, vnútroštátne predpisy a iné právne predpisy Únie). Ak existuje viacero zmien daného predpisu, vo vyhlásení ES by sa malo jasne uviesť, s ktorým z nich je subsystém v súlade. Vo vyhlásení ES by sa mali uviesť aj informácie týkajúce sa prechodných období v platných TSI, ktoré sa uplatňovali.

Na väčšinu typov železničných vozidiel sa vzťahujú iné smernice, pozri oddiely 3.3.1.4 a 3.11.2.3. Preto sa vyhlásenia ES, ktoré sa nevzťahujú na žiadne právo Únie v rámci žiadosti o prvé povolenie pre vozidlo a/alebo typ vozidla, zvyčajne vydávajú prostredníctvom OSS.

- › Všetky osvedčenia, správy alebo iné výstupy požadované platnými predpismi na úrovni subsystému (iba ak platné predpisy priamo vyžadujú nejaký druh osvedčenia, správy, vyhlásenia atď., ktoré vydal orgán posudzovania zhody, inšpekčný orgán, príslušný orgán atď.; ak sa výstupy týkajú označenia CE a/alebo vlastných vyhlásení, ktoré má vydať výrobca, nie je potrebné ich uvádzať vo vyhlásení ES).

Nie je potrebné uvádzať osvedčenia ES a vyhlásenia ES týkajúce sa komponentov interoperability začlenených do subsystému.

Patria sem osvedčenia vydané orgánmi NoBo a DeBo, správy o posúdení bezpečnosti vydané orgánmi AsBo (ak to vyžadujú predpisy, napr. TSI) atď.

Pokiaľ ide o TSI, v rozhodnutí 2010/713/ES sa pre rôzne moduly stanovuje, ktoré príslušné osvedčenia sa majú vyhotoviť:

- Modul SB: Osvedčenie ES o typovej skúške (§7 a §8.2)
- Modul SD: Osvedčenie ES o overení (§8.1) a osvedčenie o schválení QMS (§3.3 a §8.2)
- Modul SF: Osvedčenie ES o overení (§4.5)
- Modul SG: Osvedčenie ES o overení (§6.1)
- modul SH1: Osvedčenie ES o preskúmaní konštrukčného návrhu (§4.4), osvedčenie o schválení QMS (§3.3 a §6.2) a osvedčenie ES o overení (§6.1)

V rozhodnutí 2010/713/ES sa tiež vyžaduje, aby sa správy z auditov pre schválenie QMS uvádzali vo vyhlásení ES o overení (napr. modul SD § 8.2).

- › Výsledkom všetkých kombinácií modulov povolených prostredníctvom TSI musí byť vydanie osvedčenia ES o overení. Okrem toho sa v článku 15 a § 2 ods. 3 prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797 uvádza, že vyhlásenie ES o overení možno stanoviť len na základe osvedčenia ES o overení.
- › Podmienky používania vozidla a iné obmedzenia
- › V prípade subsystému CCS sa v prípade potreby uvádzajú vyhlásenia ESC/RSC, pozri oddiel 3.11.1.7.

Vyhlásenia ES vypracované po 31. októbri 2020 musia spĺňať požiadavky nariadenia (EÚ) 2019/250. V členských štátoch, ktoré ešte netransponovali smernicu (EÚ) 2016/797, sa prílohy IV a V k smernici 2008/57/ES mohli uplatňovať do 31. októbra 2020 (v závislosti od dátumu transpozície v príslušnom členskom štáte).

Na určenie toho, ktorý právny text je uplatniteľný, existujú dve kumulatívne kritériá:

- › členský štát sídla žiadateľa/výrobcu (deklaranta) a
- › Dátum vydania vyhlásenia

V dôsledku toho musí vyhlásenie ES:

- › byť v súlade s nariadením (EÚ) 2019/250 v prípade, že sa vyhlásenie vydáva po 31. októbri 2020, bez ohľadu na členský štát, v ktorom je vydavateľ usadený alebo má sídlo,
- › byť v súlade s nariadením (EÚ) 2019/250 v prípade, že vydavateľ vyhlásenia bol usadený alebo mal sídlo v členskom štáte, ktorý transponoval smernicu (EÚ) 2016/797, a vyhlásenie bolo vydané po dátume transpozície,
- › spĺňať požiadavky príloh IV alebo V k smernici 2008/57/ES v prípade, že vydavateľ vyhlásenia bol usadený alebo mal sídlo v členskom štáte, ktorý netransponoval smernicu (EÚ) 2016/797, a vyhlásenie bolo vydané pred 30. októbrom 2020,
- › spĺňať požiadavky príloh IV alebo V k smernici 2008/57/ES v prípade, že vyhlásenie bolo vypracované pred 16. júnom 2019.

Vyhlásenia ES, ktoré spĺňajú požiadavky nariadenia (EÚ) 2019/250, spĺňajú aj požiadavky príloh IV alebo V k smernici 2008/57/ES. Agentúra ako povoľujúci subjekt bude akceptovať vyhlásenia ES podľa nariadenia (EÚ) 2019/250 aj v prípade, že právnym textom formálne uplatniteľným v príslušnom členskom štáte na obsah vyhlásenia je smernica 2008/57/ES.

Okrem uvedených aspektov, v prípade **nového povolenia** po modernizácii/obnovení subsystému [článok 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545] a/alebo **rozšírenej oblasti použitia** (článok 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545), ak bol subsystém uvedený na trh s vyhlásením ES

o overení, odkaz na takéto vyhlásenie ES v novom ES vyhlásení vzťahujúcom sa na upravený subsystém je dostatočný na to, aby sa vzťahoval na nezmenené časti a/alebo pôvodnú oblasť použitia:

- › Nie je potrebné prenášať platné pravidlá (najmä vnútroštátne pravidlá), odkazy na osvedčenia/správy alebo podmienky používania z predchádzajúceho vyhlásenia ES o overení do nového vyhlásenia o overení,
- › V novom vyhlásení ES o overení sa uvedú len pravidlá, osvedčenia, správy a/alebo podmienky používania týkajúce sa upravených častí (a rozhraní s nezmenenými časťami) a/alebo rozšírenej oblasti použitia.

Ak bol subsystém pôvodne uvedený na trh bez vyhlásenia ES o overení, alebo vozidlo bolo pôvodne uvedené do prevádzky pred smernicou 2008/57/ES, v novom vyhlásení ES o overení sa uvedú len pravidlá, osvedčenia, správy a/alebo podmienky používania týkajúce sa upravených častí a/alebo rozšírenia oblasti použitia.

#### *3.11.1.6.2. Obsah vyhlásení ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie pre komponenty interoperability, ktoré už boli uvedené na trh*

V nariadení (EÚ) 2019/250 sa vyžaduje, aby sa vo vyhláseniach ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie pre komponenty interoperability, ktoré vypracúva výrobca (alebo jeho splnomocnený zástupca), opisovali príslušné právne predpisy Únie, ktoré sa dodržiavajú, odkazy na dôkazy požadované príslušnými právnymi predpismi Únie a podmienky používania.

Avšak vyhlásenia ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability:

- › už uvedené na trh,
- › integrované do subsystémov, ktoré sa tiež uvádzajú na trh, a
- › sú súčasťou typov vozidiel a/alebo vozidiel, ktoré sú už povolené a v prevádzke

nie vždy dodržiavajú príslušné ustanovenia nariadenia (EÚ) 2019/250.

Považuje sa to za správne, ak sa príslušné vyhlásenie ES riadilo požiadavkami prílohy IV k smernici 2008/57/ES, keď bol komponent interoperability uvedený na trh, a ak to bol platný právny text v členskom štáte, v ktorom bol výrobca usadený.

