Tento text slúži výlučne ako dokumentačný nástroj a nemá žiadny právny účinok. Inštitúcie Únie nenesú nijakú zodpovednosť za jeho obsah. Autentické verzie príslušných aktov vrátane ich preambúl sú tie, ktoré boli uverejnené v Úradnom vestníku Európskej únie a ktoré sú dostupné na portáli EUR-Lex. Tieto úradné znenia sú priamo dostupné prostredníctvom odkazov v tomto dokumente

►B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/797

z 11. mája 2016

o interoperabilite železničného systému v Európskej únii

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 44)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/700 z 25. mája 2020	L 165	27	27.5.2020
►M2	Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1689 z 13. júna 2024	L 1689	1	12.7.2024

▼B

SMERNICA EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY (EÚ) 2016/797

z 11. mája 2016

o interoperabilite železničného systému v Európskej únii

(prepracované znenie)

(Text s významom pre EHP)

KAPITOLA I

VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

1. V tejto smernici sa stanovujú podmienky, ktoré sa musia splniť, aby sa dosiahla interoperabilita železničného systému Únie spôsobom zlučiteľným so smernicou (EÚ) 2016/798, s cieľom definovať optimálnu úroveň technickej harmonizácie, umožniť uľahčovanie, zlepšovanie a rozvíjanie služieb v oblasti železničnej dopravy v rámci Únie, ako aj s tretími krajinami, a prispieť k dobudovaniu jednotného európskeho železničného priestoru a k postupnému dokončeniu vnútorného trhu. Tieto podmienky sa vzťahujú na konštrukciu, výstavbu, uvedenie do prevádzky, modernizáciu, obnovu, prevádzku a údržbu častí tohto systému, ako aj na odbornú kvalifikáciu personálu a zdravotné a bezpečnostné podmienky vzťahujúce sa na personál, ktorý sa podieľa na jeho prevádzke a údržbe.

2. V tejto smernici sa uvádzajú ustanovenia týkajúce sa komponentov interoperability a rozhraní a postupov pre každý subsystém a podmienky celkovej kompatibility železničného systému Únie s cieľom dosiahnuť interoperabilitu tohto systému.

3. Táto smernica sa neuplatňuje na:

a) metrá;

b) električky a ľahké železničné vozidlá, ako aj infraštruktúru, ktorú využívajú výlučne tieto vozidlá;

c) siete, ktoré sú funkčne oddelené od zvyšného železničného systému Únie a určené len na miestnu, mestskú alebo prímestskú osobnú dopravu, ako aj podniky, ktoré svoju činnosť vykonávajú len na týchto sieťach.

4. Členské štáty môžu z rozsahu pôsobnosti opatrení, ktorými vykonávajú túto smernicu, vylúčiť:

a) železničnú infraštruktúru v súkromnom vlastníctve vrátane vedľajších koľají, ktorú využíva jej majiteľ alebo operátor na účel jeho príslušných činností spojených s nákladnou dopravou alebo na účel prepravy osôb na nekomerčné účely, a vozidlá, ktoré sa využívajú výlučne na tejto infraštruktúre;

b) infraštruktúru a vozidlá vyhradené striktne na miestne, historické alebo turistické účely;

▼B

c) infraštruktúru pre ľahké železničné vozidlá, 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

d) 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.

5. V prípade električko-vlakov prevádzkovaných v železničnom systéme Únie, v ktorom neexistujú TSI platné pre takéto električko-vlaky, sa uplatňujú tieto ustanovenia:

a) dotknuté členské štáty zabezpečia prijatie vnútroštátnych predpisov alebo iných príslušných dostupných opatrení na dosiahnutie súladu takýchto električko-vlakov s príslušnými základnými požiadavkami;

b) členské štáty môžu prijať vnútroštátne predpisy, v ktorých sa uvedú postupy vydávania povolení platné pre takéto električko-vlaky. Orgán vydávajúci povolenie pre vozidlo uskutočňuje konzultácie s príslušnými vnútroštátnymi orgánmi pre bezpečnosť s cieľom zabezpečiť, aby pri zmiešanej prevádzke električko-vlakov a štandardných železničných vozňov boli splnené všetky základné požiadavky, ako aj príslušné spoločné bezpečnostné ciele (ďalej len „CST“);

c) odchylne od článku 21 dotknuté príslušné orgány v prípade cezhraničnej prevádzky spolupracujú pri vydávaní povolení pre vozidlo.

Tento odsek sa nevzťahuje na vozidlá, ktoré sú vylúčené z rozsahu pôsobnosti tejto smernice v súlade s odsekmi 3 a 4.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tejto smernice:

1. „železničný systém Únie“ sú prvky uvedené v prílohe I;

2. „interoperabilita“ je schopnosť železničného systému umožniť bezpečný a nerušený pohyb vlakov, ktoré dosahujú požadovanú úroveň výkonnosti;

3. „vozidlo“ je železničné vozidlo spôsobilé na jazdu na vlastných kolesách na železničnej trati, s vlastným pohonom alebo bez vlastného pohonu; vozidlo sa skladá z jedného alebo viacerých štrukturálnych a funkčných subsystémov;

4. „sieť“ sú trate, stanice, terminály a všetky druhy pevného zariadenia potrebného na zabezpečenie bezpečnej a nepretržitej prevádzky železničného systému Únie;

5. „subsystémy“ sú štrukturálne alebo funkčné časti železničného systému Únie, ako sa uvádza v prílohe II;

6. „mobilný subsystém“ je subsystém „železničné koľajové vozidlá“ a subsystém „vlakové zariadenie riadenia – zabezpečenia a návestenia“;

▼B

7. „komponenty interoperability“ sú akýkoľvek základný komponent, skupina komponentov, montážne podskupiny alebo úplné montážne celky začlenené alebo určené na začlenenie do subsystému, od ktorých priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita železničného systému, vrátane hmotných aj nehmotných predmetov;

8. „výrobok“ je výrobok získaný výrobným procesom vrátane komponentov interoperability a subsystémov;

9. „základné požiadavky“ sú všetky podmienky stanovené v prílohe III, ktoré musí spĺňať železničný systém Únie, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní;

10. „Európska špecifikácia“ je špecifikácia, ktorá patrí do jednej z týchto kategórií:

    — spoločná technická špecifikácia, ako sa vymedzuje v prílohe VIII k smernici 2014/25/EÚ,

    — európske technické osvedčenie uvedené v článku 60 smernice 2014/25/EÚ alebo

    — európska norma, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;

11. „technická špecifikácia interoperability“ (TSI) je špecifikácia prijatá v súlade s touto smernicou, ktorá sa vzťahuje na každý subsystém alebo časť subsystému, s cieľom splniť základné požiadavky a zabezpečiť interoperabilitu železničného systému Únie;

12. „základné parametre“ sú akékoľvek právne záväzné, technické alebo prevádzkové podmienky, ktoré sú z hľadiska interoperability rozhodujúce a sú špecifikované v príslušných TSI;

13. „špecifický prípad“ je ktorákoľvek časť železničného systému, ktorá si vyžaduje zvláštne ustanovenia v TSI, buď dočasné, alebo trvalé, v dôsledku geografických, topografických alebo urbanistických obmedzení alebo obmedzení, ktoré majú vplyv na kompatibilitu s existujúcim systémom, a to najmä železničné trate a siete izolované od zvyšku Únie, nakladaciu mieru, rozchod koľají alebo osovú vzdialenosť koľají a vozidlá určené výhradne na miestne, regionálne alebo historické používanie, ako aj vozidlá, ktoré majú pôvod v tretích krajinách alebo ktoré sú určené pre tretie krajiny;

14. „modernizácia“ sú akékoľvek rozsiahle práce na zmene subsystému alebo jeho časti, ktoré vedú k zmene v súbore technickej dokumentácie pripojenom k vyhláseniu ES o overení, ak takýto súbor technickej dokumentácie existuje, a ktoré zlepšujú celkový výkon subsystému;

15. „obnova“ sú rozsiahle práce na výmene subsystému alebo jeho časti, ktoré nemenia celkový výkon subsystému;

16. „existujúci železničný systém“ je infraštruktúra pozostávajúca z tratí a pevných zariadení existujúcej siete železníc, ako aj vozidlá všetkých kategórií a pôvodu, ktoré jazdia na tejto infraštruktúre;

17. „výmena v rámci údržby“ je akákoľvek náhrada komponentov za časti s rovnakou funkciou a výkonom v rámci údržbárskych alebo opravárenských prác;

▼B

18. „električko-vlak“ je vozidlo určené na kombinované použitie na infraštruktúre pre ľahké železničné vozidlá a tiež na infraštruktúre pre štandardné železničné vozidlá;

19. „uvedenie do prevádzky“ sú všetky činnosti, ktorými sa subsystém uvádza do svojho prevádzkového stavu;

20. „obstarávateľ“ je verejný alebo súkromný subjekt, ktorý si objedná skonštruovanie a/alebo výstavbu alebo obnovu, alebo modernizáciu subsystému;

21. „držiteľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá využíva vozidlo ako dopravný prostriedok, či už je jeho majiteľom, alebo má právo ho používať, a ktorá je takto registrovaná v registri vozidiel uvedenom v článku 47;

22. „žiadateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá žiada o povolenie, či už ide o železničný podnik, manažéra infraštruktúry, alebo o každú inú osobu alebo právnický subjekt, ako je napríklad výrobca, majiteľ alebo držiteľ; na účely článku 15 „žiadateľ“ je obstarávateľ alebo výrobca, alebo jeho splnomocnený zástupca; na účely článku 19 „žiadateľ“ je fyzická alebo právnická osoba, ktorá žiada agentúru o rozhodnutie o schválení navrhovaných technických riešení pre projekty ERTMS týkajúcich sa traťového zariadenia;

23. „projekt v pokročilom štádiu vývoja“ je každý projekt, ktorého etapa plánovania alebo výstavby je v takom štádiu, keď zmena technických špecifikácií môže ohroziť životaschopnosť projektu v plánovanej podobe;

24. „harmonizovaná norma“ je európska norma, ako sa vymedzuje v článku 2 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;

25. „vnútroštátny bezpečnostný orgán“ je bezpečnostný orgán, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 7 smernice (EÚ) 2016/798;

26. „typ“ je typ vozidla určený základnými konštrukčnými charakteristikami vozidla, ako sú obsiahnuté v osvedčení o typovej skúške alebo osvedčení o preskúmaní konštrukčného návrhu opísaných v príslušnom module overovania;

27. „séria“ je niekoľko identických vozidiel jedného konštrukčného typu;

28. „subjekt zodpovedný za údržbu“ je subjekt zodpovedný za údržbu, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 20 smernice (EÚ) 2016/798;

29. „ľahké železničné systémy“ sú systémy mestskej a/alebo prímestskej železničnej dopravy s odolnosťou proti nárazu C-III alebo C-IV (podľa EN 15227:2011) a maximálnou pevnosťou konštrukcie vozidla 800 kN (pozdĺžna tlaková sila v oblasti spriahania); ľahké železničné systémy môžu mať vlastnú dopravnú cestu alebo ju môžu zdieľať s cestnou dopravou a ich vozidlá sa zvyčajne nezaraďujú do vlakov určených pre diaľkovú osobnú alebo nákladnú dopravu a ani naopak;

30. „vnútroštátne predpisy“ sú všetky záväzné predpisy prijaté v členskom štáte bez ohľadu na to, ktorý orgán ich vydal, ktoré obsahujú požiadavky na bezpečnosť železníc alebo technické požiadavky odlišné od požiadaviek ustanovených v predpisoch Únie alebo v medzinárodných predpisoch, ktoré sa v príslušnom členskom štáte vzťahujú na železničné podniky, manažérov infraštruktúry a tretie strany;

▼B

31. „konštrukčný prevádzkový stav“ je bežná prevádzka a predvídateľná prevádzka za mimoriadnych podmienok (vrátane opotrebovania) v rozsahu a za podmienok používania špecifikovaných v technickej dokumentácii a dokumentácii údržby;

32. „oblasť používania vozidla“ je sieť alebo siete v členskom štáte alebo skupine členských štátov, na ktorých sa má vozidlo používať;

33. „prijateľné prostriedky preukázania zhody“ sú nezáväzné stanoviská, ktoré vydala agentúra na účely vymedzenia spôsobov plnenia základných požiadaviek;

34. „prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody“ sú nezáväzné stanoviská, ktoré vydali členské štáty na účely vymedzenia spôsobov plnenia vnútroštátnych predpisov;

35. „uvedenie na trh“ je prvé uvedenie komponentu interoperability, subsystému alebo vozidla pripraveného na prevádzku v jeho konštrukčnom prevádzkovom stave na trh Únie;

36. „výrobca“ je každá fyzická alebo právnická osoba, ktorá vyrába výrobky vo forme komponentov interoperability, subsystémy alebo vozidlá alebo si ich dáva skonštruovať alebo vyrobiť a uvádza ich na trh pod svojím menom alebo ochrannou známkou;

37. „splnomocnený zástupca“ je každá fyzická alebo právnická osoba usadená v Únii, ktorá dostala písomné poverenie od výrobcu alebo zmluvného subjektu konať v mene tohto výrobcu alebo zmluvného subjektu pri konkrétnych úlohách;

38. „technická špecifikácia“ je dokument stanovujúci technické požiadavky, ktoré má splniť výrobok, subsystém, postup alebo služba;

39. „akreditácia“ je akreditácia vymedzená v článku 2 bode 10 nariadenia (ES) č. 765/2008;

40. „vnútroštátny akreditačný orgán“ je orgán vymedzený v článku 2 bode 11 nariadenia (ES) č. 765/2008;

41. „posudzovanie zhody“ je postup preukázania, či boli splnené špecifické požiadavky týkajúce sa výrobku, postupu, služby, subsystému, osoby alebo orgánu;

42. „orgán posudzovania zhody“ je orgán, ktorý bol notifikovaný alebo určený ako orgán, ktorý nesie zodpovednosť za činnosti posudzovania zhody vrátane kalibrácie, skúšania, certifikácie a inšpekcie; orgán posudzovania zhody sa klasifikuje ako „notifikovaný orgán“ po notifikácii zo strany členského štátu; orgán posudzovania zhody sa klasifikuje ako „určený orgán“ po určení zo strany členského štátu;

43. „osoba so zdravotným postihnutím a osoba so zníženou pohyblivosťou“ zahŕňa akúkoľvek osobu, ktorá má trvalé alebo dočasné telesné, mentálne, duševné alebo zmyslové postihnutie, ktoré v súčinnosti s rôznymi prekážkami môže brániť plnému a účinnému využívaniu dopravy touto osobou na rovnocennom základe s ostatnými cestujúcimi, alebo ktorej pohyblivosť je pri využívaní dopravy znížená vzhľadom na jej vek;

▼B

44. „manažér infraštruktúry“ je manažér infraštruktúry, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 2 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([1]);

45. „železničný podnik“ je železničný podnik, ako sa vymedzuje v článku 3 bode 1 smernice 2012/34/EÚ, ako aj každý iný verejný alebo súkromný podnik, ktorého predmetom činnosti je poskytovanie služieb v záujme zabezpečenia železničnej prepravy tovaru a/alebo osôb, pričom tento podnik musí zabezpečovať trakciu; zahŕňa to aj podniky, ktoré zabezpečujú len trakciu.

Článok 3

Základné požiadavky

1. Železničný systém Únie, subsystémy a komponenty interoperability vrátane rozhraní musia spĺňať príslušné základné požiadavky.

2. Technické špecifikácie uvedené v článku 60 smernice 2014/25/EÚ, ktoré sú potrebné na doplnenie európskych špecifikácií alebo iných noriem používaných v rámci Únie, nesmú byť v rozpore so základnými požiadavkami.

KAPITOLA II

TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE INTEROPERABILITY

Článok 4

Obsah TSI

1. Pre každý subsystém definovaný v prílohe II sa vypracuje jedna TSI. Ak je to potrebné, na jeden subsystém sa môže vzťahovať niekoľko TSI a jedna TSI sa môže vzťahovať na niekoľko subsystémov.

2. Pevné subsystémy musia byť v zhode s TSI a vnútroštátnymi predpismi účinnými v čase podania žiadosti o povolenie na uvedenie do prevádzky v súlade s touto smernicou a bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 písm. f).

Vozidlá musia byť v zhode s TSI a vnútroštátnymi predpismi účinnými v čase podania žiadosti o povolenie na uvedenie na trh v súlade s touto smernicou a bez toho, aby bol dotknutý odsek 3 písm. f).

Zhoda a súlad s pevnými subsystémami a vozidlami sa musia trvale zachovávať počas ich využívania.

3. V rozsahu, ktorý je nevyhnutný na dosiahnutie cieľov tejto smernice uvedených v článku 1, sa v každej TSI:

a) uvádza jej plánovaný rozsah pôsobnosti (časť siete alebo vozidlá uvedené v prílohe I; subsystém alebo časť subsystému uvedené v prílohe II);

b) stanovujú základné požiadavky na každý príslušný subsystém a jeho rozhrania v súvislosti s inými subsystémami;

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

▼B

c) určujú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí spĺňať subsystém a jeho rozhrania v súvislosti s inými subsystémami. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu líšiť podľa použitia subsystému, napríklad podľa kategórií trate, uzla a/alebo vozidiel uvedených v prílohe I;

d) stanovujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa musia vzťahovať európske špecifikácie vrátane európskych noriem, ktoré sú nevyhnutné na dosiahnutie interoperability v železničnom systéme Únie;

e) v každom prípade, ktorý prichádza do úvahy, stanovuje, ktoré postupy sa majú použiť na posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability na jednej strane alebo na overovanie subsystémov ES na strane druhej. Tieto postupy sa zakladajú na moduloch definovaných v rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ ([1]);

f) určuje stratégia uplatňovania TSI. Je potrebné najmä špecifikovať etapy, ktoré sa musia dokončiť pri zohľadnení odhadovaných nákladov a prínosov a očakávaných vplyvov na dotknuté zainteresované strany s cieľom realizovať postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, v ktorom bude súlad s TSI normou. V prípade potreby koordinovaného uplatňovania TSI, ako napríklad pri koridoroch alebo medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi, môže táto stratégia zahŕňať návrhy týkajúce sa dokončenia etáp;

g) pre príslušný personál určuje odborná kvalifikácia a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzku a údržbu uvedeného subsystému, ako aj na uplatňovanie TSI;

h) uvádzajú ustanovenia uplatniteľné na existujúce subsystémy a vozidlá najmä v prípade obnovy a modernizácie, a v takýchto prípadoch úprava, v súvislosti s ktorou sa vyžaduje žiadosť o nové povolenie;

i) uvádzajú parametre vozidla a pevných subsystémov, ktoré má overiť železničný podnik, a postupy, ktoré sa majú uplatňovať v záujme overenia týchto parametrov po vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh a pred prvým použitím vozidla s cieľom zabezpečiť kompatibilitu medzi vozidlami a traťami, na ktorých sa majú prevádzkovať.

4. Každá TSI musí byť vypracovaná na základe preskúmania existujúceho subsystému a musí sa v nej uvádzať cieľový subsystém, ktorý sa bude dať dosiahnuť postupne v rámci primeraného časového limitu. Schvaľovaním TSI a dosahovaním zhody s TSI sa tak postupne uľahčí dosahovanie interoperability železničného systému Únie.

5. TSI musia vhodným spôsobom zachovať kompatibilitu s existujúcim železničným systémom každého členského štátu. Na tento účel možno zaviesť ustanovenia pre špecifické prípady pre všetky TSI

([1]) Rozhodnutie Komisie 2010/713/EÚ z 9. novembra 2010 o moduloch na postupy posudzovania zhody, vhodnosti na použitie a overenia ES, ktoré sa majú použiť v technických špecifikáciách pre interoperabilitu prijatých podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES (Ú. v. EÚ L 319, 4.12.2010, s. 1).