V ostatných prípadoch, ak žiadateľ o povolenie pre vozidlo môže preukázať a predložiť dôkazy, že príslušné komponenty interoperability spolu so súvisiacimi vyhláseniami ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie, ktoré nespĺňajú požiadavky nariadenia (EÚ) 2019/250, sú už integrované do typov vozidiel a/alebo vozidiel, ktoré už boli povolené, povoľujúci subjekt by mal výnimočne akceptovať takéto odchýlky.

Ak je potrebné nové alebo aktualizované vyhlásenie ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie (napr. keď uplynie platnosť osvedčenia ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie), takéto vyhlásenie ES musí spĺňať všetky požiadavky právnych textov bez ohľadu na pôvodný dátum uvedenia komponentu interoperability na trh a posúdenie, či nové alebo aktualizované vyhlásenie ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie spĺňa požiadavky nariadenia (EÚ) 2019/250, by malo byť v rozsahu kontrol, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt.

#### *3.11.1.6.3. Obsah sprievodnej dokumentácie k vyhláseniam ES o overení*

Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniu ES o overení, ktorú zostavuje žiadateľ, obsahuje aspoň tieto prvky podľa oddielu 2.4 prílohy IV k smernici (EÚ) 2016/797:

- 1. Všetky potrebné dokumenty opisujúce charakteristiky subsystému.** To sa týka prvkov potrebných na opis typu vozidla a na dostatočne podrobné zdokumentovanie overenia zhody vykonaného orgánmi posudzovania zhody (napr. NoBo a DeBo), ako napr:

- 1.1. všeobecný opis subsystému, jeho celkového konštrukčného riešenia a štruktúry

- 1.2. všeobecné a podrobné výkresy
- 1.3. elektrické a hydraulické schémy
- 1.4. schémy ovládacích obvodov
- 1.5. opis systémov na spracovanie údajov a automatických systémov
- 1.6. výsledky konštrukčných výpočtov; vykonané skúšky
- 1.7. testovací program a správy
- 1.8. prvky týkajúce sa podmienok a obmedzení používania a pokyny na servis, monitorovanie, nastavenie a údržbu
- 1.9. prevádzka (vrátane záchrany)
- 1.10. atď.

Niektoré z týchto dokumentov (ak nie väčšina) by už mali byť súčasťou sprievodnej dokumentácie k osvedčeniu(-iam) o overení. V takomto prípade nie je potrebné dokumenty duplikovať, ale doplniť chýbajúce časti (ak existujú).

## 2. Zoznam komponentov interoperability integrovaných do subsystému.

### 3. Overenie zhody s TSI.

- 3.1. **Osvedčenia ES o overení**, ktoré vypracovali notifikované orgány
- 3.2. **Sprievodná dokumentácia k osvedčeniam ES o overení**, ktorú zostavili notifikované orgány v súlade s NB-Rail RFU-STR-011 a ktorá zahŕňa rozsah jeho činností.

Táto dokumentácia by mala obsahovať poznámky o výpočtoch a záznamy o skúškach a preskúmaníach vykonaných notifikovanými orgánmi vrátane správ o inšpekciách a auditoch, výsledkov overovania platnosti prechodných vyhlásení o overení (ISV) a dokumentáciu týkajúcu sa komponentov interoperability.

Pokiaľ ide o komponenty interoperability, okrem **osvedčení ES o zhode a/alebo vhodnosti na použitie**, mala by obsahovať **poznámky o výpočtoch, vykonané skúšky a preskúmania, správy z inšpekcií a auditov** (analogicky k dokumentácii priloženej k vyhláseniam/osvedčeniam pre subsystémy).

- 3.3. Ak je subsystém CCS v rozsahu pôsobnosti žiadosti o povolenie a vozidlo a/alebo typ vozidla je vybavené systémom ETCS alebo GSM-R, **vyhlásenia ESC/RSC** (nie sú potrebné, ak sú príslušné hodnoty ESC/RSC v ERATV ESC-EU-0 / RSC-EU-0 a/alebo ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS7.4a alebo ak príslušný záznam v ERATV neobsahuje žiadny typ ESC/RSC).

### 4. Overenie súladu s vnútroštátnymi predpismi

- 4.1. **Osvedčenia o overení**, ktoré vypracovali určené orgány
- 4.2. **Sprievodná dokumentácia k osvedčeniam o overení**, ktorú zostavili určené orgány v súlade s NB-Rail RFU-STR-011 a ktorá zahŕňa rozsah jeho činností. Táto dokumentácia by mala obsahovať poznámky o výpočtoch a záznamy o testoch a skúškach, ktoré vykonali určené orgány.

### 5. Dôkazy o splnení iných právnych aktov Únie (napr. osvedčenia o overení vydané v súlade s inými právnymi aktmi Únie)

Uvedené dokumenty by sa mali obmedziť na aspekty, na ktoré má zmena vplyv v prípade nového povolenia podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545.

Dokumenty, ktoré tvoria sprievodnú dokumentáciu k žiadosti, musia byť súčasťou žiadosti; uvedenie odkazov na dokumenty alebo odkazov v systéme ERADIS nie je postačujúce, pretože neposkytuje jasný a stabilný prehľad o skutočne predložených a posudzovaných dokumentoch.

Upozorňujeme, že dokumentácia priložená k osvedčeniam ES o overení, ktorú majú zostaviť orgány NoBo, už obsahuje mnohé z dokumentov potrebných pre sprievodnú dokumentáciu k osvedčeniam ES o overení, ktoré majú zostaviť žiadatelia o uvedenie mobilných subsystémov na trh. Nie je potrebné nahrávať dokumenty do OSS dvakrát (jeden ako súčasť sprievodnej dokumentácie k osvedčeniam ES o overení a druhý ako súčasť sprievodnej technickej dokumentácie k osvedčeniam ES o overení).

Sprievodná technická dokumentácia k vyhláseniam ES o overení by mala byť obmedzená na minimálny súbor dokumentov potrebných na to, aby príslušné orgány posudzovania zhody dospeli k záveru a aby žiadateľ mohol vypracovať vyhlásenie ES o overení; aby sa predišlo zbytočnej záťaži, každý ďalší dokument, ktorý nie je potrebný na tieto účely, by nemal byť súčasťou priloženej technickej dokumentácie.

### 3.11.1.7. *Body 18.4 a 18.5 - Vyhlásenia ESC/RSC*

Koncepcia zlučiteľnosti systému ETCS (ESC) a zlučiteľnosti rádiového systému (RSC) bola do TSI CCS zavedená nariadením (EÚ) 2019/776. Uplatňuje sa nevyhnutné prechodné obdobie od predchádzajúcich vnútroštátnych predpisov vymedzených v niektorých členských štátoch dovtedy, kým manažér infraštruktúry nestanoví príslušné hodnoty ESC/RSC a neuverejní ich v technickom dokumente agentúry.

V prípade pridania alebo odstránenia vyhlásení ESC/RSC ako novej verzie typu vozidla na základe už existujúcej verzie typu vozidla si pozrite časť 3.8.4.2 (zostavenie verzií).

#### 3.11.1.7.1. *Vyhlásenia ESC/RSC, ktoré sa majú zahrnúť do sprievodnej dokumentácie k žiadosti*

Ak je vozidlo a/alebo typ vozidla vybavený systémom ETCS (úroveň 1, 2 alebo 3) a/alebo GSM-R (hlas a/alebo dáta):

- › **Prvé povolenie** (článok 14 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545): spomedzi typov ESC/RSC deklarovaných každým manažérom infraštruktúry v oblasti použitia, ktorú si žiadateľ vybral, sa poskytne aspoň jedno vyhlásenie ESC/RSC.