▼B

s ohľadom tak na sieť, ako aj na vozidlá, a najmä v prípade nakladacej miery, rozchodu koľají alebo osovej vzdialenosti koľají a vozidiel pochádzajúcich z tretích krajín alebo určených pre tretie krajiny. Pre každý špecifický prípad sa v TSI stanovujú vykonávacie predpisy pre prvky TSI stanovené v odseku 3 písm. c) až g).

6. Ak sa TSI nemôže výslovne zaoberať niektorými technickými aspektmi zodpovedajúcimi základným požiadavkám, tieto sa musia jednoznačne identifikovať v prílohe k TSI ako otvorené body.

7. TSI nesmú brániť členským štátom v rozhodovaní týkajúcom sa používania infraštruktúr na prevádzku vozidiel, na ktoré sa nevzťahujú TSI.

8. V TSI sa môžu výslovne uvádzať jednoznačne identifikované odkazy na európske alebo medzinárodné normy alebo špecifikácie, alebo technické dokumenty vydané agentúrou, keď je to bezpodmienečne potrebné na dosiahnutie cieľov tejto smernice. V takom prípade sa tieto normy alebo špecifikácie (alebo ich príslušné časti) alebo technické dokumenty považujú za prílohy k príslušnej TSI a sú záväzné od začiatku uplatňovania danej TSI. Ak neexistujú takéto normy ani špecifikácie, ani technické dokumenty, v čase pred ich vypracovaním sa môže uviesť odkaz na iné jednoznačne identifikované normatívne dokumenty, ktoré sú ľahko dostupné a sú voľne k dispozícii.

Článok 5

Návrh, prijatie a revízia TSI

1. S cieľom stanoviť špecifické ciele každej TSI je Komisia splnomocnená v súlade s článkom 50 prijímať delegované akty týkajúce sa najmä a podľa potreby:

a) územnej a technickej pôsobnosti príslušných TSI;

b) uplatniteľných základných požiadaviek;

c) zoznamu právne záväzných, technických a prevádzkových podmienok, ktoré sa majú harmonizovať na úrovni subsystémov a na úrovni rozhraní medzi subsystémami, ako aj očakávanej úrovne ich harmonizácie;

d) postupov špecifických pre železnice, pri ktorých sa má posudzovať zhoda a vhodnosť v súvislosti s použitím komponentov interoperability;

e) postupov špecifických pre železnice zameraných na posúdenie ES overenia subsystémov;

f) kategórií personálu, ktorý sa podieľa na prevádzke a údržbe príslušných subsystémov, a všeobecných cieľov na stanovenie minimálnych požiadaviek na odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky dotknutého personálu;

g) všetkých iných nevyhnutných prvkov, ktoré sa majú zohľadniť v záujme zabezpečenia interoperability železničného systému Únie podľa článku 1 ods. 1 a 2, ako je napr. zosúladenie TSI s európskymi a medzinárodnými normami alebo špecifikáciami.

Komisia pri prijímaní uvedených delegovaných aktov zdôvodňuje potrebu novej alebo podstatne zmenenej TSI vrátane jej vplyvu na existujúce predpisy a technické špecifikácie.

2. V záujme zabezpečenia jednotného vykonávania delegovaných aktov uvedených v odseku 1 Komisia požiada agentúru, aby vypracovala TSI a ich zmeny a predložila príslušné odporúčania Komisii.

▼B

Každý návrh TSI sa vypracuje v týchto etapách:

a) agentúra určí základné parametre TSI, ako aj rozhrania s inými subsystémami a iné špecifické prípady, ktoré môžu byť nevyhnutné;

b) na základe základných parametrov uvedených v písmene a) vypracuje agentúra návrh TSI. Agentúra prípadne zohľadní technický pokrok, už vykonanú normalizačnú prácu, už fungujúce pracovné skupiny a uznané výskumné práce.

3. Pri návrhu alebo revízii každej TSI (vrátane základných parametrov) zohľadní agentúra predpokladané náklady a prínosy všetkých zvažovaných technických riešení so vzájomnými rozhraniami, aby sa stanovili a zaviedli najvýhodnejšie riešenia. V tomto posúdení sa uvedie pravdepodobný vplyv na všetkých prevádzkovateľov a príslušných hospodárskych subjektov a zohľadnia sa v ňom požiadavky smernice (EÚ) 2016/798. Členské štáty sa v prípade potreby zúčastnia na tomto posudzovaní poskytovaním potrebných údajov.

4. Agentúra vypracúva návrh TSI a ich zmeny v súlade s článkami 5 a 19 nariadenia (EÚ) 2016/796 a pri dodržaní kritérií otvorenosti, konsenzu a transparentnosti, ako sa uvádza v prílohe II k nariadeniu (EÚ) č. 1025/2012.

5. Výbor uvedený v článku 51 (ďalej len „výbor“) bude pravidelne informovaný o prácach na príprave TSI. Počas týchto prác môže Komisia v záujme súladu s delegovanými aktmi uvedenými v odseku 1 tohto článku formulovať akékoľvek podmienky alebo užitočné odporúčania týkajúce sa návrhu TSI a analýzy nákladov a prínosov. Komisia môže najmä požadovať, aby sa preskúmali alternatívne riešenia a aby sa posúdenie nákladov a prínosov týchto alternatívnych riešení uviedlo v správe pripojenej k návrhu TSI.

6. Keď sa musia z dôvodov technickej kompatibility uviesť súčasne do prevádzky rôzne subsystémy, dátumy uplatňovania príslušných TSI musia byť rovnaké.

7. Agentúra pri návrhu, prijímaní a revízii TSI zohľadní stanoviská používateľov, pokiaľ ide o charakteristiky, ktoré majú priamy vplyv na podmienky, za akých používajú subsystémy. Na tento účel agentúra počas etapy návrhu a revízie TSI uskutočňuje konzultácie so združeniami a orgánmi zastupujúcimi používateľov. Agentúra pripojí k návrhu TSI správu o výsledkoch týchto konzultácií.

8. V súlade s článkom 7 nariadenia (EÚ) 2016/796 Komisia s pomocou výboru vypracuje a pravidelne aktualizuje zoznam združení pasažierov a orgánov, s ktorými sa majú uskutočniť konzultácie. Na žiadosť členského štátu alebo z iniciatívy Komisie sa uvedený zoznam môže znovu preskúmať a aktualizovať.

9. Agentúra pri návrhu alebo revízii TSI zohľadní stanoviská sociálnych partnerov, pokiaľ ide o odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci uvedené v článku 4 ods. 3 písm. g). Na tieto účely sa skôr, ako sa Komisii predložia odporúčania o TSI a ich

▼B

zmenách, uskutočnia konzultácie medzi agentúrou a sociálnymi partnermi. Konzultácie so sociálnymi partnermi sa uskutočňujú v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg zriadeného v súlade s rozhodnutím Komisie 98/500/ES ([1]). Sociálni partneri predložia svoje stanovisko do troch mesiacov od začiatku konzultácií.

10. Ak je výsledkom revízie TSI zmena požiadaviek, nová verzia TSI musí zabezpečiť kompatibilitu so subsystémami, ktoré boli uvedené do prevádzky v súlade s predchádzajúcimi verziami TSI.

11. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov TSI, ktorými sa vykonávajú špecifické ciele stanovené v delegovaných aktoch uvedených v odseku 1. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3. Obsahujú všetky prvky uvedené v článku 4 ods. 3 a spĺňajú všetky požiadavky stanovené v článku 4 ods. 4 až 6 a ods. 8.

▼M2

12. Pri prijímaní delegovaných aktov podľa odseku 1 a vykonávacích aktov podľa odseku 11 týkajúcich sa systémov AI, ktoré sú bezpečnostnými komponentmi v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1689 ([2]), sa zohľadňujú požiadavky stanovené v kapitole III oddiele 2 uvedeného nariadenia.

▼B

Článok 6

Nedostatky v TSI

1. Ak sa po prijatí TSI preukáže, že sú v nej nedostatky, daná TSI sa musí zmeniť v súlade s článkom 5 ods. 11. Komisia uplatňuje v prípade potreby tento postup bez omeškania. Takéto nedostatky zahŕňajú prípady, ktoré by v členskom štáte mohli viesť k nebezpečným aktivitám.

2. Kým sa dokončí revízia TSI, Komisia môže požiadať o stanovisko agentúry. Komisia podrobí stanovisko agentúry analýze a informuje o svojich záveroch výbor.

3. Na žiadosť Komisie stanoviská agentúry uvedené v odseku 2 predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody, a preto sa môžu použiť na posudzovanie projektov pred prijatím revidovanej TSI.

4. Prípadné nedostatky TSI môže Komisii oznámiť ktorýkoľvek člen siete zastupiteľských orgánov uvedenej v článku 38 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2016/796.

([1]) Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2024/1689 z 13. júna 2024, ktorým sa stanovujú harmonizované pravidlá v oblasti umelej inteligencie a ktorým sa menia nariadenia (ES) č. 300/2008, (EÚ) č. 167/2013, (EÚ) č. 168/2013, (EÚ) 2018/858, (EÚ) 2018/1139 a (EÚ) 2019/2144 a smernice 2014/90/EÚ, (EÚ) 2016/797 a (EÚ) 2020/1828 (akt o umelej inteligencii) (Ú. v. EÚ L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

Článok 7

Neuplatňovanie TSI

1. Členské štáty môžu žiadateľovi povoliť neuplatňovať jednu alebo viacero TSI alebo ich časti v týchto prípadoch:

a) v prípade navrhovaného nového subsystému alebo jeho časti, v prípade obnovy alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti alebo v prípade akéhokoľvek prvku uvedeného v článku 1 ods. 1, ktorý je v pokročilom štádiu vývoja alebo ktorý je predmetom zmluvy, ktorá sa plní v čase uplatňovania dotknutých TSI;

b) ak po nehode alebo prírodnej katastrofe podmienky na rýchle obnovenie siete neumožňujú z hospodárskeho alebo technického hľadiska čiastočné alebo úplné uplatňovanie príslušných TSI; neuplatňovanie TSI sa v takomto prípade obmedzí na obdobie pred obnovením siete;

c) v prípade každej navrhovanej obnovy, rozšírenia alebo modernizácie existujúceho subsystému alebo jeho časti, ak by uplatňovanie dotknutých TSI ohrozilo hospodársku životaschopnosť projektu a/alebo kompatibilitu železničného systému v dotknutom členskom štáte, napríklad v súvislosti s nakladacou mierou, rozchodom koľají, osovou vzdialenosťou koľají alebo napäťovou sústavou;

d) v prípade vozidiel prichádzajúcich z tretích krajín alebo smerujúcich do tretích krajín, v ktorých sa rozchod koľají líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v rámci Únie;

e) v prípade navrhovaného nového subsystému alebo navrhovanej obnovy, alebo modernizácie existujúceho subsystému na území dotknutého členského štátu, keď je jeho železničná sieť v dôsledku osobitných zemepisných podmienok oddelená alebo izolovaná morom alebo oddelená od železničnej siete na zvyšnom území Únie.

2. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. a) dotknutý členský štát do jedného roka od nadobudnutia účinnosti každej TSI oznámi Komisii zoznam projektov, ktoré sa realizujú na jeho území a ktoré sú podľa daného členského štátu v pokročilom štádiu vývoja.

3. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. a) a b) dotknutý členský štát oznámi Komisii svoje rozhodnutie neuplatňovať jednu alebo viacero TSI alebo ich časti.

4. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. a), c), d) a e) tohto článku daný členský štát predloží Komisii žiadosť o neuplatňovanie TSI alebo ich častí, ku ktorej sa pripojí dokumentácia s odôvodnením žiadosti a v ktorej sa uvedú alternatívne ustanovenia, ktoré má členský štát v pláne uplatňovať namiesto TSI. V prípade uvedenom v odseku 1 písm. e) tohto článku Komisia preskúma túto žiadosť a na základe úplnosti a ucelenosti informácií uvedených v tejto dokumentácii rozhodne, či ju akceptuje, alebo nie. V prípadoch uvedených v odseku 1 písm. c) a d) tohto článku Komisia prijme rozhodnutie na základe takéhoto preskúmania prostredníctvom vykonávacích aktov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

V prípadoch uvedených v treťom pododseku článku 21 ods. 6 predloží žiadateľ dokumentáciu agentúre. Agentúra sa poradí s bezpečnostnými orgánmi a Komisii predloží svoje konečné stanovisko.

▼B

5. Komisia prostredníctvom vykonávacieho aktu určí, aké informácie sa uvedú v dokumentácii uvedenej v odseku 4, stanoví požadovaný formát uvedenej dokumentácie a spôsob, ktorý sa použije na jej predloženie. Uvedený vykonávací akt sa prijme v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

6. Pred tým, než Komisia vydá rozhodnutie, môže členský štát bezodkladne uplatňovať alternatívne ustanovenia uvedené v odseku 4.

7. Komisia vydá svoje rozhodnutie do štyroch mesiacov od predloženia žiadosti spolu s úplnou dokumentáciou. Ak sa takéto rozhodnutie nevydá, žiadosť sa považuje za schválenú.

8. Všetky členské štáty sú informované o výsledkoch preskúmania a výsledku postupu stanoveného v odseku 4.

KAPITOLA III

KOMPONENTY INTEROPERABILITY

Článok 8

Podmienky uvádzania komponentov interoperability na trh

1. Členské štáty vykonávajú všetky opatrenia nevyhnutné na zabezpečenie toho, že komponenty interoperability:

a) budú uvedené na trh iba v prípade, že umožnia dosiahnuť interoperabilitu v rámci železničného systému Únie, pričom budú zároveň spĺňať základné požiadavky;

b) sa budú používať v určenej oblasti používania a budú vhodne inštalované a udržiavané.

Tento odsek nebráni uvedeniu týchto komponentov na trh na iné účely použitia.

2. Členské štáty nesmú na svojom území a na základe tejto smernice zakázať, obmedzovať ani sťažovať uvádzanie komponentov interoperability určených na použitie v železničnom systéme Únie na trh, pokiaľ tieto komponenty sú v súlade s touto smernicou. Nesmú najmä vyžadovať kontroly, ktoré už boli vykonané ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie stanovené v článku 10.

Článok 9

Zhoda alebo vhodnosť na použitie

1. Členské štáty a agentúra vychádzajú z toho, že komponent interoperability spĺňa základné požiadavky, ak vyhovuje podmienkam stanoveným príslušnou TSI alebo príslušnými európskymi špecifikáciami vypracovanými v záujme dosiahnutia súladu s týmito podmienkami. Vyhlásením ES o zhode alebo vhodnosti na použitie sa potvrdzuje, že komponenty interoperability boli podrobené postupom stanoveným v príslušnej TSI pre posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie.

2. Ak sa to vyžaduje podľa TSI, k vyhláseniu ES sa priloží:

a) osvedčenie vydané notifikovaným orgánom alebo notifikovanými orgánmi, ktorým sa preukazuje skutočná zhoda komponentu interoperability s technickými špecifikáciami, ktoré sa majú dodržať, pričom sa komponent posudzuje izolovane;

b) osvedčenie vydané notifikovaným orgánom alebo notifikovanými orgánmi, ktorým sa preukazuje vhodnosť na použitie komponentu interoperability, pričom sa komponent posudzuje v rámci železničného prostredia, najmä v prípade dotknutých funkčných požiadaviek.

▼B

3. Vo vyhlásení ES sa uvádza dátum a podpis výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu.

4. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanoví vzor vyhlásenia ES o zhode a o vhodnosti na použitie komponentov interoperability a zoznam sprievodných dokumentov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

5. Náhradné diely subsystémov, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti príslušných TSI už uvedené do prevádzky, môžu byť inštalované do týchto subsystémov bez toho, aby podliehali odseku 1.

6. V TSI sa môže stanoviť prechodné obdobie pre železničné produkty, ktoré uvedené TSI určujú ako komponenty interoperability, ktoré sú v čase nadobudnutia účinnosti TSI už uvedené na trhu. Tieto komponenty musia spĺňať požiadavky článku 8 ods. 1.

Článok 10

Postup týkajúci sa vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie

1. Pri vypracovaní vyhlásenia ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability musí výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca uplatňovať ustanovenia uvedené v príslušných TSI.

2. Ak si to vyžaduje príslušná TSI, posúdenie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability vykoná notifikovaný orgán, ktorému výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca predložil žiadosť.

3. Ak sú komponenty interoperability predmetom iných právnych aktov Únie, ktoré upravujú iné aspekty, vyhlásenie ES o zhode alebo vhodnosti na použitie musí obsahovať informáciu o tom, že komponenty interoperability spĺňajú aj požiadavky týchto iných právnych aktov.

4. Ak výrobca ani jeho splnomocnený zástupca nesplnili povinnosti stanovené v odsekoch 1 a 3, musí tieto povinnosti splniť osoba, ktorá uvádza komponent interoperability na trh. Na účely tejto smernice platia tie isté povinnosti pre každú osobu, ktorá montuje komponenty interoperability alebo ich časti s rôznym pôvodom, alebo pre každú osobu, ktorá vyrába komponenty interoperability na vlastné použitie.

5. Ak členský štát zistí, že vyhlásenie ES bolo vypracované nesprávne, zabezpečí, aby sa komponent interoperability na trh neuviedol. V takomto prípade je výrobca alebo jeho splnomocnený zástupca povinný uviesť komponent interoperability do stavu zhody za podmienok stanovených v tomto členskom štáte.

Článok 11

Komponenty interoperability, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že komponent interoperability, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o zhode alebo o vhodnosti na použitie a ktorý je uvedený na trh, pri svojom určenom používaní pravdepodobne nespĺňa základné požiadavky, uvedený členský štát vykoná všetky

▼B

nevyhnutné opatrenia zamerané na obmedzenie jeho oblasti použitia, zakázanie jeho použitia, stiahnutie z trhu alebo jeho spätné prevzatie. Tento členský štát bezodkladne informuje Komisiu, agentúru a ostatné členské štáty o prijatých opatreniach a uvedie dôvody svojho rozhodnutia, pričom uvedie najmä to, či je takéto nedodržanie zhody spôsobené:

a) nesplnením základných požiadaviek;

b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií v prípade, keď je uplatňovanie týchto špecifikácií nevyhnutné;

c) nevhodnosťou európskych špecifikácií.

2. Agentúra začne na základe poverenia Komisie bezodkladne a v každom prípade do 20 dní od získania uvedeného poverenia postup konzultácie s príslušnými stranami. Ak agentúra na základe tejto konzultácie zistí, že opatrenie je neoprávnené, bezodkladne o tom informuje Komisiu, členský štát, ktorý opatrenie prijal, ostatné členské štáty a výrobcu alebo jeho splnomocneného zástupcu. Ak agentúra zistí, že opatrenie je oprávnené, bezodkladne o tom informuje členské štáty.

3. Ak je rozhodnutie uvedené v odseku 1 dôsledkom nedostatku európskych špecifikácií, členské štáty, Komisia alebo agentúra uplatnia podľa potreby jedno alebo viaceré z nasledujúcich opatrení:

a) čiastočné alebo úplné stiahnutie príslušnej špecifikácie z publikácií, ktoré ich obsahujú;

b) ak je príslušná špecifikácia harmonizovanou normou, obmedzenie alebo stiahnutie tejto normy v súlade s článkom 11 nariadenia (EÚ) č. 1025/2012;

c) revízia TSI v súlade s článkom 6.

4. Ak komponent interoperability, pre ktorý bolo vystavené vyhlásenie ES o zhode, nespĺňa základné požiadavky, príslušný členský štát podnikne potrebné opatrenia voči ktorémukoľvek subjektu, ktorý vypracoval toto vyhlásenie, a informuje o tom Komisiu a ostatné členské štáty.