Dostupné typy ESC/RSC si môžete pozrieť v technickom dokumente TD/011REC1028, ktorý je k dispozícii na webovej stránke agentúry:

<https://www.era.europa.eu/content/etcs-and-radio-system-compatibility-escrsc>

- › **Obnovené povolenie pre typ vozidla** (článok 14 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545): ak je ovplyvnený subsystém ETCS alebo rádiová časť subsystému CCS, medzi typmi ESC/RSC deklarovanými každým manažérom infraštruktúry v oblasti použitia sa poskytne aspoň jedno vyhlásenie o ESC/RSC. Prijateľné je aj odôvodnenie, že predchádzajúce vyhlásenia ESC/RSC nie sú ovplyvnené.
- › **Rozšírená oblasť použitia** (článok 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545): medzi typmi ESC/RSC deklarovanými každým manažérom infraštruktúry v rozšírenej oblasti použitia sa uvedie aspoň jedno vyhlásenie ESC/RSC.
- › **Nové povolenie** (článok 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545): ak je ovplyvnený ETCS alebo rádiová časť subsystému CCS, medzi typmi ESC/RSC deklarovanými každým manažérom infraštruktúry v oblasti použitia sa poskytne aspoň jedno vyhlásenie o ESC/RSC. Prijateľné je aj odôvodnenie, že predchádzajúce vyhlásenia ESC/RSC nie sú ovplyvnené.



- › **Povolenie v zhode s typom** (článok 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545): uvedú sa vyhlásenia ESC/RSC zaregistrované v rámci typu vozidla. Pre hodnoty ESC/RSC-EU-0 a/alebo ESC/RSC-NP-CCS7.4a nie je potrebné poskytnúť vyhlásenie ESC/RSC.
- › **Kombinovaná žiadosť o nové povolenie so žiadosťou o povolenie na rozšírenú oblasť použitia** (článok 14 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545): ak zmena nesúvisí s ETCS/GSM-R, je to rovnocenné s uvedeným prípadom rozšírenej oblasti použitia. Ak má zmena vplyv na ETCS alebo GSM-R, zodpovedá to uvedenému prípadu nového povolenia.
- › **Kombinovaná žiadosť o prvé povolenie so žiadosťou o povolenie v zhode s typom:** (článok 14 ods. 3 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545) pozri prvý prípad povolenia uvedený vyššie (prvý bod).

Prevádzka v systéme ETCS L0 alebo LNTC sa nepovažuje za prevádzku ETCS triedy A, ale za prevádzku „pôvodného systému vlakového zabezpečovača triedy B“. V takýchto prípadoch sa koncept ESC/RSC neuplatňuje. Prechody z/do triedy B a ETCS by však mali byť zahrnuté v príslušných typoch ESC.

V prípade vozidiel a/alebo typov vozidiel, ktoré sú vybavené certifikovaným vozidlovým systémom ETCS (úroveň 1, 2 alebo 3), ale sú povolené len na prevádzku v rámci vlakového zabezpečovacieho systému triedy B (napr. Existujú podmienky používania, ktoré neumožňujú používanie systému ETCS), sa musí požiadať o nové povolenie, aby sa vozidlám umožnilo používanie systému ETCS, a musí sa predložiť príslušné vyhlásenie ESC, ako je opísané vyššie.

### 3.11.1.7.2. Špeciálne hodnoty pre parametre ESC/RSC v ERATV

V ERATV sa všetky typy ESC a RSC, pre ktoré vozidlo preukázalo kompatibilitu, zaznamenajú v parametri 4.13.1.8 „Zlučiteľnosť systému ETCS“, v parametri 4.13.2.5 „Zlučiteľnosť systému hlasovej rádiokomunikácie“ a v parametri 4.13.2.8 „Kompatibilita systému dátovej rádiokomunikácie“.

Pri vyplňaní návrhu typu v ERATV sú na výber len typy ESC/RSC so stavom „platný“, ako sú definované v technickom dokumente ESC/RSC TD/011REC1028. Okrem toho je možné vybrať 3 špeciálne hodnoty, ktoré nezodpovedajú typom ESC/RSC:

- › **Neuplatňuje sa:** má sa používať, keď vozidlo nie je vybavené hlasovým rádiom ETCS alebo GSM-R alebo dátovým rádiom GSM-R. Ak je táto hodnota zvolená, nie je možné ju kombinovať so žiadnym iným identifikátorom typu ESC/RSC.
- › **ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a:** použije sa, ak sa kontroly vykonali podľa (existujúcich) vnútroštátnych postupov, ktoré sú rovnocenné postupom definovaným v typoch ESC/RSC. To sa môže stať napríklad v rôznych situáciách (neúplný zoznam):
  - Typ(y) ESC/RSC nemajú v technickom dokumente ESC/RSC TD/011REC1028 status „platný“.
  - Kontroly boli vykonané pred zmenou príslušných identifikátorov typu/typov ESC/RSC na stav „platný“.

Túto špeciálnu hodnotu možno kombinovať s akýmkoľvek iným identifikátorom typu ESC/RSC pre konkrétny parameter ESC/RSC ERATV.

V každom prípade, ak je zvolená špeciálna hodnota ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a, je povinné uviesť ako nekódované obmedzenie:

- špecifikácie testov (buď vlastný dokument, alebo špecifikácia definovaná vo vnútroštátnom predpise)
- odkaz na protokol o skúške použitý na vykonanie kontroly a
- linky alebo úseky siete, pre ktoré bola preukázaná technická zlučiteľnosť.

Poznámka: v RINF nie je možné vybrať špeciálnu hodnotu ESC-NP-CCS7.4a / RSC-NP-CCS74.a. V prípade úseku v RINF charakterizovaného hodnotou typu ESC/RSC a vozidla, ktoré nemá zodpovedajúcu hodnotu typu ESC/RSC v ERATV, ale namiesto nej používa špeciálnu hodnotu,

sa automaticky nepredpokladá zlučiteľnosť trasy; preto môžu byť potrebné dodatočné kontroly na overenie technickej zlučiteľnosti na základe dokumentu uvedeného v nekódovanom obmedzení (špecifikácia skúšky).

- › **ESC-EU-0 / RSC-EU-0:** v RINF, význam tejto hodnoty zodpovedá prípadu, keď manažér infraštruktúry vyhlásil, že na preukázanie technickej zlučiteľnosti pre akúkoľvek sieť/úsek siete nie je potrebná žiadna ESC/RSC.

V ERATV je možné tento parameter zvoliť pre všetky certifikované subsystemy CCS, ktoré sú vybavené systémom ETCS a/alebo GSM-R.

Túto špeciálnu hodnotu možno kombinovať s akýmkoľvek iným identifikátorom typu ESC/RSC pre konkrétny parameter ESC/RSC ERATV.

### 3.11.1.7.3. Zahrnutie vyhlásení ESC/RSC do vyhlásenia ES o overení subsystemu

Ako sa uvádza v praktickej príručke TSI CCS, odkazy na vyhlásenia ESC/RSC by sa mali zahrnúť do vyhlásenia ES o overení pre subsystem napriek tomu, že sa to v nariadení (EÚ) 2019/250 výslovne nevyžaduje.

Žiadateľ by mal doplniť odkazy na vyhlásenia ESC/RSC pod odsek začínajúci slovami „*V súlade s nasledujúcim(-i) osvedčením(-ami) a alebo správou(-ami)*“. Žiadateľ o uvedenie subsystemu na trh, ktorý vydáva vyhlásenie ES o overení, môže pridať aj ďalší odsek, v ktorom uvedie takéto odkazy.

#### 3.11.1.8. Bod 18.6 - Dôkazy týkajúce sa predchádzajúcich povolení

V prípade vozidiel a/alebo typov vozidiel, ktoré nedostali povolenie podľa smernice (EÚ) 2016/797 sa za rovnocenné považujú tieto dokumenty:

- › Keď vozidlo/typ vozidla získalo/získal povolenie podľa smernice 2008/57/ES:
  - rozhodnutie o povolení pre typ vozidla vydané podľa článku 26 ods. 1 alebo článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES a rozhodnutie(-a) vydané podľa článkov 22 a 23 smernice 2008/57/ES v prípade vozidla, ktoré je v zhode so špecifikáciami TSI, vrátane podpornej dokumentácie k rozhodnutiam,
  - rozhodnutie o povolení pre typ vozidla vydané podľa článku 26 ods. 1 alebo článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES a rozhodnutie(-a) vydané podľa článkov 24 a 25 smernice 2008/57/ES v prípade vozidla, ktoré nie je v zhode so špecifikáciami TSI, vrátane podpornej dokumentácie k rozhodnutiam,
  - povolenie pre typ vozidla vydané podľa článku 26 ods. 1 alebo článku 26 ods. 2 smernice 2008/57/ES a rozhodnutie o následnom povolení pre vozidlo/vozidlá v zhode s typom vozidla podľa článku 26 ods. 3 smernice 2008/57/ES.
- › Keď vozidlo/typ vozidla získalo/získal povolenie pred nadobudnutím účinnosti smernice 2008/57/ES:
  - rozhodnutie(-a) o prvotnom povolení/povoleniach vrátane akejkoľvek podpornej dokumentácie. Mal by byť jasne uvedený rozsah pôsobnosti a právny základ rozhodnutia alebo
  - Ak nie je možné nájsť písomný dôkaz o vydanom povolení a/alebo sprievodnú dokumentáciu k povoleniu, povoľujúci subjekt by mal mať za to, že vozidlo je povolené a zostalo v prevádzke, pokiaľ je stále registrované v NVR (registrácia nie je pozastavená/odňatá, platnosť povolenia neuplynula ani nie je pozastavená).

#### 3.11.1.9. Bod 18.6 - Dôkazy týkajúce sa oblasti používania vozidiel používaných na základe dohôd RIC/RIV po zmene, ktorá si vyžaduje nové povolenie

Na účely povolenia vozidla podľa smernice (EÚ) 2016/797 a nariadenia (EÚ) 2018/545 nemá skutočnosť, že vozidlo bolo raz povolené prostredníctvom dohôd RIV/RIC, žiadny konkrétny účinok okrem historických práv stanovených v článku 54 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797, oddiele 7.1.4 ods. 7 TSI LOC&PAS a oddiele 7.2.2.4 ods. 7 TSI WAG. Postupné zrušenie dohôd RIC/RIV na účely povoľovania vozidiel sa začalo smernicou

2004/49/ES o bezpečnosti (vytvorenie úlohy NSA), smernicou 2008/57/ES (NSA ako subjekty vydávajúce povolenia pre typy a vozidlá) a potom smernicou 2012/34/EÚ (oddelenie ŽP, MI a NSA).

Technickým nástupcom dohody RIV je TSI WAG, najmä oddiel 7.1.2, v ktorom sa stanovujú podmienky pre oblasť použitia, ktorá nie je obmedzená na konkrétne vnútroštátne siete. Podobne sa v oddiele 7.1.1.5 TSI LOC&PAS opisujú technické požiadavky na povolenie osobných vozňov, ktoré nie sú obmedzené na konkrétnu oblasť použitia a ktoré boli v minulosti súčasťou dohody RIC.

V oboch prípadoch požiadavky v súčasných TSI nie sú rovnocenné s požiadavkami v dohodách RIV/RIC. (Minulé) povolenie na základe RIV/RIC nie je rovnocenné s povolením, ktoré nie je obmedzené na žiadnu konkrétnu sieť („celá EÚ“), t. j. oddiel 7.1.2 TSI WAG alebo oddiel 7.1.1.5 TSI LOC&PAS.

Administratívnym nástupcom dohody RIV je Všeobecná zmluva o používaní vozňov (GCU), ktorá je mnohostrannou zmluvou založenou na dohovore COTIF a určuje vzájomné práva a povinnosti držiteľov vozňov a železničných podnikov v súvislosti s používaním nákladných vozňov v Európe a mimo nej. Dohoda RIC má v súčasnosti formu mnohostrannej zmluvy pod koordináciou UIC. V oboch prípadoch je predmetom dohôd výmena (povolených) vozidiel medzi železničnými podnikmi/držiteľmi a netýka sa povolenia. Ďalšie informácie nájdete na týchto webových stránkach:

<https://gcubureau.org/>

<https://uic.org/special-groups/ric-a/>

V TSI LOC&PAS a WAG sa uvádza, že v prípade zmien na takýchto vozidlách sa oblasť použitia nového povolenia obmedzí na skutočnú oblasť prevádzky pred vykonaním zmeny, a nie na „historickú“ oblasť prevádzky; označenie RIV/RIC by sa malo z vozidiel a z ECVVR/EVR v tomto okamihu odstrániť.

Najmä podľa kapitol 7.2.2.4 TSI WAG a 7.1.4 TSI LOC&PAS,

- › Vozidlá používané na základe dohôd RIV (Regolamento Internazionale Veicoli) alebo RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) sa považujú za povolené s podmienkami, za ktorých boli používané, vrátane oblasti použitia, kde sa prevádzkujú, a
- › V prípade zmeny, ktorá si vyžaduje nové povolenie, zmenené vozidlá zachovávajú oblasť použitia, v ktorej boli prevádzkované, bez ďalších kontrol nezmenených častí.

S cieľom zdokumentovať oblasť použitia, v ktorej boli upravené vozidlá prevádzkované, možno zohľadniť tieto prvky:

- › údaje v národných registroch vozidiel (NVR) v súlade s rozhodnutím 2007/756/ES alebo v Európskom centralizovanom virtuálnom registri vozidiel (ECVVR) v súlade s rozhodnutím (EÚ) 2018/1614,
- › záznamy o údržbe od subjektov zodpovedných za údržbu (ECM) alebo zmluvy podpísané s ECM o poskytovaní údržbárskych služieb, keď vozidlá prichádzajú do dielní vlastnými prostriedkami,
- › dôkazy predložené manažérmi infraštruktúry týkajúce sa pridelovania kapacity v sieti,
- › dôkazy predložené železničnými podnikmi týkajúce sa zaradenia takýchto vozidiel do vlakov na pokrytie služieb v určitých sieťach/liniak; dôkazy týkajúce sa používania vozidiel v rámci mimoriadnej dopravy sa nepovažujú za vhodné, pretože tento typ prevádzky nie je reprezentatívny pre bežnú komerčnú prevádzku,
- › zmluvy s lízingovými spoločnosťami alebo železničnými podnikmi týkajúce sa poskytovania trakčných služieb v rámci určitých sietí/liniak a/alebo
- › akékoľvek iné vhodné dôkazy.

Označenie na vozidle a/alebo informácie v NVR/ECVVR/EVR týkajúce sa oblasti použitia sa nepovažujú za vhodný dôkaz na preukázanie toho, kde sa vozidlá pred úpravou skutočne prevádzkovali.

Žiadateľ by mal poskytnúť dôkazy o oblasti prevádzky v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie. Skutočnosť, že vozidlo, ktoré sa má upraviť, bolo pôvodne povolené na základe uplatnenia dohôd RIV/RIC, neznamena žiadny iný rozdiel v obsahu sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie ani v posúdeniach,

ktoré má vykonať povoľovací subjekt v prípade nového povolenia podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545. Konkrétne ide o tieto zmeny:

- › obsah sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie je opísaný v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/545;
- › pravidiel, ktoré sa majú uplatňovať (t. j. TSI, vnútroštátne predpisy, iné právne predpisy EÚ) pre zmenené časti a rozhrania s nezmenenými časťami, sú tie, ktoré platia v čase podania žiadosti, a
- › posúdenia, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia (v nadväznosti na uvedenú zdokumentovanú oblasť prevádzky), sú rovnaké ako pri každom inom vozidle a/alebo type vozidla, ktoré sú upravené a vyžadujú si nové povolenie a sú zhrnuté v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/545.