KAPITOLA IV

SUBSYSTÉMY

Článok 12

Voľný pohyb subsystémov

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia kapitoly V, členské štáty nesmú na svojom území a z dôvodov, ktoré sa vzťahujú na túto smernicu, zakázať, obmedziť ani sťažovať výstavbu, uvádzanie do prevádzky a prevádzku štrukturálnych subsystémov, ktoré tvoria železničný systém Únie a ktoré spĺňajú základné požiadavky. Predovšetkým nesmú požadovať kontroly, ktoré sa už vykonali:

a) ako súčasť postupu vedúceho k vyhláseniu ES o overení alebo

b) v iných členských štátoch pred nadobudnutím účinnosti tejto smernice alebo po ňom s cieľom overiť súlad s totožnými požiadavkami za totožných prevádzkových podmienok.

▼B

Článok 13

Zhoda s TSI a vnútroštátnymi predpismi

1. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány vychádzajú z toho, že štrukturálne subsystémy tvoriace železničný systém Únie spĺňajú základné požiadavky, ak sa na ne vzťahuje vyhlásenie ES o overení vypracované s odkazom na TSI v súlade s článkom 15 alebo prípadne vyhlásenie o overení vypracované s odkazom na vnútroštátne predpisy v súlade s článkom 15 ods. 8, alebo obidve vyhlásenia.

2. Vnútroštátne predpisy o uplatňovaní základných požiadaviek a v prípade potreby prijateľné vnútroštátne prostriedky preukázania zhody sa uplatňujú výlučne v týchto prípadoch:

a) ak sa TSI nevzťahujú alebo v plnej miere nevzťahujú na určité aspekty zodpovedajúce základným požiadavkám vrátane otvorených bodov v zmysle článku 4 ods. 6;

b) ak bolo oznámené neuplatňovanie jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí podľa článku 7;

c) ak si špecifický prípad vyžaduje uplatnenie technických predpisov, ktoré sa nenachádzajú v príslušnej TSI;

d) v prípade vnútroštátnych predpisov použitých na špecifikáciu existujúcich systémov výlučne v záujme posúdenia technickej kompatibility vozidla so sieťou;

e) v prípade sietí a vozidiel, na ktoré TSI sa nevzťahujú;

f) ako naliehavé dočasné preventívne opatrenie, najmä po nehode.

Článok 14

Oznamovanie vnútroštátnych predpisov

1. Členské štáty oznámia Komisii a agentúre platné vnútroštátne predpisy uvedené v článku 13 ods. 2 v týchto prípadoch:

a) ak vnútroštátne predpisy neboli oznámené do 15. júna 2016. V tomto prípade sa oznámia do 16. decembra 2016;

b) pri každej zmene týchto predpisov;

c) pri predložení novej žiadosti v súlade s článkom 7 o neuplatňovanie TSI;

d) keď sa vnútroštátne predpisy po uverejnení príslušnej TSI alebo jej revízie stali bezúčelné.

2. Členské štáty oznámia úplné znenie vnútroštátnych predpisov uvedených vo odseku 1 prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.

3. Členské štáty tiež zabezpečia, aby vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 vrátane predpisov, ktoré sa vzťahujú na rozhrania medzi vozidlami a sieťami, boli ľahko dostupné, voľne k dispozícii a aby boli formulované formou zrozumiteľnou pre všetky zainteresované strany. Od členských štátov možno požadovať, aby poskytli o týchto vnútroštátnych predpisoch ďalšie informácie.

▼B

4. Členské štáty môžu stanoviť nové vnútroštátne predpisy iba v týchto prípadoch:

a) keď TSI nespĺňa v plnej miere základné požiadavky;

b) ako naliehavé preventívne opatrenie, najmä po nehode.

5. Členské štáty včas a v súlade s lehotami uvedenými v článku 25 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2016/796 predložia prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796 návrhy nových vnútroštátnych predpisov na zváženie agentúre a Komisii pred očakávaným zavedením navrhovaného nového predpisu do vnútroštátneho právneho systému a zavedenie uvedeného nového vnútroštátneho predpisu odôvodnia. Členské štáty zabezpečia, aby bol návrh dostatočne rozpracovaný, na základe čoho ho agentúra bude môcť preskúmať v súlade s článkom 25 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.

6. Členské štáty oznámia prijatie nového vnútroštátneho predpisu agentúre a Komisii prostredníctvom primeraného systému informačných technológií v súlade s článkom 27 nariadenia (EÚ) 2016/796.

7. Členské štáty môžu bezodkladne prijať a uplatňovať nový vnútroštátny predpis v prípade naliehavých preventívnych opatrení. Tento predpis sa oznámi v súlade s článkom 27 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796 a musí ho posúdiť agentúra v súlade s článkom 26 ods. 1, 2 a 5 uvedeného nariadenia.

8. Členské štáty pri oznamovaní vnútroštátnych predpisov uvedených v odseku 1 alebo nových vnútroštátnych predpisov odôvodnia potrebu týchto predpisov s cieľom splniť základnú požiadavku, na ktorú sa ešte nevzťahujú príslušné TSI.

9. Agentúra preskúma návrhy vnútroštátnych predpisov a vnútroštátne predpisy uvedené v odseku 1 v súlade s postupmi stanovenými v článkoch 25 a 26 nariadenia (EÚ) 2016/796.

10. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov stanovuje klasifikáciu oznámených vnútroštátnych predpisov do rôznych skupín s cieľom uľahčiť vzájomné schvaľovanie vozidiel v jednotlivých členských štátoch a uvádzanie vozidiel na trh vrátane kompatibility medzi pevným a mobilným zariadením. Uvedené vykonávacie akty sa zakladajú na pokroku, ktorý dosiahla agentúra v oblasti vzájomného schvaľovania, a prijímajú sa v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

Agentúra v súlade s vykonávacími aktmi uvedenými v prvom pododseku klasifikuje vnútroštátne predpisy, ktoré boli oznámené v súlade s týmto článkom.

11. Členské štáty sa môžu rozhodnúť, že predpisy a obmedzenia výlučne miestnej povahy neoznámia. V takých prípadoch členské štáty uvedú odkaz na tieto predpisy a obmedzenia v registroch infraštruktúry uvedených v článku 49.

12. Vnútroštátne predpisy oznámené v zmysle tohto článku nepodliehajú postupu notifikácie stanovenému v smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 ([1]).

13. Vnútroštátne predpisy, ktoré neboli oznámené v súlade s týmto článkom, sa na účely tejto smernice neuplatňujú.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/1535 z 9. septembra 2015, ktorou sa stanovuje postup pri poskytovaní informácií v oblasti technických predpisov a pravidiel vzťahujúcich sa na služby informačnej spoločnosti (Ú. v. EÚ L 241, 17.9.2015, s. 1).

▼B

Článok 15

Postup vypracovania vyhlásenia ES o overení

1. Pri vypracúvaní vyhlásenia ES o overení, ktoré je potrebné na uvedenie na trh a do prevádzky, v súlade s kapitolou V požiada žiadateľ orgán posudzovania zhody alebo orgány posudzovania zhody, ktoré si na tento účel vybral, aby uplatnili postup overovania ES stanovený v prílohe IV.

2. Vyhlásenie ES o overení subsystému vypracúva žiadateľ. Žiadateľ na vlastnú zodpovednosť vyhlasuje, že dotknutý subsystém bol podrobený príslušným postupom overovania a spĺňa požiadavky príslušných právnych predpisov Únie a príslušného vnútroštátneho predpisu. Žiadateľ podpíše vyhlásenie ES o overení a sprievodnú dokumentáciu a uvedie v nich dátum.

3. Úloha notifikovaného orgánu zodpovedného za overenie subsystému ES sa začína v etape konštrukčného návrhu a zahŕňa celé obdobie trvania výrobného procesu až po etapu prijatia pred uvedením subsystému na trh alebo do prevádzky. V súlade s príslušnou TSI zahŕňa aj overenie rozhraní príslušného subsystému vo vzťahu k systému, do ktorého je integrovaný.

4. Žiadateľ je zodpovedný za zostavenie súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k vyhláseniu ES o overení. Tento súbor technickej dokumentácie obsahuje všetky potrebné dokumenty o charakteristikách subsystému a v prípade potreby aj všetky dokumenty osvedčujúce zhodu komponentov interoperability. Obsahuje aj všetky položky týkajúce sa podmienok a obmedzení používania a pokynov týkajúcich sa servisu, priebežného alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby.

5. V prípade obnovy alebo modernizácie subsystému, ktorá vedie k zmene súboru technickej dokumentácie a má vplyv na platnosť už vykonaných postupov overovania, posúdi žiadateľ potrebu nového vyhlásenia ES o overení.

6. Notifikovaný orgán môže vydať prechodné vyhlásenia o overení, ktoré sa vzťahujú na určité etapy postupu overovania alebo na určité časti subsystému.

7. Ak to príslušné TSI umožňujú, notifikovaný orgán môže vydať osvedčenia o overení, ktoré sa týkajú jedného alebo viacerých subsystémov alebo určitých častí týchto subsystémov.

8. Členské štáty určia orgány zodpovedné za vykonávanie postupu overovania v súvislosti s vnútroštátnymi predpismi. Určené orgány sú potom zodpovedné za vykonávanie súvisiacich úloh. Bez toho, aby bol dotknutý článok 30, môže členský štát vymenovať notifikovaný orgán za určený orgán a v takomto prípade môže celý proces zrealizovať jediný orgán posudzovania zhody.

9. Komisia môže prostredníctvom vykonávacích aktov stanoviť:

a) podrobnosti postupov overovania ES subsystémov vrátane postupu overovania v prípade vnútroštátnych predpisov a dokumenty, ktoré žiadateľ predkladá na účely tohto postupu;

b) vzory vyhlásenia ES o overení vrátane prechodných vyhlásení o overení pre prípad zmeny subsystému alebo prípad dodatočných overení a vzory dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktorý musí byť pripojený k týmto vyhláseniam, ako aj vzory osvedčenia o overení.

▼B

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

Článok 16

Subsystémy, ktoré nespĺňajú základné požiadavky

1. Keď členský štát zistí, že štrukturálny subsystém, na ktorý sa vzťahuje vyhlásenie ES o overení, ku ktorému je pripojený súbor technickej dokumentácie, sa úplne nezhoduje s touto smernicou, a najmä nespĺňa základné požiadavky, môže požiadať o vykonanie doplnkových kontrol.

2. Členský štát, ktorý podáva žiadosť, bezodkladne informuje Komisiu o všetkých požadovaných doplnkových kontrolách a uvedie ich zdôvodnenie. Komisia uskutočňuje konzultácie so zainteresovanými stranami.

3. Členský štát podávajúci žiadosť uvedie, či nedosiahnutie úplného súladu s touto smernicou vyplýva:

a) z nesplnenia základných požiadaviek alebo TSI alebo z nesprávneho uplatňovania TSI; v tom prípade Komisia bezodkladne informuje členský štát, v ktorom sídli osoba, ktorá nesprávne vypracovala vyhlásenie ES o overení, a požiada daný členský štát, aby prijal príslušné opatrenia;

b) z nevhodnosti TSI; v tom prípade sa uplatňuje postup na zmenu TSI uvedený v článku 6.

Článok 17

Predpoklad zhody

Predpokladá sa, že komponenty interoperability a subsystémy, ktoré sú v zhode s harmonizovanými normami alebo ich časťami, na ktoré sa uverejnili odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, sú v zhode so základnými požiadavkami, na ktoré sa tieto normy alebo ich časti vzťahujú.

KAPITOLA V

UVÁDZANIE NA TRH A UVÁDZANIE DO PREVÁDZKY

Článok 18

Povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky

1. Subsystémy traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, energia a infraštruktúra sa uvedú do prevádzky iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky, a ak dostali príslušné povolenie v súlade s odsekmi 3 a 4.

2. Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán povoľuje uvádzanie do prevádzky subsystémov energia, infraštruktúra a traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia, ktoré sú umiestnené alebo prevádzkované na území jeho členského štátu.

3. Vnútroštátne bezpečnostné orgány poskytujú podrobné pokyny na získanie povolení uvedených v tomto článku. Žiadateľom sa bezplatne poskytujú pokyny k žiadosti, v ktorých sú uvedené a vysvetlené požiadavky týkajúce sa týchto povolení a ktoré obsahujú zoznam požadovaných dokumentov. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány spolupracujú pri šírení týchto informácií.

▼B

4. Žiadateľ predkladá žiadosť o povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu. K tejto žiadosti sa pripojí dokumentácia, ktorá zahŕňa:

a) vyhlásenia o overení uvedené v článku 15;

b) doklad o technickej kompatibilite subsystémov so systémom, do ktorého sa integrujú, stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a registrov;

c) doklad o bezpečnej integrácii týchto subsystémov stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov, registrov a spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“) stanovených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798;

d) v prípade subsystémov traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia zahŕňajúcich zariadenia Európskeho systému riadenia vlakov (ETCS) a/alebo globálneho systému pre mobilné komunikácie v železničnej prevádzke (GSM-R), doklad o kladnom rozhodnutí agentúry vydanom v súlade s článkom 19 tejto smernice a v prípade zmeny návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení, ku ktorej došlo po vydaní kladného rozhodnutia, doklad o súlade s výsledkom postupu uvedeného v článku 30 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.

5. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušná dokumentácia je úplná, alebo ho požiada o doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán overí úplnosť, relevantnosť a ucelenosť dokumentácie a v prípade traťového zariadenia ERTMS aj súlad s kladným rozhodnutím agentúry vydaným v súlade s článkom 19 tejto smernice a podľa potreby aj súlad s výsledkom postupu uvedeného v článku 30 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796. Po takomto overení vydá vnútroštátny bezpečnostný orgán povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky alebo informuje žiadateľa o zamietavom rozhodnutí, a to vo vopred určenej, primeranej lehote, a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

6. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich subsystémov posiela žiadateľ vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu súbor dokumentácie s opisom projektu. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušná dokumentácia je úplná, alebo ho požiada o doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie. Vnútroštátny bezpečnostný orgán v prípade projektov traťového zariadenia ERTMS v úzkej spolupráci s agentúrou preskúma tento súbor a o tom, či je potrebné vydať nové povolenie pre uvedenie do prevádzky, rozhodne na základe týchto kritérií:

a) ak plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti príslušného subsystému;

b) ak si to vyžadujú príslušné TSI;

c) ak si to vyžadujú vnútroštátne realizačné plány vypracované členskými štátmi alebo

d) ak boli vykonané zmeny hodnôt parametrov, na základe ktorých sa udelilo povolenie.

▼B

Vnútroštátny bezpečnostný orgán prijíma svoje rozhodnutie vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

7. Vnútroštátny bezpečnostný orgán riadne odôvodní rozhodnutie o zamietnutí žiadosti o povolenie uvedenia pevných zariadení do prevádzky. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia zamietavého rozhodnutia podať žiadosť, aby vnútroštátny bezpečnostný orgán prehodnotil svoje rozhodnutie. K tejto žiadosti sa pripojí odôvodnenie. Vnútroštátny bezpečnostný orgán do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti o prehodnotenie svoje rozhodnutie potvrdí alebo zmení. Ak sa zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu potvrdí, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán podľa článku 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 19

Harmonizované vykonávanie ERTMS v Únii

1. Agentúra v prípade subsystémov traťové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návestenia zahŕňajúcich zariadenia ETCS a/alebo GSM-R zabezpečí harmonizované vykonávanie ERTMS v Únii.

2. Agentúra skontroluje pred akoukoľvek výzvou na predloženie ponuky v súvislosti s traťovým zariadením ERTMS v záujme zabezpečia harmonizovaného vykonávania ERTMS a interoperability na úrovni Únie, či navrhované technické riešenia plne vyhovujú príslušným TSI a či sú teda plne interoperabilné.

3. Žiadateľ podáva žiadosť o schválenie agentúry. K žiadosti týkajúcej sa jednotlivých projektov ERTMS alebo kombinácie projektov, trate, skupiny tratí alebo siete sa pripojí dokumentácia, ktorá zahŕňa:

a) návrh špecifikácie ponuky alebo opis navrhovaných technických riešení;

b) doklady o podmienkach nevyhnutných na technickú a operačnú kompatibilitu subsystému s vozidlami určenými na prevádzku na príslušnej sieti;

c) doklady o súlade navrhovaných technických riešení s príslušnými TSI;

d) ďalšie dôležité dokumenty, ako sú napr. stanoviská vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, vyhlásenia o overení alebo osvedčenia o zhode.

Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vydať stanovisko k žiadosti o schválenie buď žiadateľovi pred podaním žiadosti, alebo agentúre po podaní žiadosti.

4. Agentúra informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušná dokumentácia je úplná, alebo ho požiada o ďalšie informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie.

▼B

Agentúra vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do dvoch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií vydá kladné rozhodnutie alebo informuje žiadateľa o možných nedostatkoch. Agentúra pri vypracúvaní svojho stanoviska vychádza zo žiadateľovej dokumentácie a z prípadných stanovísk vnútroštátnych bezpečnostných orgánov.

Ak žiadateľ súhlasí s nedostatkami, ktoré zistila agentúra, opraví konštrukčný návrh projektu a agentúre podá novú žiadosť o schválenie.

Ak žiadateľ s nedostatkami, ktoré zistila agentúra, nesúhlasí, uplatňuje sa postup uvedený v odseku 5.

V prípade uvedenom v článku 7 ods. 1 písm. a) žiadateľ nežiada o nové posúdenie.

5. Ak agentúra vydá rozhodnutie, ktoré nie je kladné, poskytne k nemu riadne odôvodnenie. Žiadateľ môže do jedného mesiaca od doručenia takéhoto rozhodnutia podať odôvodnenú žiadosť o prehodnotenie tohto rozhodnutia agentúrou. Agentúra potvrdí alebo zmení svoje rozhodnutie do dvoch mesiacov od doručenia žiadosti. Ak agentúra potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ je oprávnený podať odvolanie na odvolaciu radu zriadenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.

6. V prípade zmeny návrhu špecifikácie ponuky alebo opisu navrhovaných technických riešení, ku ktorej došlo po vydaní kladného rozhodnutia, žiadateľ bezodkladne informuje agentúru a vnútroštátny bezpečnostný orgán prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796. V takom prípade sa uplatňuje článok 30 ods. 2 uvedeného nariadenia.

Článok 20

Uvádzanie mobilných subsystémov na trh

1. Žiadateľ uvedie mobilné subsystémy na trh iba vtedy, ak sú konštruované, vybudované a inštalované tak, aby spĺňali základné požiadavky.

2. Žiadateľ zabezpečuje najmä predloženie príslušného vyhlásenia o overení.

Článok 21

Povolenie na uvedenie vozidla na trh

1. Žiadateľ uvedie vozidlo na trh výlučne po získaní povolenia na uvedenie vozidla na trh, ktoré mu vydá agentúra v súlade s odsekmi 5 až 7 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán v súlade s odsekom 8.

2. Žiadateľ vo svojej žiadosti o povolenie na uvedenie vozidla na trh uvedie, v ktorej oblasti sa má vozidlo používať. Žiadosť zahŕňa dôkaz o tom, že bola overená technická kompatibilita medzi vozidlom a sieťou v oblasti, v ktorej sa má používať.

3. K žiadosti o povolenie na uvedenie vozidla na trh sa pripojí súbor dokumentácie o vozidle alebo type vozidla vrátane dokladu o:

a) uvedení mobilných subsystémov, z ktorých pozostáva vozidlo na trh v súlade s článkom 20 na základe vyhlásenia ES o overení;

▼B

b) technickej kompatibilite subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI, vnútroštátnych predpisov a registrov;

c) bezpečnej integrácii subsystémov uvedených v písmene a) v rámci vozidla stanovenej na základe príslušných TSI a v nutnom prípade na základe vnútroštátnych predpisov a CSM uvedených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798;

d) technickej kompatibilite vozidla so sieťou v oblasti, v ktorej sa má používať uvedenej v odseku 2, ktorá sa stanovila na základe príslušných TSI a v nutnom prípade na základe vnútroštátnych predpisov, registrov infraštruktúry a CSM týkajúcich sa posudzovania rizika uvedených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798.

Uvedená žiadosť a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Ak je potrebné vykonať testy na účely získania dokladov o technickej kompatibilite uvedených v prvom pododseku písmenách b) a d), príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu vydať žiadateľovi dočasné povolenia na účely použitia vozidla na praktické overovanie na sieti. Manažér infraštruktúry musí po konzultácii so žiadateľom vyvinúť maximálne úsilie na to, aby sa všetky testy vykonali do troch mesiacov od doručenia žiadosti žiadateľa. Vnútroštátny bezpečnostný orgán prijme vo vhodných prípadoch opatrenia na zabezpečenie vykonania testov.

4. Agentúra alebo v prípade odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný úrad vydajú povolenia na uvedenie vozidla na trh alebo informujú žiadateľa o zamietavom rozhodnutí vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií od žiadateľa. Agentúra alebo v prípadoch uvedených v odseku 8 vnútroštátny bezpečnostný orgán uplatňujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení, ktoré sa stanovia vo vykonávacom akte, v súlade s odsekom 9. Na základe týchto povolení môžu byť vozidlá uvedené na trh Únie.

5. Agentúra vydáva povolenia na uvedenie vozidla na trh pre vozidlá, ktorých oblasť použitia sa nachádza v jednom alebo viacerých členských štátoch. Agentúra pri vydávaní takýchto povolení:

a) posúdi prvky súboru dokumentácie uvedené v odseku 3 prvom pododseku písmenách b), c) a d), aby overila úplnosť, relevantnosť a ucelenosť tohto súboru so zreteľom na príslušné TSI, a

b) postúpi súbor dokumentácie žiadateľa vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, ktorých sa týka zamýšľaná oblasť použitia, aby posúdili a overili jeho úplnosť, relevantnosť a ucelenosť, pokiaľ ide o odsek 3 prvý pododsek písm. d) a prvky uvedené v odseku 3 prvom pododseku písmenách a), b) a c) vo vzťahu k príslušným vnútroštátnym predpisom.

V rámci posúdení podľa písmen a) a b) a v prípade opodstatnených pochybností môžu agentúra alebo vnútroštátne bezpečnostné orgány požadovať vykonanie testov na sieti. V záujme uľahčenia týchto testov môžu príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány vydať žiadateľovi

▼B

dočasné povolenia na účely použitia vozidla na vykonanie testov na sieti. Manažér infraštruktúry vyvinie maximálne úsilie na to, aby sa takéto testy vykonali do troch mesiacov od žiadosti agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

6. Do jedného mesiaca od doručenia žiadosti žiadateľa informuje agentúra žiadateľa o tom, že súbor dokumentácie je úplný, alebo ho požiada o príslušné doplňujúce informácie, pričom stanoví primeraný konečný termín na ich poskytnutie. Čo sa týka úplnosti, relevantnosti a ucelenosti súboru dokumentácie, agentúra tiež môže posúdiť prvky uvedené v odseku 3 písm. d).

Skôr ako agentúra prijme rozhodnutie o vydaní povolenia na uvedenie vozidla na trh, v plnej miere zohľadní posúdenia podľa odseku 5. Agentúra vydá povolenie na uvedenie vozidla na trh alebo informuje žiadateľa o svojom zamietavom rozhodnutí vo vopred určenej, primeranej lehote a v každom prípade do štyroch mesiacov od doručenia všetkých príslušných informácií.

V prípade neuplatňovania jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí v súlade s článkom 7 vydá agentúra povolenie pre vozidlo iba po uplatnení postupu stanoveného v uvedenom článku.

Agentúra nesie plnú zodpovednosť sa povolenia, ktoré vydá.

7. Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým výsledkom posúdenia, ktoré vykonal jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), informuje o tom dotknutý orgán alebo orgány, pričom uvedie dôvody svojho nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú, aby dosiahli navzájom prijateľný posudok. Tento proces zahŕňa v prípade potreby v súlade s rozhodnutím agentúry a vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov aj žiadateľa. Ak nemožno dospieť k navzájom prijateľnému posudku do jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase a ak vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány nepostúpili túto záležitosť na rozhodnutie odvolacej rade zriadenej v zmysle článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796, agentúra prijme konečné rozhodnutie. Odvolacia rada do jedného mesiaca od žiadosti vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov rozhodne, či potvrdí návrh rozhodnutia agentúry.

Ak odvolacia rada súhlasí s agentúrou, agentúra bezodkladne prijme rozhodnutie.

Ak odvolacia rada súhlasí so zamietavým výsledkom posúdenia vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, agentúra vydá povolenie pre oblasť použitia, ktorá nezahŕňa tie časti siete, na ktoré sa vzťahuje zamietavý výsledok.

Ak agentúra nesúhlasí s pozitívnym výsledkom posúdenia jedného alebo viacerých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa odseku 5 písm. b), informuje o tom dotknutý orgán alebo orgány, pričom uvedie dôvody nesúhlasu. Agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány spolupracujú, aby dosiahli navzájom prijateľný posudok. Tento proces zahŕňa v prípade potreby v súlade s rozhodnutím agentúry a vnútroštátneho bezpečnostného orgánu alebo orgánov aj žiadateľa. Ak nemožno dospieť k navzájom prijateľnému posudku do jedného mesiaca po tom, čo agentúra informovala vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo orgány o svojom nesúhlase, agentúra prijme konečné rozhodnutie.

▼B

8. Ak sa oblasť použitia obmedzuje na sieť alebo siete v rámci jedného členského štátu, vnútroštátny bezpečnostný orgán tohto členského štátu môže na žiadosť žiadateľa vydať povolenie na uvedenie vozidla na trh na vlastnú zodpovednosť. Pri vydávaní takéhoto posúdenia posúdi vnútroštátny bezpečnostný orgán súbor dokumentácie vo vzťahu k prvkom uvedeným v odseku 3 a v súlade s postupmi, ktoré sa stanovia vo vykonávacom akte prijatom podľa odseku 9. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje žiadateľa do jedného mesiaca od doručenia jeho žiadosti o tom, že príslušný súbor je úplný, alebo ho požiada o ďalšie príslušné informácie. Po konzultácii s príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi je povolenie platné aj bez rozšírenia oblasti použitia na vozidlá, ktoré smerujú do staníc v susedných členských štátoch s podobnými sieťovými charakteristikami, ak sú tieto stanice blízko hraníc. Môže ísť o individuálne konzultácie alebo o konzultácie stanovené v cezhraničnej dohode medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi.

Ak sa oblasť použitia obmedzuje na územie jedného členského štátu a v prípade neuplatňovania jednej alebo viacerých TSI alebo ich častí v súlade s článkom 7 vydá vnútroštátny bezpečnostný orgán povolenie pre vozidlo iba po uplatnení postupu stanoveného v tomto článku.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán nesie plnú zodpovednosť sa povolenia, ktoré vydá.

9. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov do 16. júna 2018 praktické dojednania, v ktorých sa uvedú:

a) informácie o tom, ako žiadateľ splní požiadavky týkajúce sa povolenia na uvedenie vozidla na trh a povolenia pre typ vozidla stanovené v tomto článku, a v ktorých uvedie požadované dokumenty;

b) podrobné informácie o postupe vydávania povolení, ako sú procedurálne štádiá a časový rámec pre každé štádium tohto postupu;

c) informácie o tom, ako agentúra a vnútroštátny bezpečnostný orgán splnia v rôznych štádiách postupu podávania žiadostí a vydávania povolení, aj pri posudzovaní žiadateľovho súboru dokumentácie, požiadavky stanovené v tomto článku.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3. Zohľadnia sa v nich skúsenosti nadobudnuté počas prípravy dohôd o spolupráci uvedenými v odseku 14 tohto článku.

10. V povoleniach na uvádzanie vozidiel na trh sa uvádza(-jú):

a) oblasť(-i) použitia;

b) hodnoty parametrov uvedené v TSI a v primeraných prípadoch vo vnútroštátnych predpisoch, ktoré sú dôležité z hľadiska kontroly technickej kompatibility medzi vozidlom a oblasťou použitia;

c) súlad vozidla s príslušnými TSI a súbormi vnútroštátnych predpisov týkajúcimi sa parametrov uvedených v písmene b);

d) podmienky používania vozidla a iné obmedzenia.

11. Akékoľvek rozhodnutie o zamietnutí povolenia na uvedenie vozidla na trh alebo o vylúčení časti siete v súlade so zamietavým výsledkom posúdenia podľa odseku 7 sa riadne odôvodní. Žiadateľ

▼B

môže do jedného mesiaca od doručenia zamietavého rozhodnutia požiadať agentúru alebo prípadne vnútroštátny bezpečnostný orgán o prehodnotenie tohto rozhodnutia. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný úrad majú dva mesiace od dátumu doručenia žiadosti o prehodnotenie na to, aby svoje rozhodnutie potvrdili alebo zmenili.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie agentúry, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu určenú v zmysle článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolací orgán v súlade s vnútroštátnymi právnymi predpismi. Na účely tohto odvolacieho postupu môžu členské štáty určiť regulačný orgán uvedený v článku 55 smernice 2012/34/EÚ. V danom prípade sa uplatňuje článok 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.

12. V prípade obnovy alebo modernizácie existujúcich vozidiel, ktoré už majú povolenie na uvedenie vozidla na trh, je potrebné nové povolenie na uvedenie vozidla na trh, ak:

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

b) plánované práce môžu negatívne ovplyvniť celkovú úroveň bezpečnosti vozidla alebo

c) si to vyžadujú príslušné TSI.

13. Ak chce žiadateľ rozšíriť oblasť použitia povoleného vozidla, doplní do súboru dokumentácie príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú ďalšej oblasti použitia. Žiadateľ predloží súbor dokumentácie agentúre, ktorá po vykonaní postupov stanovených v odsekoch 4 až 7 vydá aktualizované povolenie vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia.

Ak žiadateľ získal povolenie pre vozidlo v súlade s odsekom 8 a chce rozšíriť oblasť použitia v rámci príslušného členského štátu, doplní do súboru dokumentácie príslušné dokumenty uvedené v odseku 3, ktoré sa týkajú ďalšej oblasti použitia. Súbor dokumentácie predloží vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, ktorý po vykonaní postupov stanovených v odseku 8 vydá aktualizované povolenie vzťahujúce sa na rozšírenú oblasť použitia.

14. Agentúra na účely odsekov 5 a 6 tohto článku uzavrie dohody o spolupráci s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v súlade s článkom 76 nariadenia (EÚ) 2016/796. Tieto dohody môžu byť osobitnými alebo rámcovými dohodami a môžu zahŕňať jeden alebo viacero vnútroštátnych bezpečnostných orgánov. Tieto dohody obsahujú detailný opis úloh a podmienok plnenia dohody, časové harmonogramy plnenia a rozdelenie poplatkov, ktoré zaplatí žiadateľ. Môžu tiež zahŕňať osobitné dojednania o spolupráci v prípade sietí, ktoré si z geografických

▼B

alebo historických dôvodov vyžadujú osobitné poznatky, s cieľom znížiť administratívne zaťaženie a náklady pre žiadateľa. Ak sú takéto siete izolované od zvyšku železničného systému Únie, môžu takéto osobitné dojednania o spolupráci zahŕňať možnosť zadávania úloh príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, keď je to potrebné na zabezpečenie efektívneho a primeraného prideľovania zdrojov na vydávanie povolení. Tieto dohody sa uzavrú pred tým, ako začne agentúra vykonávať úlohy súvisiace s vydávaním povolení v súlade s článkom 54 ods. 4 tejto smernice.

15. V prípade tých členských štátov, ktorých rozchod koľají siete sa líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, pričom sa na takéto siete vzťahujú rovnaké technické a operačné požiadavky ako v susedných tretích krajinách, uzavrú všetky dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány v týchto členských štátoch okrem dohôd o spolupráci uvedených v odseku 14 s agentúrou aj viacstrannú dohodu s cieľom vymedziť podmienky, na základe ktorých bude povolenie vydané v jednom z týchto členských štátov platiť aj v ostatných dotknutých členských štátoch.

16. Tento článok sa neuplatňuje na nákladné alebo osobné vozne, ktoré patria do skupiny nákladných vozňov používaných spoločne s tretími krajinami, ktorých rozchod koľají sa líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, a ktoré boli povolené v súlade s iným postupom vydávania povolení pre vozidlá. Pravidlá upravujúce postup vydávania povolení pre takéto vozidlá sa uverejnia a oznámia Komisii. Zhodu týchto vozidiel so základnými požiadavkami tejto smernice zabezpečí dotknutý železničný podnik v kontexte svojho systému riadenia bezpečnosti. Komisia sa na základe správy agentúry môže vyjadriť, či sú takéto predpisy v súlade s cieľmi tejto smernice. Ak s nimi v súlade nie sú, dotknuté členské štáty a Komisia môžu v rámci vzájomnej spolupráce stanoviť vhodné opatrenia, ktoré je potrebné prijať, pričom sa do tohto postupu môžu v nutnom prípade zapojiť aj príslušné medzinárodné orgány.

17. Členský štát sa môže rozhodnúť, že tento článok nebude uplatňovať na rušne a hnacie jednotky prichádzajúce z tretích krajín, ktoré sa majú na jeho území pohybovať po stanicu, ktorá sa nachádza v blízkosti hraníc na jeho území a je určená na cezhraničné operácie. Zhodu týchto vozidiel so základnými požiadavkami tejto smernice zabezpečuje príslušný železničný podnik v kontexte svojho systému riadenia bezpečnosti a podľa potreby aj v súlade s článkom 10 ods. 9 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 22

Registrácia vozidiel, ktorým bolo udelené povolenie na uvedenie na trh

1. Pred prvým použitím a po udelení povolenia na uvedenie na trh v súlade s článkom 21 sa vozidlo zaregistruje na žiadosť držiteľa v súlade s článkom 47 v registri vozidiel.

2. Ak je oblasť použitia tohto vozidla obmedzená na územie jedného členského štátu, zaregistruje sa v tomto členskom štáte.

3. Ak oblasť použitia tohto vozidla zahŕňa územie viac ako jedného členského štátu, zaregistruje sa v jednom z príslušných členských štátov.

▼B

Článok 23

Kontroly pred použitím povolených vozidiel

1. Železničný podnik pred použitím vozidla v oblasti použitia špecifikovanej v povolení na jeho uvedenie na trh, skontroluje:

a) či bolo toto vozidlo povolené na uvedenie na trh v súlade s článkom 21 a či je riadne zaregistrované;

b) či je vozidlo kompatibilné s traťou na základe registra infraštruktúry, príslušných TSI alebo ak takýto register neexistuje alebo je neúplný, na základe akýchkoľvek príslušných informácií, ktoré bezplatne a v primeranej lehote poskytne manažér infraštruktúry, a

c) či je vozidlo riadne zaradené do zostavy vlaku, v ktorej sa má prevádzkovať, s ohľadom na systém riadenia bezpečnosti v zmysle článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 a TSI o prevádzke a riadení dopravy.

2. Na účely odseku 1 môže železničný podnik vykonať testy v spolupráci s manažérom infraštruktúry.

Manažér infraštruktúry vyvinie konzultácii so žiadateľom maximálne úsilie na to, aby sa všetky testy vykonali do troch mesiacov od doručenia žiadosti žiadateľa.

Článok 24

Povolenie pre typ vozidla

1. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán môžu v nutnom prípade a v súlade s postupom stanoveným v článku 21 udeliť povolenia pre typ vozidla. Žiadosť o povolenie pre typ vozidla a informácie o všetkých žiadostiach, štádiách príslušných postupov a ich výsledkoch a prípadne o žiadostiach a rozhodnutiach odvolacej rady sa podávajú prostredníctvom jednotného kontaktného miesta uvedeného v článku 12 nariadenia (EÚ) 2016/796.

2. Ak agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vydajú povolenie na uvedenie vozidla na trh, na žiadosť žiadateľa vydajú aj povolenie pre typ vozidla, ktoré sa vzťahuje na rovnakú oblasť použitia príslušného vozidla.

3. V prípade zmien ktoréhokoľvek príslušného ustanovenia TSI alebo vnútroštátnych predpisov, na základe ktorých bolo vydané povolenie pre typ vozidla, sa podľa TSI alebo vnútroštátnych predpisov určí, či už udelené povolenie pre typ vozidla zostáva platné, alebo či sa musí obnoviť. Ak sa uvedené povolenie musí obnoviť, kontroly, ktoré má agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán vykonať, sa môžu týkať iba zmenených predpisov.

4. Komisia stanoví prostredníctvom vykonávacích aktov vzor vyhlásenia o zhode s typom. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

5. Vyhlásenie o zhode s typom sa stanovuje v súlade:

a) s postupmi overovania príslušných TSI alebo

▼B

b) v prípadoch, keď sa neuplatňujú TSI, s postupmi posudzovania zhody vymedzenými v moduloch B + D, B + F a H1 rozhodnutia Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES ([1]).

6. V prípade potreby môže Komisia prijať vykonávacie akty, ktorými sa stanovujú moduly *ad hoc* na posudzovanie zhody. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

7. Povolenie pre typ vozidla sa zaregistruje v Európskom registri povolených typov vozidiel uvedenom v článku 48.

Článok 25

Súlad vozidiel s povoleným typom vozidla

1. Vozidlo alebo skupina vozidiel, ktoré sú v súlade s povoleným typom vozidla, získajú bez ďalších kontrol povolenie pre vozidlo v súlade s článkom 21 na základe vyhlásenia o súlade s týmto typom, ktoré predloží žiadateľ.

2. Obnovenie povolenia pre typ vozidla v zmysle článku 24 ods. 3 nemá vplyv na povolenia na uvedenie vozidla na trh vydané na základe predchádzajúceho povolenia na uvedenie uvedeného typu vozidla na trh.

Článok 26

Nesplnenie základných požiadaviek vozidlami alebo typom vozidiel

1. Ak železničný podnik počas prevádzky zistí, že vozidlo, ktoré používa, nespĺňa jednu z platných základných požiadaviek, uplatní potrebné nápravné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlo túto požiadavku splnilo. Okrem toho môže o uplatňovaných opatreniach informovať agentúru a akýkoľvek dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán. Ak má železničný podnik dôkaz, že vozidlo nespĺňalo túto požiadavku už v čase, keď povolenie na uvedenie na trh bolo vydané, informuje o tom agentúru a akýkoľvek iný dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán.

2. Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí, napríklad pri vykonávaní dohľadu stanoveného v článku 17 smernice (EÚ) 2016/798, že vozidlo alebo typ vozidla, pre ktoré agentúra v súlade s článkom 21 ods. 5 alebo článkom 24 alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán v súlade s článkom 21 ods. 8 alebo podľa článku 24 vydali povolenie na uvedenie na trh, nespĺňa pri používaní na stanovený účel jednu z platných základných požiadaviek, informuje o tom železničný podnik, ktorý vozidlo alebo typ vozidla používa, a požiada ho, aby uplatnil potrebné nápravné opatrenia s cieľom zabezpečiť, aby vozidlo túto požiadavku splnilo. Vnútroštátny bezpečnostný orgán informuje agentúru alebo iné dotknuté vnútroštátne bezpečnostné orgány, a to vrátane vnútroštátnych bezpečnostných orgánov na území, kde sa žiadosť o udelenie povolenia na uvedenie vozidla rovnakého typu na trh ešte len posudzuje.

([1]) Rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 768/2008/ES z 9. júla 2008 o spoločnom rámci na uvádzanie výrobkov na trh a o zrušení rozhodnutia 93/465/EHS (Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 82).