V prípade **prerušenia prevádzky** dotknutých vozidiel (bez ohľadu na dĺžku trvania) by mal subjekt riadiaci zmenu venovať pozornosť možným zmenám v sieťach, v ktorých vozidlo v minulosti fungovalo, ku ktorým došlo po prerušení prevádzky, a zdokumentovať výsledok prieskumu. Takéto zmeny môžu ohroziť technickú kompatibilitu medzi vozidlami a sieťami. Subjekt riadiaci zmenu by mal tiež zvážiť, či sa v prípade podobných vozidiel vykonali zmeny s cieľom zachovať technickú kompatibilitu medzi vozidlami a sieťami, ktorá by chýbala pri vozidlách mimo prevádzky. Platí to aj pre vozidlá mimo prevádzky, ktoré boli nadobudnuté na účely opravy/rekonštrukcie s cieľom vrátiť ich do prevádzky.

Podmienky, za ktorých boli vozidlá prevádzkované, uvedené v TSI LOC&PAS a WAG, zostávajú v platnosti pre nezmenené časti. Rozsah nového povolenia, a teda aj súvisiace podmienky používania vozidla a ďalšie obmedzenia, sú obmedzené na zmenené časti. Žiadateľ by však mal do sprievodnej dokumentácie k žiadosti prostredníctvom OSS zahrnúť čo najviac dôkazov týkajúcich sa pôvodných podmienok používania vozidla a iných obmedzení; inak môžu chýbať kľúčové prvky v povoleniach na uvedenie na trh po zmene, najmä ak nie je možné nájsť žiadny dôkaz o predchádzajúcom povolení (pozri oddiely 3.3.8 a 3.8.2.3).

Zásady opísané vyššie v tomto oddiele by sa mali uplatňovať aj na oznámenia o zmenách vozidiel podľa článku 16 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/545, pretože nemožno predpokladať, že vozidlo povolené na základe dohôd RIC/RIV je rovnocenné vozidlu s povolením „celá EÚ“.

#### 3.11.1.10. [Bod 18.7 – Špecifikácia a opis metodiky, ak sa uplatňuje<sup>11</sup>, použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek](#)

Opis metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek môže odkazovať na existujúce dokumenty generované v rámci iných postupov, ktoré už zaviedol výrobca/dodávateľ, alebo ich znovu použiť (konkrétne postupy riadenia kvality, riadenia zmien alebo riadenia požiadaviek), pozri tiež oddiel 3.11.1.4.

#### 3.11.1.11. [Bod 18.8 - Obsah správy orgánu AsBo, ktorá sa týka postupu plnenia požiadaviek](#)

Nezávislá správa o posúdení postupu plnenia požiadaviek, ktorú má vydať orgán AsBo, by mala obsahovať:

- › opis chápania rozsahu projektu zo strany orgánu AsBo a rozsah vykonaného posúdenia vrátane fáz životného cyklu, ktoré boli posúdené;
- › vykonané hodnotiace činnosti pri posudzovaní postupu plnenia požiadaviek vrátane odobratých vzoriek alebo prierezov a výberu vykonaných náhodných kontrol dôkazov o zhode,
- › ostatné správy o posúdení a/alebo auditorské správy, ktoré boli vzájomne uznané alebo zohľadnené pri posudzovaní postupu plnenia požiadaviek, a
- › príslušné podrobné zistenia a záver týkajúci sa vhodnosti postupu plnenia požiadaviek na splnenie ustanovení článku 13 nariadenia (EÚ) 2018/545 a základných požiadaviek uvedených v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797.

V záveroch svojho posúdenia postupu plnenia požiadaviek musí orgán AsBo jasne uviesť, či:

---

<sup>11</sup> Nenormalizovaná metodika

- › postup plnenia požiadaviek bol systematický a bol použitý na identifikáciu príslušných súborov požiadaviek (vrátane právnych predpisov EÚ, noriem a usmernení), ktoré sa uplatňujú,
- › vzniknuté podrobné požiadavky boli zapracované do špecifikácie požiadaviek, špecifikácie dokumentácie a zoznamov činností a či existujú dôkazy o tom, že tieto požiadavky boli splnené a implementované, a
- › riziká boli posúdené podľa postupu uvedeného v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika.

Minimálny obsah alebo požadovaná štruktúra správy o posúdení, ktorú majú vydať orgány AsBo, nie sú v právnych textoch definované. Vo vysvetlivke ERA1209/146 (pozri oddiel 3.3.1) sa navrhuje vzorová šablóna, v ktorej sú zhrnuté hlavné prvky správy o posúdení pre postup plnenia požiadaviek.

Navrhovanú štruktúru možno prispôbiť systému riadenia dokumentácie orgánu AsBo za predpokladu, že šablóna používaná orgánom AsBo obsahuje všetky potrebné informácie a dokument spĺňa obvyklé požiadavky týkajúce sa kvality a výsledovateľnosti (jedinečný odkaz na dokument, dátum vydania, verzia/vydanie, história zmien atď.).

Orgán AsBo, ktorý nesúhlasí s niektorými časťami, ich môže zmeniť alebo vypustiť za predpokladu, že spoľahlivo a jednoznačne informuje o tom, ako skutočne vykonal nezávislé posúdenie a aké sú všetky obmedzenia a závery nezávislého posúdenia postupu plnenia požiadaviek.

V šablóne sú pokyny a/alebo vysvetľujúci text označené kurzívou a sivou farbou. Štandardné texty, ktoré sa navrhujú zahrnúť (s potrebnými úpravami), majú bežné písmo a čiernu farbu. Časti, ktoré je potrebné prispôbiť osobitostiam projektu (napr. názov žiadateľa, názov projektu), sú označené modrou farbou a v zátvorkách.

Skupina pre spoluprácu orgánu AsBo pracuje na odporúčaní na používanie, ktoré bližšie definuje štruktúru a obsah správy o posúdení, ktorú má orgán AsBo vydať. Po vydaní tohto odporúčania sa vysvetľujúca poznámka ERA1209/146 zodpovedajúcim spôsobom upraví.

#### 3.11.1.12. **Bod 18.9 – Ak sa plne neuplatňujú špecifikácie TSI a/alebo vnútroštátne predpisy, doklady o technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti použitia**

Ak je technická kompatibilita so sieťou v oblasti použitia plne pokrytá TSI a/alebo vnútroštátnymi predpismi (čo je bežný prípad), nie je potrebné pre tento bod predkladať dokumenty, ktoré už boli predložené pre bod 18.5, ktorý sa týka výsledkov posúdenia zhody so zreteľom na TSI a/alebo vnútroštátne predpisy.

#### 3.11.1.13. **Bod 18.10 - Obsah vyhlásenia žiadateľa alebo subjektu riadiaceho zmenu týkajúceho sa postupu plnenia požiadaviek**

Vyhlásenie ES o overení (ktoré musia vypracovať žiadatelia alebo subjekty riadiace zmenu na účely uvedenia mobilných subsystémov na trh v súlade so smernicou (EÚ) 2016/797) sa musí zaoberať všetkými príslušnými právnymi predpismi Európskej únie a vnútroštátnymi predpismi. Postup plnenia požiadaviek a riadenie požiadaviek si vyžaduje širšie vyhlásenie o zhode, ktorým sa zabezpečí, že vozidlo splnilo všetky príslušné požiadavky, ktoré sú potrebné na splnenie základných požiadaviek. To zahŕňa aj všetky potrebné harmonizované normy, medzinárodné normy, konštrukčné predpisy a usmernenia.

Z tohto hľadiska sa vyhlásenie, ktoré má vypracovať žiadateľ o povolenie alebo subjekt riadiaci zmenu, pokiaľ ide o postup plnenia požiadaviek, môže považovať za rovnocenné vyhlásenie, hoci so širším rozsahom v porovnaní s vyhlásením (vyhláseniami) ES o overení: vozidlo ako celok, a nie iba jednotlivé mobilné subsystémy.

Minimálny obsah alebo požadovaná štruktúra vyhlásenia, ktoré má vydať žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu podľa bodu 18.10 prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545, nie sú v právnych textoch vymedzené. Vo vysvetlivke ERA1209/146 (pozri oddiel 3.3.1) sa navrhuje vzorová šablóna, v ktorej sú zhrnuté hlavné prvky správy o posúdení pre postup plnenia požiadaviek.