▼B

3. Ak sa v prípadoch uvedených v odseku 1 alebo 2 tohto článku nápravnými opatreniami uplatňovanými železničným podnikom nezabezpečí splnenie platných základných požiadaviek a toto nesplnenie požiadaviek spôsobuje závažné bezpečnostné riziko, dotknutý vnútroštátny bezpečnostný orgán môže v rámci svojich úloh v oblasti dohľadu uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia v súlade s článkom 17 ods. 6 smernice (EÚ) 2016/798. Okrem toho môže vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra paralelne uplatniť dočasné bezpečnostné opatrenia vo forme pozastavenia povolenia pre typ vozidla, pričom tieto opatrenia podliehajú preskúmaniu justičným orgánom a postupu stanovenému v článku 21 ods. 7.

4. V prípadoch uvedených v odseku 3 môže agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán, ktorý vydal povolenie, po preskúmaní účinnosti všetkých opatrení prijatých na odstránenie závažného bezpečnostného rizika rozhodnúť o odvolaní alebo zmene povolenia, ak sa dokáže, že základná požiadavka nebola splnená v čase vydania povolenia. Na tento účel o svojom rozhodnutí informujú držiteľa povolenia na uvedenie na trh alebo povolenia pre typ vozidla, pričom uvedú dôvody tohto rozhodnutia. Držiteľ môže v lehote jedného mesiaca od doručenia uvedeného rozhodnutia požiadať agentúru alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmali. V tomto prípade sa rozhodnutie o odvolaní dočasne pozastaví. Agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán majú odo dňa doručenia žiadosti o preskúmanie jeden mesiac na to, aby svoje rozhodnutie potvrdili alebo zrušili.

V prípade, že dôjde k nezhode medzi agentúrou a vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, pokiaľ ide o potrebu obmedziť alebo odvolať povolenie, sa postupuje v súlade s rozhodcovským postupom stanoveným v článku 21 ods. 7. Ak je výsledkom takéhoto postupu, že sa platnosť povolenia vozidla neobmedzí ani nezruší, dočasné bezpečnostné opatrenia uvedené v odseku 3 tohto článku sa pozastavujú.

5. Ak sa potvrdí rozhodnutie agentúry, držiteľ povolenia vozidla môže podať odvolanie na odvolaciu radu ustanovenú podľa článku 55 nariadenia (EÚ) 2016/796 v lehote uvedenej v článku 59 uvedeného nariadenia. Ak sa potvrdí rozhodnutie vnútroštátneho bezpečnostného orgánu, držiteľ povolenia vozidla môže v lehote dvoch mesiacov od oznámenia uvedeného rozhodnutia podať odvolanie podľa vnútroštátneho súdneho preskúmania uvedeného v článku 18 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798. Členské štáty môžu na účely odvolacieho konania určiť regulačný orgán ustanovený v článku 56 smernice 2012/34/EÚ.

6. Ak sa agentúra rozhodne odvolať alebo zmeniť povolenie na uvedenie na trh, ktoré vydala, informuje o tom priamo všetky vnútroštátne bezpečnostné orgány, pričom uvedie dôvody svojho rozhodnutia.

Ak sa vnútroštátny bezpečnostný orgán rozhodne odvolať povolenie na uvedenie na trh, ktoré vydal, bezodkladne o tom informuje agentúru, pričom uvedie dôvody svojho rozhodnutia. Agentúra potom informuje ostatné vnútroštátne bezpečnostné orgány.

7. Rozhodnutie agentúry alebo vnútroštátneho bezpečnostného orgánu odvolať povolenie sa zaznamená v príslušnom registri vozidiel v súlade s článkom 22 alebo v prípade povolenia pre typ vozidiel v Európskom registri povolených typov vozidiel v súlade s článkom 24 ods. 7. Agentúra a vnútroštátne bezpečnostné orgány zabezpečujú,

▼B

aby železničné podniky, ktoré používajú vozidlá rovnakého typu vozidiel ako typ, ktorý podlieha odvolaniu, boli náležite informované. Tieto železničné podniky najprv skontrolujú, či vzniká rovnaký problém nesplnenia požiadaviek. V takom prípade sa uplatňuje postup ustanovený v tomto článku.

8. Ak sa odvolá povolenie na uvedenie na trh, dotknuté vozidlo sa už ďalej nepoužíva a oblasť jeho používania sa nesmie rozšíriť. Ak sa odvolá povolenie pre typ vozidla, vozidlá skonštruované na jeho základe sa nesmú uvádzať na trh a v prípade, že už boli uvedené na trh, musia sa stiahnuť. Je možné požiadať o nové povolenie na základe postupu stanoveného v článku 21 v prípade jednotlivých vozidiel alebo v článku 24 v prípade typu vozidiel.

9. Ak sa v prípadoch stanovených v odseku 1 alebo 2 nesplnenie základných požiadaviek obmedzuje na časť oblasti používania príslušného vozidla a takéto nesplnenie už existovalo v čase, keď bolo povolenie na uvedenie na trh vydané, toto povolenie sa zmení tak, aby sa z neho vyňali dotknuté časti oblasti používania.

KAPITOLA VI

ORGÁNY POSUDZOVANIA ZHODY

Článok 27

Notifikujúce orgány

1. Členské štáty vymenujú notifikujúce orgány, ktoré sú zodpovedné za stanovenie a vykonávanie nevyhnutných postupov na posudzovanie, notifikáciu a monitorovanie orgánov posudzovania zhody vrátane monitorovania súladu s článkom 34.

2. Členské štáty zabezpečia, aby tieto orgány oznámili Komisii a ďalším členským štátom orgány, ktoré sú oprávnené vykonávať úlohy posudzovania zhody treťou stranou, stanovené v článkoch 10 ods. 2 a 15 ods. 1. Zabezpečia tiež, aby informovali Komisiu a ďalšie členské štáty o určených orgánoch v zmysle článku 15 ods. 8.

3. Členské štáty môžu rozhodnúť o tom, že posudzovanie a monitorovanie uvedené v odseku 1 tohto článku bude vykonávať vnútroštátny akreditačný orgán v zmysle nariadenia (ES) č. 765/2008 a v súlade s ním.

4. Ak notifikujúci orgán udelí právomoc vykonávať posudzovanie, notifikáciu alebo monitorovanie uvedené v odseku 1 tohto článku orgánu, ktorý nie je orgánom štátnej správy, alebo ho vykonávaním týchto úloh inak poverí, tento orgán musí byť právnickou osobou a musí spĺňať požiadavky stanovené v článku 28. Tento orgán zavedie opatrenia na krytie záväzkov, ktoré vyplývajú z jeho činností.

5. Notifikujúci orgán nesie plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané orgánom uvedeným v odseku 3.

▼B

Článok 28

Požiadavky týkajúce sa notifikujúcich orgánov

Notifikujúci orgán:

a) sa zriaďuje tak, aby nedochádzalo k žiadnym konfliktom záujmov s orgánmi posudzovania zhody;

b) má takú organizačnú štruktúru a funguje takým spôsobom, aby bola zabezpečená objektivita a nestrannosť jeho činností;

c) má takú organizačnú štruktúru, aby každé rozhodnutie týkajúce sa notifikácie orgánu posudzovania zhody prijímali spôsobilé osoby, ktoré sú iné ako osoby, ktoré vykonali posudzovanie;

d) nesmie ponúkať ani poskytovať žiadne činnosti, ktoré vykonávajú orgány posudzovania zhody, ani poradenské služby na komerčnom či konkurenčnom základe;

e) zachováva dôvernosť získaných informácií;

f) má k dispozícii dostatočný počet spôsobilých pracovníkov na riadne plnenie svojich úloh.

Článok 29

Povinnosť notifikujúcich orgánov poskytovať informácie

Členské štáty informujú Komisiu o svojich postupoch posudzovania, notifikácie a monitorovania orgánov posudzovania zhody a o všetkých zmenách týchto postupov.

Komisia tieto informácie zverejňuje.

Článok 30

Orgány posudzovania zhody

1. Na účely notifikácie musí orgán posudzovania zhody spĺňať požiadavky stanovené v odsekoch 2 až 7 tohto článku a v článkoch 31 a 32.

2. Orgán posudzovania zhody sa zriaďuje podľa vnútroštátneho práva a má právnu subjektivitu.

3. Orgán posudzovania zhody je schopný vykonávať všetky úlohy posudzovania zhody, ktoré mu boli pridelené na základe príslušnej TSI a v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, či už ide o úlohy vykonávané samotným orgánom posudzovania zhody, alebo v jeho mene a na jeho zodpovednosť.

Orgán posudzovania zhody má vždy a pre každý postup posudzovania zhody a pre každý typ alebo kategóriu výrobkov, v súvislosti s ktorými bol notifikovaný, k dispozícii:

a) potrebných pracovníkov s odbornými znalosťami a dostatočnými a primeranými skúsenosťami na vykonávanie úloh posudzovania zhody;

▼B

b) potrebný opis postupov, v súlade s ktorými sa bude vykonávať posudzovanie zhody s cieľom zaručiť transparentnosť a schopnosť uplatňovať tieto postupy. Uplatňuje príslušné politiky a postupy, ktoré rozlišujú medzi úlohami, ktoré vykonáva ako notifikovaný orgán posudzovania zhody, a inými činnosťami;

c) náležité postupy na vykonávanie činností riadne zohľadňujúce veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnej technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Má prostriedky nevyhnutné na vykonávanie technických a administratívnych úloh spojených s činnosťami posudzovania zhody primeraným spôsobom a má prístup k všetkým potrebným zariadeniam alebo vybaveniu.

4. Orgány posudzovania zhody uzavrú poistenie zodpovednosti za škodu, ak túto zodpovednosť nenesie štát v súlade s vnútroštátnym právom alebo ak za posudzovanie zhody nie je priamo zodpovedný samotný členský štát.

5. Zamestnanci orgánu posudzovania zhody dodržiavajú služobné tajomstvo, pokiaľ ide o všetky informácie získané pri vykonávaní ich úloh podľa príslušnej TSI alebo akéhokoľvek ustanovenia vnútroštátneho práva, ktoré tento predpis uvádzajú do účinnosti, nie však vo vzťahu k príslušným orgánom členského štátu, v ktorom daný orgán vykonáva svoju činnosť. Vlastnícke práva sú chránené.

6. Orgány posudzovania zhody sa zúčastňujú na príslušných normalizačných činnostiach a činnostiach koordinačnej skupiny notifikovaných orgánov posudzovania zhody zriadenej podľa príslušného práva Únie alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní, a ako všeobecné usmernenie uplatňujú administratívne rozhodnutia a dokumenty, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny.

7. Orgány posudzovania zhody, ktoré sú notifikované v súvislosti so subsystémami traťové a/alebo vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie, sa zúčastňujú na činnostiach skupiny pre ERTMS uvedenej v článku 29 nariadenia (EÚ) 2016/796 alebo zabezpečujú, aby ich zamestnanci, ktorí vykonávajú posudzovanie, boli o týchto činnostiach informovaní. Riadia sa usmerneniami, ktoré sú výsledkom práce tejto skupiny. V prípade, že usúdia, že je neprimerané alebo nemožné ich uplatňovať, dotknuté orgány posudzovania zhody predložia svoje pripomienky na diskusiu so skupinou pre ERTMS, aby sa zabezpečilo neustále zlepšovanie usmernení.

Článok 31

Nestrannosť orgánov posudzovania zhody

1. Orgán posudzovania zhody je treťou stranou nezávislou od organizácie alebo výrobcu výrobku, ktorý posudzuje.

Za takýto orgán možno pod podmienkou, že sa preukáže jeho nezávislosť a nedochádza ku konfliktu záujmov, považovať orgán, ktorý patrí do obchodného združenia alebo profesijného zväzu, ktoré zastupujú podniky zapojené do konštruovania, výroby, dodávky, montáže, používania alebo údržby výrobkov, ktoré posudzuje.

▼B

2. Musí sa zaručiť nestrannosť orgánov posudzovania zhody, ich vrcholového manažmentu a pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie.

3. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť konštruktéri, výrobcovia, dodávatelia, subjekty vykonávajúce inštaláciu, nákupcovia, vlastníci, používatelia alebo subjekty vykonávajúce údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, ani splnomocnení zástupcovia žiadnej z týchto strán. To nevylučuje možnosť použitia posudzovaných výrobkov, ktoré sú potrebné na vykonávanie činností orgánu posudzovania zhody, ani ich použitia na osobné účely.

4. Orgán posudzovania zhody, jeho vrcholový manažment a pracovníci zodpovední za vykonávanie úloh posudzovania zhody nesmú byť priamo zapojení do konštruovania, výroby alebo montáže, uvádzania na trh, inštalácie, používania alebo údržby týchto výrobkov, ani zastupovať osoby zapojené do týchto činností. Nesmú vykonávať žiadnu činnosť, ktorá by mohla ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k činnostiam posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými boli notifikované. Tento zákaz sa vzťahuje najmä na poradenské služby.

5. Orgány posudzovania zhody zabezpečujú, aby činnosti ich dcérskych spoločností alebo subdodávateľov neovplyvňovali dôvernosť, objektivitu ani nestrannosť ich činností posudzovania zhody.

6. Orgány posudzovania zhody a ich pracovníci vykonávajú činnosti posudzovania zhody na najvyššej úrovni profesionálnej integrity a požadovanej odbornej spôsobilosti v danej oblasti a nesmú byť vystavení žiadnym tlakom a stimulom, najmä finančným, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich činností posudzovania zhody, najmä pokiaľ ide o osoby alebo skupiny osôb, ktoré majú záujem na výsledku týchto činností.

Článok 32

Personál orgánov posudzovania zhody

1. Personál zodpovedný za vykonávanie činností posudzovania zhody má tieto znalosti a zručnosti:

a) dôkladné technické a odborné školenia vzťahujúce sa na všetky činnosti posudzovania zhody, v súvislosti s ktorými bol orgán posudzovania zhody notifikovaný;

b) dostatočné znalosti požiadaviek na posudzovanie, ktoré vykonáva, a primeranú právomoc vykonávať toto posudzovanie;

c) primerané znalosti a pochopenie základných požiadaviek, uplatniteľných harmonizovaných noriem a príslušných ustanovení práva Únie;

d) schopnosti potrebné na vypracovanie osvedčení, záznamov a správ preukazujúcich, že sa vykonalo posúdenie.

2. Odmeňovanie vrcholového manažmentu orgánu posudzovania zhody a jeho pracovníkov, ktorí vykonávajú posudzovanie, nesmie závisieť od počtu vykonaných posúdení, ani od výsledkov týchto posúdení.

▼B

Článok 33

Predpoklad zhody orgánu posudzovania zhody

Keď orgán posudzovania zhody preukáže svoju zhodu s kritériami stanovenými v príslušných harmonizovaných normách alebo ich častiach, na ktoré boli uverejnené odkazy v *Úradnom vestníku Európskej únie*, predpokladá sa, že spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32, pokiaľ sa uplatniteľné harmonizované normy vzťahujú na tieto požiadavky.

Článok 34

Dcérske spoločnosti a subdodávatelia notifikovaných orgánov

1. Ak notifikovaný orgán zadáva osobitné úlohy spojené s posudzovaním zhody subdodávateľovi alebo na tieto účely využíva dcérsku spoločnosť, zabezpečuje, aby subdodávateľ alebo dcérska spoločnosť spĺňali požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32, a informuje o tom notifikujúci orgán.

2. Notifikované orgány nesú plnú zodpovednosť za úlohy vykonávané subdodávateľmi alebo dcérskymi spoločnosťami bez ohľadu na to, kde sú usadené.

3. Činnosti notifikovaných orgánov možno zadať subdodávateľom alebo ich môže vykonávať dcérska spoločnosť iba v prípade, že s tým klient súhlasí.

4. Notifikované orgány majú pre notifikujúce orgány k dispozícii príslušnú dokumentáciu týkajúcu sa posúdenia kvalifikácií subdodávateľa alebo dcérskej spoločnosti a práce vykonanej subdodávateľom alebo dcérskou spoločnosťou podľa príslušnej TSI.

Článok 35

Akreditované vnútropodnikové orgány

1. Žiadatelia môžu na vykonávanie činností posudzovania zhody využívať akreditovaný vnútropodnikový orgán na účely vykonávania postupov stanovených v moduloch A1, A2, C1 alebo C2 stanovených v prílohe II k rozhodnutiu č. 768/2008/ES a moduloch CA1 a CA2 stanovených v prílohe I k rozhodnutiu 2010/713/EÚ. Takýto orgán tvorí samostatnú a odlíšenú časť dotknutého žiadateľa a nesmie sa podieľať na konštrukcii, výrobe, dodávke, inštalácii, používaní ani údržbe výrobkov, ktoré posudzuje.

2. Akreditovaný vnútropodnikový orgán spĺňa tieto požiadavky:

a) je akreditovaný v súlade s nariadením (ES) č. 765/2008;

b) orgán a jeho pracovníci sú v rámci podniku, ktorého sú súčasťou, organizačne identifikovateľní a majú metódy podávania správ, ktorými sa zabezpečí a preukáže ich nestrannosť príslušnému vnútroštátnemu akreditačnému orgánu;

c) orgán ani jeho pracovníci nesmú byť zodpovední za konštrukciu, výrobu, dodávku, inštaláciu, prevádzku alebo údržbu výrobkov, ktoré posudzujú, a nesmú sa podieľať na žiadnych činnostiach, ktoré by mohli ohroziť ich nezávislý úsudok alebo integritu vo vzťahu k ich činnostiam posudzovania;

▼B

d) orgán poskytuje svoje služby výlučne podniku, ktorého je súčasťou.

3. Akreditovaný vnútropodnikový orgán sa členským štátom ani Komisii nenotifikuje, ale informácie o jeho akreditácii poskytuje notifikujúcemu orgánu na jeho žiadosť podnik, ktorého je tento orgán súčasťou, alebo vnútroštátny akreditačný orgán.

Článok 36

Žiadosť o notifikáciu

1. Orgán posudzovania zhody predkladá žiadosť o notifikáciu notifikujúcemu orgánu členského štátu, v ktorom je usadený.

2. Súčasťou žiadosti je opis činností posudzovania zhody, modulu alebo modulov posudzovania zhody a výrobku alebo výrobkov, v súvislosti s ktorými orgán tvrdí, že je spôsobilý, ako aj osvedčenie o akreditácii, ak existuje, vydané vnútroštátnym akreditačným orgánom, ktoré potvrdzuje, že orgán posudzovania zhody spĺňa požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32.

3. Ak dotknutý orgán posudzovania zhody nemôže poskytnúť osvedčenie o akreditácii, notifikujúcemu orgánu poskytuje všetky písomné doklady potrebné na overenie, uznanie a pravidelné monitorovanie jeho súladu s požiadavkami stanovenými v článkoch 30 až 32.

Článok 37

Postup notifikácie

1. Notifikujúce orgány notifikujú iba orgány posudzovania zhody, ktoré spĺňajú požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32.

2. Notifikujúce orgány oznámia orgány uvedené v odseku 1 Komisii a ostatným členským štátom prostredníctvom elektronického nástroja na notifikáciu vyvinutého a spravovaného Komisiou.

3. V notifikácii sú zahrnuté všetky podrobné informácie o činnostiach posudzovania zhody, module alebo moduloch posudzovania zhody a o príslušnom(-ých) výrobku(-och), ako aj príslušné osvedčenie o akreditácii alebo iné potvrdenie spôsobilosti stanovené v odseku 4.

4. Keď sa notifikácia nezakladá na osvedčení o akreditácii uvedenom v článku 36 ods. 2, notifikujúci orgán Komisii a ostatným členským štátom poskytuje písomné doklady potvrdzujúce spôsobilosť orgánu posudzovania zhody a zavedené opatrenia, ktorými sa zabezpečí, že tento orgán bude podliehať pravidelnému monitorovaniu a že bude aj naďalej spĺňať požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32.