**3.11.1.14. Body 18.8; 18.10; 18.11 a 18.12 - Správa orgánu AsBo a vyhlásenie žiadateľa**

Pokiaľ ide o **postup plnenia požiadaviek** týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami, mal by sa uplatňovať proces posudzovania rizík opísaný v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika, čo znamená, že:

- › orgán AsBo vykoná nezávislé posúdenie a vydá správu o posúdení (bezpečnosti) a
- › žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu vydá vyhlásenie o (riziku).

Oba dokumenty sa prikladajú k žiadosti o povolenie podľa bodov **18.8** a **18.10** prílohy I k nariadeniu (EÚ) 2018/545.

V prípadoch, keď je potrebné získať povolenie podľa článku 21 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/797 (**nové povolenie po zmene** už povoleného vozidla a/alebo typu vozidla podľa článku 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545), je povinné aj uplatňovanie **CSM týkajúcich sa posudzovania rizika**. Ak sa zmena považuje za **významnú**, správa o posúdení bezpečnosti, ktorú má vydať orgán AsBo uvedený v článku 15 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika, a vyhlásenie o riziku, ktoré má vypracovať navrhovateľ (žadateľ/subjekt riadiaci zmenu) podľa článku 16 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika, by sa mali zahrnúť do sprievodnej dokumentácie k žiadosti o povolenie, ako sa uvádza v bodoch **18.11** a **18.12** nariadenia (EÚ) 2018/545.

Správa o posúdení (bezpečnosti), ktorá zahŕňa postup plnenia požiadaviek, by však mala zahŕňať aj aspekty týkajúce sa bezpečnosti subsystémov a bezpečnej integrácie medzi subsystémami významnej zmeny. Podobne by sa vyhlásenie o (riziku), ktoré má vypracovať žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu pre postup plnenia požiadaviek, malo vzťahovať aj na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami.

Z tohto dôvodu a s cieľom zabrániť duplicitě prác a znížiť počet dokumentov, ktoré sa majú vypracovať, môžu byť informácie uvedené v bodoch 18.8 a 18.11 (správa o posúdení) na jednej strane a 18.10 a 18.12 na strane druhej (vyhlásenie) zahrnuté do jednej správy o posúdení a jedného vyhlásenia. Je však tiež možné, že informácie sú zahrnuté v štyroch nezávislých dokumentoch (napr. keď sa orgán AsBo pre významnú zmenu v uplatňovaní CSM týkajúcich sa posudzovania rizika líši od orgánu AsBo pre postup plnenia požiadaviek). Žiadateľ alebo subjekt riadiaci zmenu sa po dohode s príslušným orgánom AsBo môže slobodne rozhodnúť, ktorá možnosť je vhodnejšia. To je zhrnuté v Tabuľka 5.

V každom prípade sa posudzovanie, ktoré má vykonať orgán AsBo pre postup plnenia požiadaviek, musí vzťahovať na základnú požiadavku na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami. Orgán AsBo pre postup plnenia požiadaviek zostáva jediným zodpovedným za toto posúdenie, hoci vzájomne uzná prácu vykonanú iným orgánom AsBo v rámci významnej zmeny podľa CSM týkajúcich sa posudzovania rizika (pre rovnaký rozsah práce).

Tabuľka 5 : Dôkazy týkajúce sa správy o posúdení orgánu AsBo a súvisiacich vyhlásení

Povolenie Rozsah pôsobnosti	Prvé, predĺženie, obnovenie	Nové	
		Samostatná dokumentácia	alebo Kombinovaná dokumentácia
Postup plnenia požiadaviek na bezpečnosť	Správa AsBo (18.8) Vyhlásenie (18.10)	Správa AsBo (18.8) Vyhlásenie (18.10)	Správa AsBo (18.8+18.11) Vyhlásenie (18.10+18.12)
Významná zmena podľa CSM týkajúcich sa posudzovania rizika	Neuplatňuje sa	Správa AsBo (18.11) Vyhlásenie (18.20)	

**3.11.1.15. Bod 18.14 Dokumentácia o údržbe a prevádzke**

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



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

### 3.11.2. Príloha II Aspekty na posúdenie povoľujúcim subjektom

#### 3.11.2.1. Body 6 a 7 - Posúdenie metodiky postupu plnenia požiadaviek a súvisiace dôkazy

Je potrebné rozlišovať, či sa kľúčové zásady metodiky v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika používajú pre všetky základné požiadavky alebo nie:

- › Ak sa pre všetky základné požiadavky použije metodika uvedená v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika, podporný dôkaz pozostáva z vyhlásenia(-í) uvedeného(-ých) v článku 16 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika (bod 18.10 nariadenia (EÚ) 2018/545) a správy o posúdení uvedenej v článku 15 CSM týkajúcich sa posudzovania rizika (bod 18.8 nariadenia (EÚ) 2018/545).

Posúdenie, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt a vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia, sa zameria na nezávislú správu o posúdení vydanú orgánom AsBo a na vyhlásenie, ktoré má vydať žiadateľ.

V prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2018/545 sú zhrnuté kontroly, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt. V súvislosti s postupom plnenia požiadaviek sa budú hodnotiť tieto aspekty:

- Všeobecná konzistentnosť a súdržnosť informácií v poskytnutých dôkazoch
  - Akreditácia/uznanie a klasifikácia orgánu AsBo v časti 5 ERADIS
  - Rozsah nezávislého posúdenia (posudzovaný systém, základné požiadavky, na ktoré sa vzťahuje), najmä spôsob, akým sa zohľadňujú výsledky iných orgánov posudzovania
  - Jasný vyhlásenie o výsledkoch nezávislého hodnotenia týkajúce sa:
    - Súladu s požiadavkami prílohy I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika
    - Pre základnú požiadavku na bezpečnosť subsystémov a bezpečnú integráciu medzi subsystémami, nebezpečenstiev a súvisiacich rizík kontrolovaných na prijateľnú úroveň
    - Celého životného cyklu požiadaviek (od identifikácie po overenie)
    - Všetkých uplatniteľných požiadaviek potrebných na zabezpečenie pokrytia všetkých základných požiadaviek, a nielen záväzných predpisov (TSI, vnútroštátnych predpisov a iných právnych predpisov EÚ).
  - Dôkazov, ktoré orgán AsBo použil pri nezávislom posúdení
  - Rozsahu vyhlásenia žiadateľa a súladu s nezávislým posúdením
  - Nesplnených požiadaviek, na ktoré upozornil orgán AsBo (uzavretých alebo otvorených vrátane histórie uzavretých nesplnených požiadaviek)
- › Ak sa pre iné základné požiadavky ako bezpečnosť použije iná metodika, povoľujúci subjekt skontroluje, či poskytuje rovnakú úroveň záruky ako metodika uvedená v prílohe I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika. Podporné dôkazy na vykonanie posúdenia budú zahŕňať nielen správu o nezávislom posúdení (ak existuje), ale aj opis metodiky, opis postupu plnenia požiadaviek, dôkazy o uplatnení postupu atď.