5. Dotknutý orgán môže vykonávať činnosti notifikovaného orgánu iba v prípade, že Komisia alebo ostatné členské štáty nevzniesli žiadne námietky do dvoch týždňov od notifikácie, ak sa používa osvedčenie o akreditácii, alebo do dvoch mesiacov od notifikácie, ak sa akreditácia nepoužíva.

6. Komisii a ostatným členským štátom sa notifikujú všetky následné relevantné zmeny týkajúce sa notifikácie.

▼B

Článok 38

Identifikačné čísla a zoznamy notifikovaných orgánov

1. Komisia prideľuje notifikovanému orgánu identifikačné číslo.

Notifikovanému orgánu sa prideľuje jediné identifikačné číslo, a to aj vtedy, ak je notifikovaný podľa viacerých právnych aktov Únie.

2. Komisia zverejňuje zoznam orgánov notifikovaných podľa tejto smernice vrátane identifikačných čísiel, ktoré im boli pridelené, a činností, v súvislosti s ktorými boli notifikované.

Komisia zabezpečuje aktualizáciu tohto zoznamu.

Článok 39

Zmeny notifikácií

1. Ak notifikujúci orgán zistil alebo bol informovaný o tom, že notifikovaný orgán už nespĺňa požiadavky stanovené v článkoch 30 až 32 alebo že si neplní svoje povinnosti, notifikujúci orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne notifikáciu podľa závažnosti nesplnenia týchto požiadaviek alebo neplnenia týchto povinností. Bezodkladne o tom informuje Komisiu a ostatné členské štáty.

2. V prípade obmedzenia, pozastavenia alebo stiahnutia notifikácie alebo v prípade, že notifikovaný orgán prestal vykonávať svoju činnosť, notifikujúci členský štát prijme primerané opatrenia na zabezpečenie toho, aby súbory dokumentácie tohto orgánu spracoval iný notifikovaný orgán alebo aby boli na požiadanie k dispozícii dotknutým notifikujúcim orgánom a orgánom dohľadu nad trhom.

Článok 40

Spochybnenia spôsobilosti notifikovaných orgánov

1. Komisia vyšetruje všetky prípady, v súvislosti s ktorými má pochybnosti alebo je na pochybnosti upozornená, pokiaľ ide o spôsobilosť notifikovaného orgánu alebo o jeho schopnosť aj naďalej plniť požiadavky a povinnosti, ktoré sa naň vzťahujú.

2. Notifikujúci členský štát poskytuje Komisii na jej žiadosť všetky informácie v súvislosti s podkladmi pre notifikáciu alebo so zachovaním spôsobilosti dotknutého orgánu.

3. Komisia zabezpečuje dôverné zaobchádzanie so všetkými citlivými informáciami získanými počas jej vyšetrovaní.

4. Ak Komisia zistí, že notifikovaný orgán nespĺňa alebo už nespĺňa požiadavky na svoju notifikáciu, informuje o tom notifikujúci členský štát a požiada ho, aby prijal potrebné nápravné opatrenia vrátane prípadného stiahnutia notifikácie.

▼B

Článok 41

Povinnosti notifikovaných orgánov, pokiaľ ide o výkon ich činnosti

1. Notifikované orgány vykonávajú posudzovanie zhody v súlade s postupmi posudzovania zhody stanovenými v príslušnej TSI.

2. Posudzovanie zhody sa vykonáva primeraným spôsobom tak, aby sa zabránilo zbytočnej záťaži hospodárskych subjektov. Notifikované orgány pri vykonávaní svojej činnosti náležite zohľadňujú veľkosť podniku, odvetvie, v ktorom podnik pôsobí, jeho štruktúru, stupeň zložitosti príslušnej výrobnej technológie a hromadný či sériový charakter výrobného procesu.

Pri tejto práci však konajú s cieľom posúdiť súlad výrobku s touto smernicou.

3. Ak notifikovaný orgán zistí, že výrobca nespĺňa požiadavky stanovené v príslušnej TSI alebo zodpovedajúcich harmonizovaných normách alebo technických špecifikáciách, požiada tohto výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a nevydá osvedčenie o zhode.

4. Ak po vydaní osvedčenia notifikovaný orgán v rámci monitorovania zhody zistí, že výrobok už nie je v súlade s príslušnou TSI alebo zodpovedajúcimi harmonizovanými normami alebo technickými špecifikáciami, požiada výrobcu, aby prijal primerané nápravné opatrenia, a prípadne pozastaví alebo stiahne osvedčenie.

5. Ak sa neprijmú nápravné opatrenia alebo ak nemajú požadovaný účinok, notifikovaný orgán podľa potreby obmedzí, pozastaví alebo stiahne všetky osvedčenia.

Článok 42

Povinnosť notifikovaných orgánov poskytovať informácie

1. Notifikované orgány informujú notifikujúci orgán:

a) o každom zamietnutí, obmedzení, pozastavení platnosti alebo stiahnutí osvedčenia;

b) o akýchkoľvek okolnostiach, ktoré majú vplyv na rozsah a podmienky notifikácie;

c) o každej žiadosti o informácie o činnostiach posudzovania zhody, ktorú dostali od orgánov dohľadu nad trhom;

d) na jeho žiadosť o činnostiach posudzovania zhody vykonaných v rámci rozsahu ich notifikácie a o akejkoľvek inej vykonanej činnosti vrátane cezhraničných činností a zadávania zákaziek subdodávateľom.

Príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány sú informované aj o každom zamietnutí, obmedzení, pozastavení platnosti alebo stiahnutí osvedčenia podľa písmena a).

2. Notifikované orgány poskytujú iným orgánom notifikovaným podľa tejto smernice, ktoré vykonávajú podobné činnosti posudzovania zhody vzťahujúce sa na rovnaké výrobky, relevantné informácie o otázkach týkajúcich sa negatívnych a na požiadanie i pozitívnych výsledkov posudzovania zhody.

▼B

3. Notifikované orgány poskytujú agentúre osvedčenia ES o overení subsystémov, osvedčenia ES o zhode komponentov interoperability a osvedčenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability.

Článok 43

Výmena osvedčených postupov

Komisia organizačne zabezpečuje výmenu osvedčených postupov medzi vnútroštátnymi orgánmi členských štátov, ktoré sú zodpovedné za politiku notifikácie.

Článok 44

Koordinácia notifikovaných orgánov

Komisia zabezpečuje zavedenie a riadne fungovanie primeranej koordinácie a spolupráce medzi orgánmi notifikovanými podľa tejto smernice vo forme sektorovej skupiny notifikovaných orgánov. Agentúra podporuje činnosti notifikovaných orgánov v súlade s článkom 24 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Členské štáty zabezpečujú, aby sa orgány, ktoré notifikovali, priamo alebo prostredníctvom určených zástupcov zúčastňovali na práci tejto skupiny.

Článok 45

Určené orgány

1. Požiadavky týkajúce sa orgánov posudzovania zhody uvedené v článkoch 30 až 34 sa uplatňujú aj na orgány určené podľa článku 15 ods. 8 s výnimkou:

a) zručností ich pracovníkov vyžadovaných v zmysle článku 32 ods. 1 písm. c), ak má určený orgán primerané vedomosti a poznatky o vnútroštátnom práve;

b) prípadov, keď dokumenty, ktoré je potrebné uchovávať pre potreby notifikujúceho orgánu v zmysle článku 34 ods. 4, zahŕňajú aj dokumenty týkajúce sa práce, ktorú v súlade s príslušnými vnútroštátnymi predpismi vykonávajú dcérske spoločnosti alebo subdodávatelia.

2. Povinnosti týkajúce sa výkonu činnosti stanovené v článku 41 sa uplatňujú aj na orgány určené v zmysle článku 15 ods. 8, a to s výnimkou, keď tieto povinnosti neodkazujú na TSI, ale na vnútroštátne predpisy.

3. Povinnosť poskytovať informácie stanovená v článku 42 ods. 1 sa uplatňuje aj na určené orgány, ktoré primeraným spôsobom informujú členské štáty.

▼B

KAPITOLA VII

REGISTRE

Článok 46

Systém číslovania vozidiel

1. Príslušný registračný orgán v členskom štáte registrácie pridelí každému vozidlu pri registrácii v súlade s článkom 22 európske číslo vozidla (EČV). Každé vozidlo sa označí prideleným EČV.

2. Špecifikácie EČV sa stanovia v opatreniach uvedených v článku 47 ods. 2 v súlade s príslušnou TSI.

3. Každému vozidlu sa pridelí EČV iba raz, pokiaľ sa nestanovuje inak v opatreniach uvedených v článku 47 ods. 2, v súlade s príslušnou TSI.

4. Bez ohľadu na odsek 1 v prípade vozidiel, ktoré sa prevádzkujú alebo sa majú prevádzkovať na tratiach z tretích krajín alebo do tretích krajín, ktorých rozchod koľají sa líši od rozchodu koľají hlavnej železničnej siete v Únii, môžu členské štáty akceptovať vozidlá, ktoré sú jednoznačne identifikované v súlade s odlišným kódovacím systémom.

Článok 47

Registre vozidiel

1. Každý členský štát vedie vnútroštátny register vozidiel dovtedy, kým sa do prevádzky neuvedie európsky register vozidiel uvedený v odseku 5. Uvedený register:

a) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 2;

b) aktualizuje ho orgán nezávislý od ktoréhokoľvek železničného podniku;

c) je prístupný vnútroštátnym bezpečnostným orgánom a vyšetrovacím orgánom určeným v článkoch 16 a 22 smernice (EÚ) 2016/798; register musí byť na základe každej legitímnej žiadosti prístupný aj regulačným orgánom uvedeným v článku 55 smernice 2012/34/EÚ a agentúre, železničným podnikom a manažérom infraštruktúry, ako aj osobám alebo organizáciám, ktoré vozidlá registrujú alebo sú určené v registri.

2. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, pokiaľ ide o vnútroštátne registre vozidiel.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedenom v článku 51 ods. 3.

3. Vnútroštátny register vozidiel obsahuje minimálne tieto prvky:

a) EČV;

b) odkazy na vyhlásenie ES o overení a vydávajúci orgán;

▼B

c) odkazy na Európsky register povolených typov vozidiel uvedený v článku 48;

d) identifikáciu majiteľa vozidla a jeho držiteľa;

e) obmedzenia týkajúce sa použitia vozidla;

f) odkazy na subjekt zodpovedný za údržbu.

4. Pokiaľ nie sú vnútroštátne registre vozidiel členských štátov prepojené v súlade so špecifikáciami uvedenými v odseku 2, aktualizuje každý členský štát svoj register, v súvislosti s údajmi, ktoré sa ho týkajú, pokiaľ ide o zmeny, ktoré vykonal iný členský štát vo vlastnom registri.

5. V záujme zníženia administratívneho zaťaženia a neprimeraných nákladov pre členské štáty a zainteresované strany môže Komisia do 16. júna 2018 s prihliadnutím na výsledky analýzy nákladov a prínosov prostredníctvom vykonávacích aktov prijať technické a funkčné špecifikácie pre európsky register vozidiel, do ktorého sa integrujú vnútroštátne registre vozidiel, s cieľom poskytnúť pre všetkých užívateľov harmonizované rozhranie na registráciu vozidiel a správu údajov. Uplatňujú sa ustanovenia odseku 1 písm. b) a c) a odseku 3. Súčasťou takejto špecifikácie je obsah, formát údajov, funkčná a technická štruktúra, prevádzkový režim vrátane opatrení na výmenu údajov a pravidiel vkladania a prezerania údajov, ako aj migračné kroky.

Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3 a na základe odporúčania agentúry.

Pri vývoji európskeho registra vozidiel sa zohľadnia aplikácie informačných technológií a registre, ktoré už vytvorila agentúra a členské štáty, ako je napr. európsky centralizovaný virtuálny register vozidiel prepojený s národnými registrami vozidiel. Európsky register vozidiel sa uvedie do prevádzky do 16. júna 2021.

6. Držiteľ bezodkladne nahlási členskému štátu, v ktorom bolo vozidlo zaregistrované, akúkoľvek zmenu údajov zapísaných do registrov vozidiel, zničenie vozidla alebo svoje rozhodnutie zrušiť registráciu.

7. V prípade vozidiel, ktoré boli povolené po prvý raz v tretej krajine a ktoré boli následne použité v členskom štáte, uvedený členský štát zabezpečí, aby sa údaje o vozidle, a to prinajmenšom údaje týkajúce sa držiteľa dotknutého vozidla, subjekte zodpovednom za jeho údržbu a obmedzeniach týkajúcich sa použitia vozidla, dali získať prostredníctvom registra vozidiel alebo aby boli iným spôsobom bezodkladne sprístupnené v ľahko čitateľnom formáte a v súlade s nediskriminačnými zásadami zhodnými so zásadami, ktoré sa uplatňujú na podobné údaje z registra vozidiel.

Článok 48

Európsky register povolených typov vozidiel

1. Agentúra zriadi a vedie register povolení na uvedenie typov vozidiel na trh vydaných v súlade s článkom 24. Uvedený register:

a) je verejný a prístupný v elektronickej podobe;

▼B

b) spĺňa spoločné špecifikácie uvedené v odseku 2;

c) je prepojený s príslušnými registrami vozidiel.

2. Komisia prijme prostredníctvom vykonávacích aktov spoločné špecifikácie pre register povolených typov vozidiel týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

3. Register obsahuje minimálne tieto údaje pre každý typ vozidla:

a) technické charakteristiky vrátane charakteristík súvisiacich s prístupnosťou daného typu vozidla pre osoby so zdravotným postihnutím a pre osoby so zníženou pohyblivosťou, ako sa vymedzujú v príslušných TSI;

b) názov výrobcu;

c) údaje o povoleniach týkajúcich sa oblasti použitia typu vozidla vrátane všetkých obmedzení alebo stiahnutí.

Článok 49

Register infraštruktúry

1. Každý členský štát zabezpečí, aby bol register infraštruktúry uverejnený, pričom sa v ňom uvedú hodnoty parametrov siete každého príslušného subsystému alebo jeho časti stanovené v príslušnej TSI.

2. Hodnoty parametrov zaznamenané v registri infraštruktúry sa používajú v kombinácii s hodnotami parametrov zaznamenanými v povolení na uvedenie vozidla na trh s cieľom skontrolovať technickú kompatibilitu medzi vozidlom a sieťou.

3. V registri infraštruktúry sa môžu stanoviť podmienky používania pevných zariadení a iné obmedzenia.

4. Každý členský štát zabezpečí, aby sa register infraštruktúry aktualizoval v súlade s odsekom 5.

5. Komisia prostredníctvom vykonávacích aktov prijme spoločné špecifikácie pre register infraštruktúry týkajúce sa obsahu, formátu údajov, funkčnej a technickej štruktúry, prevádzkového režimu a pravidiel vkladania a prezerania údajov. Uvedené vykonávacie akty sa prijmú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 51 ods. 3.

KAPITOLA VIII

PRECHODNÉ A ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 50

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.

▼B

2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 5 ods. 1 sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od 15. júna 2016. Komisia vypracuje správu týkajúcu sa delegovania právomoci najneskôr deväť mesiacov pred uplynutím tohto päťročného obdobia. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje na rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevznesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.

3. Je osobitne dôležité, aby Komisia v súlade so zavedenou praxou uskutočnila pred prijatím uvedených delegovaných aktov konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov.

4. Delegovanie právomoci uvedené v článku 5 ods. 1 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

5. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.

6. Delegovaný akt prijatý podľa článku 5 ods. 1 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o dva mesiace.

Článok 51

Postup výboru

1. Komisii pomáha výbor zriadený na základe článku 21 smernice Rady 96/48/ES ([1]). Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

3. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa tretí pododsek článku 5 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

([1]) Smernica Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc (Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6).

▼B

Článok 52

Odôvodnenie

V každom rozhodnutí prijatom na základe tejto smernice a týkajúcom sa posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability alebo kontroly subsystémov tvoriacich železničný systém Únie alebo v každom rozhodnutí prijatom na základe článkov 7, 12 a 17 sa uvedú podrobné dôvody, ktoré viedli k danému rozhodnutiu. Toto rozhodnutie sa čo najskôr oznámi príslušnej strane, spolu s uvedením opravných prostriedkov, ktoré sú k dispozícii podľa práva platného v príslušnom členskom štáte, a s uvedením lehoty vymedzenej na vykonanie týchto opravných prostriedkov.

Článok 53

Správy a informácie

1. Do 16. júna 2018 Komisia predloží správu o pokroku zaznamenanom v súvislosti s prípravou posilnenej úlohy agentúry v zmysle tejto smernice. Okrem toho raz za tri roky a prvýkrát tri roky po ukončení prechodného obdobia stanoveného v článku 54 predloží Komisia správu Európskemu parlamentu a Rade o pokroku zaznamenanom v oblasti dosiahnutia interoperability železničného systému Únie a fungovania agentúry v tomto kontexte. Súčasťou tejto správy je tiež hodnotenie zavádzania a používania registrov v zmysle kapitoly VII a analýza prípadov uvedených v článku 7 a uplatňovania kapitoly V, pričom sa posúdi predovšetkým fungovanie dohôd o spolupráci uzavretých medzi agentúrou a vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi. Na účely prvej správy, ktorá sa vypracuje po ukončení prechodného obdobia, uskutoční Komisia rozsiahle konzultácie s príslušnými zainteresovanými stranami a vytvorí program, na základe ktorého bude možné posúdiť dosiahnutý pokrok. So zreteľom na uvedenú analýzu Komisia v prípade potreby navrhne legislatívne opatrenia vrátane opatrení týkajúcich sa budúcej úlohy agentúry pri posilňovaní interoperability.

2. Agentúra vypracuje a pravidelne aktualizuje nástroj, prostredníctvom ktorého bude na žiadosť členského štátu, Európskeho parlamentu alebo Komisie možné získať prehľad úrovne interoperability železničného systému Únie. Tento nástroj využíva informácie obsiahnuté v registroch stanovených v kapitole VII.

Článok 54

Prechodný režim používania vozidiel

1. Bez toho, aby bol dotknutý odsek 4 tohto článku, sa na vozidlá, pre ktoré je potrebné vydať povolenie v čase od 15. júna 2016 do 16. júna 2019, vzťahujú ustanovenia uvedené v kapitole V smernice 2008/57/ES.

2. Povolenia na uvedenie vozidiel do prevádzky, ktoré sa udelili podľa odseku 1, a všetky ďalšie povolenia, ktoré sa udelili pred 15. júnom 2016, vrátane povolení vydaných podľa medzinárodných dohôd, najmä RIC (Regolamento Internazionale Carrozze) a RIV (Regolamento Internazionale Veicoli), ostávajú v platnosti v súlade s podmienkami, za akých boli udelené.

▼B

3. Vozidlá, ktoré získali povolenie na uvedenie do prevádzky podľa odsekov 1 a 2, musia získať nové povolenie na uvedenie vozidla na trh s cieľom umožniť ich prevádzku na jednej alebo viacerých sieťach, na ktoré sa ich povolenie zatiaľ nevzťahuje. Uvedenie vozidiel na trh na týchto dodatočných sieťach podlieha článku 21.

▼M1

4. Najneskôr od 16. júna 2019 agentúra vykonáva úlohy súvisiace s vydávaním povolení v súlade s článkami 21 a 24 a úlohy uvedené v článku 19 v súvislosti s oblasťami použitia v členských štátoch, ktoré agentúre a Komisii nepodali oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2. Odchylne od článkov 21 a 24 môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré agentúre a Komisii podali oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2, naďalej vydávať povolenia v súlade so smernicou 2008/57/ES do 16. júna 2020. Odchylne od článkov 21 a 24 môžu vnútroštátne bezpečnostné orgány členských štátov, ktoré agentúre a Komisii podali oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2a, naďalej vydávať povolenia v súlade so smernicou 2008/57/ES do 31. októbra 2020.

▼B

Článok 55

Iné prechodné ustanovenia

1. Prílohy IV, V, VII a IX k smernici 2008/57/ES sa uplatňujú do dátumu uplatňovania zodpovedajúcich vykonávacích aktov uvedených v článku 7 ods. 5, článku 9 ods. 4, článku 14 ods. 10 a článku 15 ods. 9 tejto smernice.

2. Smernica 2008/57/ES sa naďalej uplatňuje v súvislosti s projektmi ERTMS týkajúcimi sa traťového zariadenia, ktoré sa majú uviesť do prevádzky v čase od 15. júna 2016 do 16. júna 2019.

3. Na projekty, pri ktorých sa ukončil postup obstarávania alebo uzatvárania zmluvy pred 16. júnom 2019 sa nevzťahuje predbežné povoľovanie agentúrou uvedené v článku 19.

4. Do 16. júna 2031 sa na opcie uvedené v zmluvách, ktoré boli podpísané pred 15. júnom 2016, nevzťahuje predbežné povoľovanie agentúrou podľa článku 19, a to ani v prípadoch, keby sa vykonávali po 15. júni 2016.

5. Pred vydaním povolenia na uvedenie do prevádzky pre akékoľvek traťové zariadenie ERTMS, na ktoré sa nevzťahovalo predbežné povoľovanie agentúrou podľa článku 19, spolupracujú vnútroštátne bezpečnostné orgány s agentúrou s cieľom zabezpečiť plnú interoperabilitu technických riešení v súlade s článkom 30 ods. 3 a článkom 31 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2016/796.

Článok 56

Odporúčania a stanoviská agentúry

Agentúra poskytuje odporúčania a stanoviská v súlade s článkom 19 nariadenia (EÚ) 2016/796 na účely uplatňovania tejto smernice. V prípade potreby sa tieto odporúčania a stanoviská zohľadnia pri vypracovávaní návrhov vykonávacích aktov podľa tejto smernice.

▼B

Článok 57

Transpozícia

1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s článkami 1 a 2, článkom 7 ods. 1 až 4 a 6, článkom 8, článkom 9 ods. 1, článkom 10 ods. 5, článkom 11 ods. 1, 3 a 4, článkami 12, 13 a 14, článkami 15 ods. 1 až 8, článkom 16, článkom 18, článkom 19 ods. 3, článkami 21 až 39, článkom 40 ods. 2, článkami 41, 42, 44, 45 a 46, článkom 47 ods. 1, 3, 4 a 7, článkom 49 ods. 1 až 4, článkom 54 a prílohami I, II, III a IV do 16. júna 2019. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení.

2. Členské štáty môžu predĺžiť lehotu určenú na transpozíciu uvedenú v odseku 1 o ďalší jeden rok. Na tento účel do 16. decembra 2018 členské štáty, ktoré neuvedú do účinnosti zákony, právne predpisy a správne opatrenia v rámci lehoty určenej na transpozíciu uvedenej v odseku 1, oznámia túto skutočnosť agentúre a Komisii a predložia dôvody takéhoto predĺženia.

▼M1

2a. Členské štáty, ktoré predĺžili lehotu určenú na transpozíciu v súlade s odsekom 2, ju môžu ďalej predĺžiť do 31. októbra 2020. Ich transpozičné opatrenia sa uplatňujú od uvedeného dátumu. Uvedené členské štáty to oznámia agentúre a Komisii do 29. mája 2020.

▼B

3. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Takisto uvedú, že odkazy v platných zákonoch, iných právnych predpisoch alebo správnych opatreniach na smernice zrušené touto smernicou sa považujú za odkazy na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze a jeho znenie upravia členské štáty.

4. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice.

5. Povinnosť transponovať a vykonávať článok 13, článok 14 ods. 1 až 8, ods. 11 a 12, článok 15 ods. 1 až 9, článok 16 ods. 1, články 19 až 26, články 45, 46 a 47, článok 49 ods. 1 až 4 a článok 54 tejto smernice sa nevzťahujú na Cyprus a Maltu dovtedy, kým na ich území nebude vytvorený železničný systém.

Keď však verejný alebo súkromný subjekt predloží oficiálnu žiadosť o vybudovanie železničnej trate s cieľom jej prevádzkovania jedným alebo viacerými železničnými podnikmi, príslušné členské štáty do dvoch rokov od prijatia žiadosti zavedú opatrenia na uplatňovanie článkov uvedených v prvom pododseku.

▼B

Článok 58

Zrušenie

Smernica 2008/57/ES zmenená smernicami uvedenými v časti A prílohy V sa zrušuje s účinnosťou od ►M1 31. októbra 2020 ◄ bez toho, aby boli dotknuté povinnosti členských štátov týkajúce sa lehôt na transpozíciu smerníc stanovených v časti B prílohy V do vnútroštátneho práva.

Odkazy na zrušenú smernicu sa považujú za odkazy na túto smernicu a znejú v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI.

Článok 59

Nadobudnutie účinnosti

Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 60

Adresáti

Táto smernica je určená členským štátom.

▼B

PRÍLOHA I

PRVKY ŽELEZNIČNÉHO SYSTÉMU ÚNIE

1. **Sieť**

Na účely tejto smernice sieť Únie zahŕňa tieto prvky:

a) špeciálne vybudované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosť, ktorá sa rovná alebo je vyššia ako 250 km/h;

b) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate vybavené pre rýchlosti rádovo od 200 km/h;

c) špeciálne modernizované vysokorýchlostné trate, ktoré majú osobitné vlastnosti v dôsledku topografických, reliéfnych alebo urbanistických stavebných prekážok, ktorým sa musí rýchlosť podľa okolností prispôsobovať. Do tejto kategórie patria spojovacie trate medzi vysokorýchlostnými a konvenčnými sieťami, trate prechádzajúce stanicami, prístupy k terminálom, depám atď., po ktorých jazdia „vysokorýchlostné“ železničné koľajové vozidlá konvenčnou rýchlosťou;

d) konvenčné trate určené na osobnú dopravu;

e) konvenčné trate určené na zmiešanú dopravu (osobná a nákladná doprava);

f) konvenčné trate určené na nákladnú dopravu;

g) uzly osobnej dopravy;

h) uzly nákladnej dopravy vrátane intermodálnych terminálov;

i) spojovacie trate medzi uvedenými prvkami.

Táto sieť zahŕňa systémy riadenia dopravy, systémy určovania polohy a navigačné systémy, technické zariadenia na spracovanie údajov a telekomunikačné zariadenia určené pre diaľkovú osobnú dopravu a nákladnú dopravu na sieti, aby bola zaručená bezpečná a vyvážená prevádzka siete a efektívne riadenie dopravy.

2. **Vozidlá**

Na účely tejto smernice vozidlá Únie zahŕňajú všetky vozidlá, ktoré sú spôsobilé jazdiť na celej sieti Únie alebo jej časti, vrátane:

— rušňov a osobných železničných koľajových vozidiel vrátane dieselových alebo elektrických hnacích jednotiek, motorových dieselových alebo elektrických osobných vlakov a osobných vozňov,

— nákladných vozňov vrátane nízkopodlahových vozidiel určených pre celú sieť a vozidiel určených na prepravu nákladných automobilov,

— špeciálnych vozidiel, ako napr. traťových strojov.

Tento zoznam zahŕňa aj vozidlá, ktoré sú osobitne určené na prevádzku na rôznych druhoch vysokorýchlostných tratí uvedených v bode 1.

▼B

PRÍLOHA II

SUBSYSTÉMY

1. **Zoznam subsystémov**

Na účely tejto smernice sa systém tvoriaci železničný systém Únie môže rozčleniť na tieto subsystémy:

a) štrukturálne oblasti:

— infraštruktúra,

— energia,

— traťové zariadenie riadenia-zabezpečenia a návestenia,

— vlakové riadenie-zabezpečenie a návestenie,

— železničné koľajové vozidlá alebo

b) funkčné oblasti:

— prevádzka a riadenie dopravy,

— údržba,

— telematické aplikácie pre osobnú a nákladnú dopravu.

2. **Opis subsystémov**

Agentúra navrhne v čase vypracovania príslušného návrhu TSI pre každý subsystém alebo časť subsystému zoznam komponentov a aspektov týkajúcich sa interoperability. Bez toho, aby bol dotknutý výber aspektov a komponentov týkajúcich sa interoperability alebo poradia, v akom sa stanú predmetom TSI, subsystémy zahŕňajú tieto oblasti:

2.1. *Infraštruktúra*

Koľaj, výhybky, železničné priecestia, inžinierske stavby (mosty, tunely atď.), komponenty stanice súvisiace so železnicou (vrátane vchodov, nástupíšť, prístupových zón, služobných priestorov, toaliet a informačných systémov, ako aj ich prvkov súvisiacich s prístupnosťou pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou), bezpečnostné a ochranné zariadenia.

2.2. *Energia*

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

2.3. *Traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia*

Všetky traťové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a zabezpečenie a riadenie pohybu vlakov povolených na jazdu na sieti.

2.4. *Vlakové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestenia*

Všetky vlakové zariadenia potrebné na zaručenie bezpečnosti a zabezpečenie a riadenie pohybu vlakov povolených na jazdu na sieti.

2.5. *Prevádzka a riadenie dopravy*

Postupy a súvisiace zariadenia umožňujúce súvislú prevádzku rozličných štrukturálnych subsystémov tak počas bežnej, ako aj počas mimoriadnej prevádzky, vrátane zostavy a vedenia vlakov, plánovania a riadenia dopravy.

Na vykonávanie akéhokoľvek typu služby železničnej dopravy sa môže vyžadovať odborná kvalifikácia.

▼B

2.6. *Telematické aplikácie*

V súlade s prílohou I tento subsystém pozostáva z dvoch prvkov:

a) aplikácií v osobnej doprave vrátane systémov, ktoré poskytujú cestujúcim informácie pred cestou a počas cesty, systémov rezervácie a platenia, manažmentu batožiny a manažmentu spojení medzi vlakmi a ostatnými druhmi dopravy;

b) aplikácií v nákladnej doprave vrátane informačných systémov (monitorovanie nákladu a vlakov v reálnom čase), systémov zriaďovania a rozmiestňovania, systémov rezervácie, platenia a fakturácie, manažmentu spojení s ostatnými druhmi dopravy a vypracúvania elektronických sprievodných dokladov.

2.7. *Železničné koľajové vozidlá*

Konštrukcia, systém riadenia a zabezpečenia pre všetky vlakové zariadenia, zberače prúdu, hnacie jednotky a jednotky na premenu energie, vlakové zariadenia na meranie spotreby elektrickej energie a spoplatňovanie, brzdové zariadenia, spriahadlové a pojazdové mechanizmy (podvozky, nápravy atď.) a záves, dvere, rozhrania človek/stroj (rušňovodič, vlakový personál a cestujúci vrátane prvkov týkajúcich sa prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou), pasívne alebo aktívne bezpečnostné zariadenia a potreby pre zdravie cestujúcich a vlakového personálu.

2.8. *Údržba*

Postupy, s nimi súvisiace zariadenia, logistické strediská pre údržbárske práce a zásoby, ktoré umožňujú vykonávať povinnú nápravnú a preventívnu údržbu s cieľom zabezpečiť interoperabilitu železničného systému Únie a zaručiť požadovanú výkonnosť.

▼B

PRÍLOHA III

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

1. **Všeobecné požiadavky**

1.1. *Bezpečnosť*

1.1.1. Konštrukcia, výstavba alebo montáž, údržba a monitorovanie komponentov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, a najmä komponentov, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, musia zaručovať bezpečnosť, ktorá zodpovedá cieľom stanoveným pre sieť vrátane cieľov špecifických pre podmienky mimoriadnej prevádzky.

1.1.2. Parametre styku kolesa a koľajnice musia spĺňať požiadavky stability, ktoré sú potrebné na zaručenie bezpečnej jazdy pri maximálnej povolenej rýchlosti. Parametre brzdového zariadenia musia zaručovať, že je možné zastaviť na danej brzdnej dráhe pri maximálnej povolenej rýchlosti.

1.1.3. Používané komponenty musia byť počas svojej prevádzky odolné voči špecifikovanému bežnému či výnimočnému zaťaženiu. Vplyvy náhodných porúch na bezpečnosť sa musia obmedziť primeranými prostriedkami.

1.1.4. Konštrukcia pevných zariadení a železničných koľajových vozidiel a výber použitých materiálov musí obmedzovať vznik, šírenie a účinky ohňa a dymu v prípade požiaru.

1.1.5. Akékoľvek zariadenia určené na manipuláciu zo strany používateľov musia byť skonštruované tak, aby nemali negatívny vplyv na bezpečnú prevádzku zariadení ani na zdravie a bezpečnosť používateľov, pokiaľ sa budú používať predvídateľným spôsobom, aj keď nie sú v súlade so zverejnenými pokynmi.

1.2. *Spoľahlivosť a dostupnosť*

Monitorovanie a údržba pevných alebo pohyblivých komponentov, ktoré sa podieľajú na jazde vlaku, sa musí organizovať, vykonávať a kvantifikovať takým spôsobom, aby boli za plánovaných podmienok neustále prevádzkyschopné.

1.3. *Zdravie*

1.3.1. Vo vlakoch a na železničných infraštruktúrach sa nesmú používať materiály, ktoré by na základe spôsobu svojho použitia mohli ohroziť zdravie osôb, ktoré k nim majú prístup.

1.3.2. Takéto materiály sa musia vybrať, zavádzať a používať spôsobom, ktorý zabráni emisiám škodlivých a nebezpečných výparov alebo plynov, najmä v prípade požiaru.

1.4. *Ochrana životného prostredia*

1.4.1. Environmentálny vplyv zariadení a prevádzkovania železničného systému sa musí posúdiť a zohľadniť už v štádiu konštrukčného návrhu tohto systému v súlade s právom Únie.

1.4.2. Vo vlakoch a na infraštruktúrach sa musia používať materiály, ktoré zabraňujú emisiám výparov alebo plynov, ktoré sú škodlivé a nebezpečné pre životné prostredie, najmä v prípade požiaru.

1.4.3. Železničné koľajové vozidlá a systémy napájania elektrickou energiou sa musia konštruovať a vyrábať takým spôsobom, aby boli kompatibilné so zariadeniami, vybavením a verejnými alebo súkromnými sieťami, pri ktorých môže nastať elektromagnetické rušenie.

1.4.4. Výsledkom projektového riešenia a prevádzky systému železníc nesmie byť neprípustne vysoká hladina hluku, ktorý tento systém spôsobuje:

— v oblastiach nachádzajúcich sa v blízkosti železničnej infraštruktúry vymedzenej v článku 3 bode 3 smernice 2012/34/EÚ a

▼B

— v kabíne rušňovodiča.

1.4.5. Prevádzka železničného systému nesmie spôsobovať neprípustnú úroveň pozemných vibrácií neprijateľných pre činnosti a oblasti v blízkosti infraštruktúry a v bežnom stave údržby.

1.5. *Technická kompatibilita*

Technické charakteristiky infraštruktúry a pevných zariadení musia byť kompatibilné navzájom a aj s tými zariadeniami, ktoré sú zabudované vo vlakoch určených na používanie v železničnom systéme. Táto požiadavka zahŕňa bezpečnú integráciu subsystému vozidla do infraštruktúry.

Ak sa dodržiavanie týchto charakteristík na určitých úsekoch siete ukáže problematické, môžu sa uplatniť dočasné riešenia, ktoré zabezpečia kompatibilitu v budúcnosti.

1.6. *Prístupnosť*

1.6.1. Subsystémy „infraštruktúra“ a „železničné koľajové vozidlá“ musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou, aby im zabezpečili prístup na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránia prekážky, a inými primeranými opatreniami. Ide o projektovanie, výstavbu, obnovu, modernizáciu, údržbu a prevádzku príslušných častí subsystémov, ku ktorým má prístup verejnosť.

1.6.2. Subsystémy „prevádzka“ a „telematické aplikácie v osobnej doprave“ musia zabezpečovať nevyhnutné funkcie vyžadované na uľahčenie prístupu osobám so zdravotným postihnutím alebo osobám so zníženou pohyblivosťou na rovnakom základe s ostatnými, a to tým, že sa zabráni vytváraniu prekážok alebo sa odstránenia prekážky, a inými primeranými opatreniami.

2. **Požiadavky špecifické pre každý subsystém**

2.1. *Infraštruktúra*

2.1.1. Bezpečnosť

Musia sa vykonať príslušné opatrenia s cieľom zabrániť prístupu k zariadeniam alebo nežiaducim vniknutiam do zariadení.

Musia sa podniknúť opatrenia s cieľom obmedziť nebezpečenstvá, ktorým sú vystavené osoby, a to najmä vtedy, keď vlaky prechádzajú cez stanice.

Infraštruktúra, ku ktorej má verejnosť prístup, musí byť konštruovaná a vyrobená takým spôsobom, aby sa obmedzili všetky bezpečnostné riziká pre ľudí (stabilita, požiar, prístup, evakuácia, nástupištia atď.).

Musia byť stanovené príslušné opatrenia, ktoré budú brať do úvahy mimoriadne bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch a na veľmi dlhých viaduktoch.

2.1.2. Prístupnosť

Subsystémy infraštruktúry, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s bodom 1.6.

2.2. *Energia*

2.2.1. Bezpečnosť

Prevádzka systémov napájania elektrickou energiou nesmie mať negatívny vplyv na bezpečnosť vlakov ani osôb (používateľov, prevádzkového personálu, obyvateľov žijúcich v blízkosti trate a tretích strán).

2.2.2. Ochrana životného prostredia

Prevádzkovanie systémov napájania elektrickou alebo tepelnou energiou nesmie narušať životné prostredie nad rámec určených limitov.

▼B

2.2.3. T e c h n i c k á k o m p a t i b i l i t a

Používané systémy napájania elektrickou/tepelnou energiou musia:

— umožňovať vlakom dosahovať špecifikovanú úroveň výkonu,

— v prípade systémov napájania elektrickou energiou musia byť tieto systémy kompatibilné so zberačmi nainštalovanými na vlakoch.

2.3. *Riadenie-zabezpečenie a návestenie*

2.3.1. B e z p e č n o s ť

Používané zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestné zariadenia a súvisiace postupy musia umožňovať vlakom jazdiť pri takej úrovni bezpečnosti, ktorá zodpovedá cieľom vytýčeným pre sieť. Systémy riadenia-zabezpečenia a návestenia musia naďalej zaisťovať bezpečnú jazdu vlakov povolených v podmienkach mimoriadnej prevádzky.

2.3.2. T e c h n i c k á k o m p a t i b i l i t a

Všetka nová infraštruktúra a všetky nové železničné koľajové vozidlá vyrobené alebo vyvinuté po prijatí kompatibilných systémov riadenia-zabezpečenia a návestenia musia byť prispôsobené používaniu týchto systémov.

Zariadenia riadenia-zabezpečenia a návestné zariadenia inštalované v kabíne rušňovodičov musia umožniť bežnú prevádzku za určených podmienok v celom železničnom systéme.

2.4. *Železničné koľajové vozidlá*

2.4.1. B e z p e č n o s ť

Konštrukcie železničných koľajových vozidiel a spojení medzi vozidlami sa musia konštruovať tak, aby chránili cestujúcich a kabínu rušňovodiča v prípade zrážky alebo vykoľajenia.

Elektrické zariadenie nesmie narúšať bezpečnosť a činnosť zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

Spôsoby brzdenia a vzniknuté napätie musia byť kompatibilné s konštrukciou koľají, inžinierskymi stavbami a systémami návestenia.