Hodnotiť sa budú tieto aspekty:

- Všeobecná konzistentnosť a súdržnosť všetkých poskytnutých dôkazov
- Stupeň nezávislého posúdenia a rozsah (kompletný V-cyklus)
- Kompetencie a nezávislosť nezávislého hodnotiteľa
- Správa o posúdení nezávislého hodnotiteľa
- Aspekty, na ktoré sa vzťahuje metodika:
  - Systémové vymedzenie
  - Identifikácia požiadaviek

- Overovanie požiadaviek
- Štruktúrovaná správa požiadaviek v centralizovanom úložisku
- Dôkazy, ktoré sa majú predložiť
- Metodika na postup plnenia požiadaviek (štandardizovaná/rozšírená, určená a vhodná pre zahrnuté základné požiadavky)
- Vykonanie metodiky v rámci postupu plnenia požiadaviek

Nakoniec musí povoľujúci subjekt vykonať podobnú prácu ako orgán AsBo pri postupe plnenia požiadaviek týkajúcich sa základných požiadaviek na bezpečnosť, vrátane kontroly, či zavedený proces poskytuje rovnakú úroveň zabezpečenia ako zásady v metodike prílohy I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika, vykonania náhodných kontrol (výber vzoriek, posúdenie vertikálneho podielu atď.), aby pochopil, ako sú požiadavky riadené od začiatku až do konca. Čím viac je proces štandardizovaný (bližšie ku kľúčovým zásadám prílohy I k CSM týkajúcim sa posudzovania rizika, napr. EN 50126-1), tým menej otázok bude povoľujúci subjekt vznášať počas posudzovania dôkazov o postupe plnenia požiadaviek.

Ak metodika nezahŕňa nezávislé hodnotenie, preukázanie, že poskytuje rovnakú úroveň istoty, bude čeliť mnohým problémom. Aj keď povoľujúci subjekt a orgány NSA pre oblasť použitia vykonajú podrobné posúdenie metodiky aj výsledkov jej uplatňovania (podobne ako nezávislý posudzovateľ), nemôže sa riadne vzťahovať na celý životný cyklus vozidla a/alebo typu vozidla (v tomto bode je vozidlo a/alebo typ vozidla už navrhnutý, vyrobený a odskúšaný). Okrem toho riešenie prípadných nesplnení požiadaviek zistených v tejto neskorej fáze procesu môže byť zložité, časovo náročné a v niektorých prípadoch nerealizovateľné bez výrazného oneskorenia postupu vydávania povolenia a/alebo dodatočných nákladov.

Posúdenie, ktoré majú vykonať vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia, by sa malo zamerať na dôkazy o uplatňovaní metodiky týkajúcej sa požiadaviek súvisiacich s vnútroštátnymi predpismi podľa rovnakých zásad, ako sú opísané vyššie (nejde o úplnú kontrolu, ale o posúdenie vhodnosti procesu, ktorý žiadateľ zaviedol na riadenie príslušných požiadaviek a rizík); posúdenie metodiky je v pôsobnosti povoľujúceho subjektu. Posúdenia, ktoré majú vykonať vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia, sú zhrnuté v prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2018/545.

Je potrebné poznamenať, že povoľujúci subjekt a/alebo príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány pre oblasť použitia by nemali kontrolovať, či sú podmienky používania (vrátane vyvážených obmedzení) primerané z ekonomického hľadiska (napr. riziko nesplnenia zmluvných záväzkov výrobcu s železničným podnikom uložením podmienok používania, ktoré môžu spôsobiť neuskutočniteľnosť prevádzky vozidla), pokiaľ nemajú vplyv na plnenie základných požiadaviek (napr. nevytvárajú bezpečnostné riziko). Rozsah posúdenia by mal byť obmedzený na konzistentnosť, úplnosť a relevantnosť (vrátane krížovej kontroly príslušnými orgánmi posudzovania) súboru podmienok používania.

#### 3.11.2.2. Bod 8.2 - Platnosť osvedčení ES pre zložky interoperability

Platnosť osvedčení ES, ktoré podporujú vyhlásenia o zhode a/alebo vhodnosti na použitie zložiek interoperability, môže uplynúť v čase predloženia žiadosti o povolenie, pokiaľ boli príslušné zložky interoperability uvedené na trh v súlade s právnymi predpismi alebo sa na ne vzťahujú výnimky stanovené v TSI na začlenenie zložiek interoperability s osvedčeniami, ktorých platnosť uplynula (alebo s osvedčeniami vydanými na základe predchádzajúcich TSI).

Žiadateľ by mal v sprievodnej dokumentácii k žiadosti o povolenie poskytnúť primerané odôvodnenie, ako sú faktúry, objednávka, potvrdenie o dodaní, doklad o prevzatí, registre zo systému riadenia kvality atď.).

Upozorňujeme, že uvedenie na trh znamená „*prvé dodanie tovaru na distribúciu, spotrebu alebo použitie na trhu v rámci obchodnej činnosti*“, pričom „*dodanie tovaru na distribúciu*“ znamená „*existujúci a individuálne identifikovateľný tovar, ktorý je po ukončení výrobných fáz predmetom písomnej alebo ústnej dohody medzi dvoma alebo viacerými právnickými alebo fyzickými osobami o prevode vlastníctva*“. V dôsledku toho mali byť príslušné zložky interoperability už vyrobené a dodané.

### 3.11.2.3. Bod 8.6 – Zahrnutie všetkých platných právnych predpisov vrátane iných právnych predpisov, ktoré nesúvisia so železničnými vozidlami

Podľa smernice (EÚ) 2016/797 existuje jasná povinnosť žiadateľa zabezpečiť, aby boli dodržané všetky relevantné právne predpisy Únie. Postup plnenia požiadaviek je správny nástroj pre žiadateľa na zabezpečenie toho, aby boli všetky riziká správne pokryté a sledované po príslušné opatrenie na zmiernenie. Tieto opatrenia na zmiernenie môžu byť ustanovenia platného práva Únie (pre niektoré riziká).

V prílohe II (a najmä v bode 8.6) sú opísané aspekty, ktoré má overiť povoľujúci subjekt, aby získal „primeranú istotu“, že žiadateľ splnil svoje povinnosti. Z tohto hľadiska by povoľujúci subjekt mal skontrolovať, či žiadateľ vzal do úvahy iné právne predpisy EÚ. Povoľujúcemu subjektu sa neukladá povinnosť zabezpečiť alebo posúdiť, či sú právne predpisy skutočne dodržané. Kontrola, ktorú má vykonať povoľujúci subjekt, je kontrola konzistentnosti medzi výsledkami postupu plnenia požiadaviek a vyhlásením/vyhláseniami ES o overení.

V rámci relevantného práva Únie sú niektoré zákony, ktoré sa neuplatňujú na železnice. Niektoré ďalšie právne predpisy EÚ, ktoré nie sú špecifické pre železnice alebo sa v zásade nezdajú byť uplatniteľné na železnice, sa však musia dodržiavať v každom prípade (napr. nariadenie REACH (ES) č. 1907/2006, smernica 2014/30/EÚ o elektromagnetickej kompatibilite, smernica 2009/48/ES o bezpečnosti hračiek v prípade, že vlak má priestor na hranie pre deti atď.), pozri oddiel 3.3.1.4.

### 3.11.2.4. Bod 8.7 Zložky interoperability (platnosť, rozsah, podmienky používania a iné obmedzenia)

Orgán(y) NoBo zodpovedný(-é) za posudzovanie zhody mobilného(-ých) subsystému(-ov) je(sú) povinný(-é) posúdiť, či sú integrované zložky interoperability kompatibilné so subsystémom a či spĺňajú príslušné požiadavky TSI. Kontroly, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt, sa týkajú súladu medzi osvedčeniami uvedenými v sprievodnej dokumentácii k žiadosti, osvedčeniami v ERADIS a osvedčeniami uvedenými v sprievodnej dokumentácii k certifikátom o overení vydaným NoBo pre daný subsystém.

### 3.11.2.5. Bod 10 – Kontrola posúdení orgánmi NSA pre oblasť použitia, ako sa uvádza v článku 43

Podrobnosti kontrol, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt, sú stanovené v článku 43 nariadenia (EÚ) 2018/545.

Úlohou povoľujúceho subjektu nie je kontrolovať, znovu kontrolovať alebo prekontrolovať posúdenia vykonané inými stranami zapojenými do postupu vydávania povolenia, ale skontrolovať konzistentnosť tohto posúdenia.

### 3.11.2.6. Bod 21 - Kontrola vyhlásení ES o overení v povoleniach v zhode s typom

Pri posudzovaní žiadostí o povolenie na uvedenie vozidla na trh v zhode s povoleným typom by povoľujúci subjekt nemal systematicky prehodnocovať obsah vyhlásení ES o overení, pretože toto overenie už bolo vykonané počas procesu vydávania povolenia pre typ. Overovanie by sa malo obmedziť na výsledovateľnosť medzi vyhlásením (vyhláseniami) ES, osvedčením (osvedčeniami) ES, sprievodnou dokumentáciou k žiadosti, ERATV a ERADIS.

V prípade potreby nového alebo aktualizovaného vyhlásenia ES o overení (napr. v prípade zmien typu vozidla, ktoré možno klasifikovať podľa článku 15 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545), takéto vyhlásenia ES musia rešpektovať všetky požiadavky právnych textov bez ohľadu na pôvodný dátum uvedenia subsystému na trh a posúdenie, či nové alebo aktualizované vyhlásenie ES o overení spĺňa požiadavky nariadenia (EÚ) 2019/250, by malo byť v rozsahu kontrol, ktoré má vykonať povoľujúci subjekt pri vydávaní povolenia na uvedenie vozidla (vozidiel) na trh v zhode s povoleným typom.

## 3.11.3. Príloha III Aspekty posúdenia žiadosti dotknutými orgánmi NSA pre oblasť použitia

### 3.11.3.1. Bod 5 – Dostatočné dôkazy z metodiky použitej na vykonanie postupu plnenia požiadaviek iba v rámci vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa dotknutej oblasti použitia

Orgány NSA pre oblasť použitia v súvislosti s vnútroštátnymi predpismi takisto budú mať úlohu v kontrolovaní dôkazov o uplatnení neštandardnej metodiky na postup plnenia požiadaviek. Kontroly by mali byť systematické, zamerané na postup a na relevantnosť vnútroštátnych predpisov použitých ako opatrenia na

zmiernenie v postupe posudzovania rizík. Na tento účel môže byť potrebné, aby orgány NSA pre oblasť použitia podrobne skontrolovali niektoré podporné dôkazy.

#### 3.11.4. Príloha IV Matica riadenia požiadaviek (ilustratívny príklad)

Nižšie je uvedený názorný príklad hlavných prvkov, ktoré by mal obsahovať nástroj na riadenie požiadaviek. To neznamená, že uvedená tabuľka by sa mala používať tak, ako je predložená; jej účelom je **ilustrovať a uviesť príklad granularity**, ktorá sa považuje za potrebnú na poskytnutie riadneho dôkazu o postupe plnenia požiadaviek, ktorý sa uplatnil na orgán AsBo a povolujujúci subjekt.

Z hľadiska postupu plnenia požiadaviek by sa požiadavky mali rozdeliť na najmenšie možné požiadavky z daného zdroja, ktoré je možné:

- › identifikovať;
- › prideliť;
- › vykonať a
- › overiť.

Z tohto hľadiska môže jeden jediný zdroj (napr. TSI) viesť k mnohým podrobným požiadavkám. A potom, takéto požiadavky na nízkej úrovni môžu viesť k mnohým rôznym požiadavkám, ktoré je potrebné riadiť nezávisle, buď preto, že existujú rôzne požiadavky, alebo preto, že majú byť priradené rôznym zložkám/systémom/funkciám alebo overené rôznym spôsobom.

Nie je potrebné riadiť všetky podrobné požiadavky (na nízkej úrovni) v jednom „hlavnom zozname“ požiadaviek. Napr. zdrojové požiadavky možno rozdeliť na jednotlivé funkcie/zložky/systémy, ku ktorým ich treba priradiť. Potom by sa mal tento postup opakovať pre každú funkciu/zložku/systém, kým sa nedosiahne potrebná úroveň granularity. Je však mimoriadne dôležité, aby sa vo všetkých krokoch zachovala vysledovateľnosť, aby bolo kedykoľvek možné vysledovať podrobné požiadavky až po zdrojové požiadavky.

V príklade uvedenom v tabuľkách sa v nariadení (EÚ) 2014/1302 (TSI LOC&PAS) vyžaduje, aby boli vozidlá vybavené dvomi bielymi svetlometmi, ktorými sa zabezpečuje viditeľnosť pre rušňovodiča (okrem toho svetlomety umožňujú ostatným identifikovať vlak). Z tohto konkrétneho ustanovenia TSI možno odvodiť ďalšie dve požiadavky:

- › potrebné sú dve svetlá a
- › svetlá musia byť biele.

Spôsob riadenia každej z týchto požiadaviek môže byť odlišný a môže mať vplyv na iné prvky vozidla:

- › Konštrukcia a vonkajší plášť vozňa/lokomotívy by mali mať priestor na umiestnenie svetiel
- › Samotné svetlá by mali byť biele

Samozrejme, existuje mnoho ďalších podrobných požiadaviek, ktoré musí typ vozidla spĺňať:

- › Elektrický systém by mal zabezpečovať napájanie svetiel (zvyčajne prostredníctvom pomocného systému a/alebo batérie),
- › Systém riadenia vlakov by mal byť schopný ovládať svetlá,
- › Na pracovisku vodiča by mal byť vhodný spôsob zapínania/vypínania/stlmenia svetiel,
- › Svetlá by mali mať správnu kolorimetriu a vyžarovať lúč správneho smeru, tvaru a intenzity atď.

Tieto aspekty sú však zahrnuté aj v iných požiadavkách TSI a budú riešené v iných požiadavkách.

**Zdroje požiadaviek**

Zdroj požiadaviek	Základná požiadavka	Potrebné rozdelenie v matici požiadaviek?	Potrebné posúdenie zhody?
<p>Odkaz na zdroje požiadaviek vrátane referenčného dokumentu (s dátumom a/alebo verziou). Uvedte všetky zdroje, z ktorých pochádzajú požiadavky potrebné na splnenie základných požiadaviek prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 (smernice, rozhodnutia, nariadenia, normy EN, normy UIC, iné medzinárodné normy, usmernenia, špecifikácie zákazníkov, interné usmernenia, interné konštrukčné predpisy atď.).</p>	<p>Opište základné požiadavky prílohy III k smernici (EÚ) 2016/797 súvisiace s požiadavkou:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bezpečnosť</li> <li>- Zdravie</li> <li>- Bezporuchovosť a pohotovosť</li> <li>- Ochrana životného prostredia</li> <li>- Technická zlučiteľnosť</li> <li>- Prístupnosť</li> </ul>	<p>Uvedte, či je potrebné rozdeliť podrobné požiadavky v rámci zdroja (zvyčajne v prípade komplexných zdrojov obsahujúcich mnoho rôznorodých požiadaviek).</p>	<p>Uvedte, či sa v zdroji požiadaviek predpokladá posúdenie zhody (napr. overenie orgánom NoBo).</p>
<p><i>Nariadenie (EÚ) 2014/1302 v znení nariadení (EÚ) 2016/919, 2018/868, 2019/776 a 2020/387 (TSI LOC&amp;PAS)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Bezpečnosť</i></li> <li>- <i>Zdravie</i></li> <li>- <i>Bezporuchovosť a pohotovosť</i></li> <li>- <i>Ochrana životného prostredia</i></li> <li>- <i>Technická zlučiteľnosť</i></li> <li>- <i>Prístupnosť</i></li> </ul>	<p><i>Áno. Rozdelenie požiadaviek v TSI je nevyhnutné.</i></p>	<p><i>Áno. Osvedčenia orgánu NoBo a sprievodná správa.</i></p>
<p><i>Nariadenie č. 1907/2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemických látok (REACH) so všetkými zmenami a doplneniami do 2021/01/25 (nariadenie (EÚ) 2021/57)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>Ochrana životného prostredia</i></li> </ul>	<p><i>Nie. Zoznam materiálov inštalovaných vo vozidle v súlade s nariadením REACH sa považuje za dostatočný.</i></p>	<p><i>Číslo</i></p>