V záujme ochrany bezpečnosti osôb je nutné podniknúť opatrenia na zabránenie prístupu ku komponentom, ktoré sú pod elektrickým napätím.

V prípade nebezpečenstva musia zariadenia umožniť cestujúcim informovať rušňovodiča a umožniť sprevádzajúcemu personálu kontakt s nimi.

Musí sa zabezpečiť bezpečnosť cestujúcich pri nastupovaní do vlaku a vystupovaní z neho. Súčasťou vstupných dverí musí byť otvárací a zatvárací systém, ktorý cestujúcim zaručuje bezpečnosť.

Je nutné, aby boli k dispozícii označené núdzové východy.

Je nutné prijať potrebné opatrenia, ktoré zohľadňujú osobitné bezpečnostné podmienky vo veľmi dlhých tuneloch.

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

Vo vlakoch musí byť vlakový rozhlasový systém, ktorý zabezpečuje informovanosť verejnosti zo strany vlakového personálu.

Cestujúcim sa musia poskytovať ľahko zrozumiteľné a komplexné informácie o pravidlách, ktoré sa na nich vzťahujú na železničných staniciach a vo vlakoch.

▼B

2.4.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Rozhodujúce zariadenia, pojazdové, hnacie a brzdové zariadenia, ako aj systém riadenia-zabezpečenia sa musia konštruovať tak, aby v špecifických mimoriadnych podmienkach umožňovali vlaku pokračovať v jazde bez nepriaznivých následkov na zariadenie, ktoré ostáva v prevádzke.

2.4.3. Technická kompatibilita

Elektrické zariadenie musí byť kompatibilné s prevádzkou zariadení riadenia-zabezpečenia a návestných zariadení.

V prípade elektrickej trakcie musia byť charakteristiky zberačov také, aby umožnili vlakom jazdiť s využitím systémov napájania elektrickou energiou železničného systému.

Charakteristiky železničných koľajových vozidiel musia umožňovať jazdu na každej trati, na ktorej sa predpokladá ich prevádzka pri zohľadnení daných klimatických podmienok.

2.4.4. Kontroly

Vlaky musia byť vybavené záznamovým zariadením. Údaje zozbierané uvedeným zariadením a spracovanie informácií sa musia harmonizovať.

2.4.5. Prístupnosť

Subsystémy železničných koľajových vozidiel, ku ktorým má prístup verejnosť, musia byť prístupné osobám so zdravotným postihnutím a osobám so zníženou pohyblivosťou v súlade s bodom 1.6.

2.5. *Údržba*

2.5.1. Zdravie a bezpečnosť

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

2.5.2. Ochrana životného prostredia

Technické zariadenia a postupy, ktoré sa používajú v strediskách údržby, nesmú presahovať povolené hladiny rušenia s ohľadom na okolité prostredie.

2.5.3. Technická kompatibilita

Zariadenia na údržbu železničných koľajových vozidiel musia umožňovať vykonávať činnosti zamerané na bezpečnosť, zdravie a pohodlie vo všetkých železničných koľajových vozidlách, pre ktoré boli konštruované.

2.6. *Prevádzka a riadenie dopravy*

2.6.1. Bezpečnosť

Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov a vlakového personálu, ako aj personálu v riadiacich strediskách sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila bezpečná prevádzka, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň bezpečnosti.

2.6.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

Údržbárske činnosti a ich intervaly, školenie a kvalifikácie personálu v strediskách údržby a v riadiacich strediskách, ako aj systém zabezpečenia kvality, stanovené príslušnými prevádzkovateľmi v riadiacich strediskách a v strediskách údržby musia zabezpečovať vysokú úroveň spoľahlivosti a dostupnosti systému.

▼B

2.6.3. Technická kompatibilita

Prevádzkové predpisy siete a kvalifikácie rušňovodičov, vlakového personálu, ako aj prevádzkových manažérov sa musia zosúladiť tak, aby sa zabezpečila efektívnosť prevádzky železničného systému, pričom treba mať na pamäti rozdielne požiadavky na cezhraničnú a na vnútroštátnu dopravu.

2.6.4. Prístupnosť

Musia byť prijaté primerané kroky na zaistenie toho, aby sa v prevádzkových predpisoch stanovili nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

2.7. *Telematické aplikácie pre nákladnú a osobnú dopravu*

2.7.1. Technická kompatibilita

Základné požiadavky na telematické aplikácie zaručujú minimálnu kvalitu prepravy pre cestujúcich a pre prepravcov tovaru, najmä čo sa týka technickej kompatibility.

Musia sa prijať opatrenia, ktoré zabezpečia:

— že databázy, softvérové a dátové komunikačné protokoly budú vyvinuté takým spôsobom, ktorý umožní maximálnu vzájomnú výmenu údajov medzi rôznymi aplikáciami a prevádzkovateľmi, s výnimkou dôverných obchodných informácií,

— jednoduchý prístup používateľov k informáciám.

2.7.2. Spoľahlivosť a dostupnosť

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

2.7.3. Zdravie

Rozhrania medzi týmito systémami a používateľmi musia byť v súlade s minimálnymi predpismi týkajúcimi sa ergonomiky a ochrany zdravia.

2.7.4. Bezpečnosť

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

2.7.5. Prístupnosť

Musia byť prijaté primerané kroky na zaistenie toho, aby sa v telematických aplikáciách pre osobnú dopravu stanovili nevyhnutné funkcie vyžadované na zaistenie prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou.

▼B

PRÍLOHA IV

POSTUP OVEROVANIA ES SUBSYSTÉMOV

1. VŠEOBECNÉ ZÁSADY

„Overovanie ES“ znamená postup, ktorý vykonáva žiadateľ v zmysle článku 15 na účely preukázania, že boli splnené požiadavky príslušného práva Únie a všetkých platných vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa subsystému a že je možné povoliť uvedenie daného subsystému do prevádzky.

2. OSVEDČENIE O OVERENÍ VYDANÉ NOTIFIKOVANÝM ORGÁNOM

2.1. **Úvod**

Overovaním prostredníctvom odkazu na TSI sa na účely tejto smernice rozumie postup, pri ktorom notifikovaný orgán kontroluje a potvrdzuje, že daný subsystém spĺňa príslušné technické špecifikácie interoperability (TSI).

Týmto postupom nie sú dotknuté povinnosti žiadateľa dodržať ďalšie platné právne akty Únie a overenia uskutočnené orgánmi posudzovania, ktoré sa požadujú v iných predpisoch.

2.2. **Prechodné vyhlásenie o overení (ISV)**

2.2.1. *Zásady*

Na žiadosť žiadateľa možno overenia vykonať pre časti subsystému alebo ich možno obmedziť na určité etapy postupu overovania. V takýchto prípadoch možno výsledky overovania zdokumentovať v „prechodnom vyhlásení o overení“ (ISV), ktoré vydáva notifikovaný orgán zvolený žiadateľom. ISV musí obsahovať odkaz na TSI, s ktorými sa posudzovala zhoda.

2.2.2. *Časti subsystému*

Žiadateľ môže požiadať o ISV pre akékoľvek časti, na ktoré sa rozhodne rozdeliť subsystém. Každá časť sa kontroluje v každej etape, ako je stanovené v bode 2.2.3.

2.2.3. *Etapy postupu overovania*

Subsystém alebo určité časti subsystému sa kontrolujú vo všetkých týchto etapách:

a) celkový konštrukčný návrh;

b) výrobný proces: výstavba, vrátane najmä stavebno-inžinierskych činností, výroby, montáže komponentov a celkového nastavenia;

c) záverečné odskúšanie.

Žiadateľ môže požiadať o ISV v etape konštrukčného návrhu (vrátane typových testov) a vo výrobnej etape pre celý subsystém alebo pre akékoľvek časti, na ktoré sa žiadateľ rozhodol subsystém rozdeliť (pozri bod 2.2.2).

2.3. **Osvedčenie o overení**

2.3.1. Notifikované orgány zodpovedné za overovanie posúdia projekt, výrobný proces a záverečné odskúšanie subsystému a vyhotovia osvedčenie o overení určené pre žiadateľa, ktorý potom vyhotoví vyhlásenie ES o overení. Osvedčenie o overení musí obsahovať odkaz na TSI, s ktorými sa posudzovala zhoda.

▼B

V prípade, že zhoda subsystému nebola posúdená so všetkými príslušnými TSI (napr. v prípade udelenia výnimky, čiastkového uplatňovania TSI z dôvodu modernizácie alebo obnovy, prechodného obdobia v TSI alebo v špecifickom prípade), osvedčenie o overení musí obsahovať presný odkaz na TSI alebo ich časti, s ktorými notifikovaný orgán počas postupu overovania zhodu nepreskúmal.

2.3.2. V prípade, že boli vydané ISV, notifikovaný orgán zodpovedný za overovanie subsystému vezme tieto ISV do úvahy a pred vydaním svojho osvedčenia o overení:

a) potvrdí, že ISV náležite zodpovedajú príslušným požiadavkám TSI;

b) skontroluje všetky aspekty, na ktoré sa ISV nevzťahuje, a

c) skontroluje záverečné odskúšanie celého subsystému.

2.3.3. V prípade úpravy subsystému, na ktorý sa už vzťahuje osvedčenie o overení, notifikovaný orgán vykoná len tie preskúmania a skúšky, ktoré sú relevantné a nevyhnutne potrebné, t. j. posudzovanie sa musí vzťahovať iba na tie časti subsystému, ktoré sú zmenené, a na ich rozhrania s nezmenenými časťami subsystému.

2.3.4 Každý notifikovaný orgán zapojený do overovania subsystému vypracuje súbor v súlade s článkom 15 ods. 4, ktorý sa vzťahuje na rozsah pôsobnosti jeho činností.

2.4. **Súbor technickej dokumentácie pripojený k vyhláseniu ES o overení**

Súbor technickej dokumentácie pripojený k vyhláseniu ES o overení zostavuje žiadateľ a musí obsahovať:

a) technické vlastnosti súvisiace s konštrukčným návrhom vrátane všeobecných a podrobných výkresov, pokiaľ ide o realizáciu, elektrické a hydraulické schémy, schémy ovládacích obvodov, opis systémov spracovávania dát a automatických systémov v miere podrobnosti postačujúcej na zdokumentovanie vykonaného overenia zhody, prevádzkovú a údržbársku dokumentáciu, atď. relevantné pre príslušné subsystémy;

b) zoznam komponentov interoperability podľa článku 4 ods. 3 písm. d), ktoré sa integrovali do subsystému;

c) súbory uvedené v článku 15 ods. 4, ktoré zostavil každý notifikovaný orgán zapojený do overovania subsystému a ktoré musia obsahovať:

— kópie vyhlásení ES o overení a v prípade potreby vyhlásení ES o vhodnosti na použitie vydaných pre komponenty interoperability podľa článku 4 ods. 3 písm. d), ku ktorým sú podľa potreby priložené zodpovedajúce podklady o výpočtoch a kópia záznamov o skúškach a preskúmaniach, ktoré vykonali notifikované orgány na základe spoločných technických špecifikácií,

— ISV, ak sú k dispozícii, pripojené k osvedčeniu o overení vrátane výsledku overenia platnosti ISV notifikovaným orgánom,

— osvedčenie o overení spolu so zodpovedajúcimi podkladmi o výpočtoch, podpísané notifikovaným orgánom zodpovedným za overovanie, v ktorom sa uvedie, že subsystém je v súlade s požiadavkami príslušných TSI, a v ktorom sa uvedú prípadné výhrady, ktoré sa zaznamenali počas výkonu činností a neboli odvolané; k osvedčeniu o overení by mali byť pripojené aj správy o kontrole a audite, ktoré vypracoval ten istý orgán pri plnení svojich úloh podľa bodov 2.5.2 a 2.5.3;

▼B

d) osvedčenia o overení vydané v súlade s inými právnymi aktmi Únie;

e) v prípade, že sa požaduje overenie bezpečnej integrácie podľa článku 18 ods. 4 písm. c) a článku 21 ods. 3 písm. c), príslušný súbor technickej dokumentácie musí obsahovať správu(-y) posudzovateľa o CSM posudzovania rizík v zmysle článku 6 ods. 3 smernice 2004/49/ES ([1]).

2.5. **Dohľad zo strany notifikovaných orgánov**

2.5.1. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu výroby musí mať stály prístup na staveniská, do výrobných dielní, skladových priestorov a v prípade potreby do prefabrikačných alebo skúšobných zariadení a zo všeobecného hľadiska do všetkých objektov, ktoré uzná za potrebné navštíviť pri plnení svojich úloh. Notifikovaný orgán musí dostať od žiadateľa všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä realizačné plány a technickú dokumentáciu týkajúcu sa subsystému.

2.5.2. Notifikovaný orgán zodpovedný za kontrolu realizácie musí v pravidelných intervaloch vykonávať audity, aby potvrdil zhodu s príslušnými TSI. Subjektom zodpovedným za realizáciu musí poskytnúť správu o audite. Jeho prítomnosť môže byť požadovaná v určitých etapách stavebných činností.

2.5.3. Notifikovaný orgán môže navyše vykonávať neohlásené návštevy pracoviska alebo výrobných dielní. Počas takýchto návštev môže vykonať úplný alebo čiastočný audit. Notifikovaný orgán musí subjektom zodpovedným za realizáciu poskytnúť správu o kontrole, prípadne správu o audite.

2.5.4. Notifikovaný orgán, pokiaľ to príslušné TSI vyžadujú, musí byť schopný monitorovať subsystém, na ktorom je upevnený komponent interoperability, s cieľom posúdiť jeho vhodnosť na použitie v jeho určenom železničnom prostredí.

2.6. **Predkladanie**

Žiadateľ musí uchovávať kópiu súboru technickej dokumentácie pripojeného k vyhláseniu ES o overení počas prevádzkovej životnosti subsystému. Súbor dokumentácie sa musí na požiadanie zaslať každému členskému štátu alebo agentúre.

Dokumentácia predložená na účely žiadosti o povolenie na uvedenie do prevádzky musí byť predložená orgánu, v ktorom sa žiada o povolenie. Vnútroštátny bezpečnostný orgán alebo agentúra môže požadovať, aby časť (časti) dokumentov predložených spolu s povolením boli preložené do jeho vlastného úradného jazyka.

2.7. **Uverejňovanie**

Každý notifikovaný orgán musí pravidelne uverejňovať príslušné informácie o:

a) prijatých žiadostiach o overenie a ISV;

b) žiadostiach o posúdenie zhody komponentov interoperability a ich vhodnosti na použitie;

c) vydaných alebo zamietnutých ISV;

d) vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach o overení a osvedčeniach ES o vhodnosti na použitie;

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

▼B

e) vydaných alebo zamietnutých osvedčeniach o overení.

2.8. **Jazyk**

Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu Únie, v ktorom je žiadateľ usadený, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom žiadateľom.

3. OSVEDČENIE O OVERENÍ VYDANÉ URČENÝM ORGÁNOM

3.1. **Úvod**

V prípade, že sa uplatňujú vnútroštátne predpisy, overovanie obsahuje postup, v rámci ktorého orgán vymenovaný podľa článku 15 ods. 8 (určený orgán) kontroluje a potvrdzuje, že subsystém je v zhode s vnútroštátnymi predpismi oznámenými v súlade s článkom 14 pre každý členský štát, v ktorom sa má povoliť uvedenie subsystému do prevádzky.

3.2. **Osvedčenie o overení**

Určený orgán vyhotoví osvedčenie o overení určené pre žiadateľa.

Osvedčenie musí obsahovať presný odkaz na vnútroštátny(-e) predpis(-y), ktorého(-ých) zhodu preskúmal určený orgán v rámci postupu overovania.

V prípade vnútroštátnych predpisov týkajúcich sa subsystémov, ktoré tvoria vozidlo, určený orgán rozčlení osvedčenie do dvoch častí, pričom prvá časť bude obsahovať odkazy na vnútroštátne predpisy, ktoré sa týkajú výlučne technickej kompatibility vozidla a príslušnej siete, a druhá časť odkazy na všetky ostatné vnútroštátne predpisy.

3.3. **Súbor dokumentácie**

Súbor dokumentácie, ktorý zostavil určený orgán a ktorý je pripojený k osvedčeniu o overení v prípade uplatňovania vnútroštátnych predpisov, musí byť zahrnutý do súboru technickej dokumentácie pripojeného k vyhláseniu ES o overení uvedeného v bode 2.4 a musí obsahovať technické údaje relevantné pre posúdenie zhody subsystému s uvedenými vnútroštátnymi predpismi.

3.4. **Jazyk**

Súbory a korešpondencia týkajúce sa postupov overovania ES musia byť napísané v úradnom jazyku členského štátu Únie, v ktorom je žiadateľ usadený, alebo v úradnom jazyku Únie akceptovanom žiadateľom.

4. OVEROVANIE ČASTÍ SUBSYSTÉMOV V SÚLADE S ČLÁNKOM 15 ODS. 7

Ak má byť pre určité časti subsystému vydané osvedčenie o overení, na uvedené časti sa uplatňujú *mutatis mutandis* ustanovenia tejto prílohy.

▼B

PRÍLOHA V

ČASŤ A

Zrušené smernice so zoznamom ich neskorších zmien

(podľa článku 58)

Smernica 2008/57/ES	(Ú. v. EÚ L 191, 18.7.2008, s. 1).
Smernica 2009/131/ES	(Ú. v. EÚ L 273, 17.10.2009, s. 12).
Smernica 2011/18/EÚ	(Ú. v. EÚ L 57, 2.3.2011, s. 21).

ČASŤ B

Lehoty na transpozíciu do vnútroštátneho práva

(podľa článku 57)

Smernica	Lehota na transpozíciu
2008/57/ES	19. júl 2010
2009/131/ES	19. júl 2010
2011/18/EÚ	31. december 2011

▼B

PRÍLOHA VI

Tabuľka zhody

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
článok 1	článok 1
článok 2 písm. a) až z)	článok 2 ods. 1 až 5, ods. 7 až 17 a ods. 19 až 28
–	článok 2 ods. 6, 18 a ods. 29 až 45
článok 3	–
článok 4	článok 3
článok 5 ods. 1 až 3 písm. g)	článok 4 ods. 1 až 3 písm. g)
–	článok 4 ods. 3 písm. h) a i)
článok 5 ods. 4 až 8	článok 4 ods. 4 až 8
článok 6	článok 5
článok 7	článok 6
článok 8	–
článok 9	článok 7
článok 10	článok 8
článok 11	článok 9
článok 12	–
článok 13	článok 10
článok 14	článok 11
článok 15 ods. 1	článok 18 ods. 2
článok 15 ods. 2 a 3	–
článok 16	článok 12
článok 17	články 13 a 14
článok 18	článok 15
článok 19	článok 16
–	článok 17
–	článok 18 (s výnimkou článku 18 ods. 3)
–	články 19, 20, 21, 22 a 23
článok 20	–
článok 21	–
články 22 až 25	–
článok 26	článok 24
článok 27	článok 14 ods. 10
–	článok 26
článok 28 a príloha VIII	články 27 až 44

▼B

Smernica 2008/57/ES	Táto smernica
–	článok 45
článok 29	článok 51
články 30 a 31	–
článok 32	článok 46
článok 33	článok 47 ods. 3, 4, 6 a 7
–	článok 47 ods. 1, 2 a 5
článok 34	článok 48
článok 35	článok 49
článok 36	–
–	článok 50
článok 37	článok 52
článok 38	článok 57
článok 39	článok 53
–	články 54 a 55
–	článok 56
článok 40	článok 58
článok 41	článok 59
článok 42	článok 60
príloha I až III	príloha I až III
príloha IV	článok 9 ods. 2
príloha V	článok 15 ods. 9
príloha VI	príloha IV
príloha VII	článok 14 ods. 10
príloha VIII	články 30, 31 a 32
príloha IX	článok 7 ods. 5
príloha X	príloha V
príloha XI	príloha VI