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

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/773

zo 16. mája 2019

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 5)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
►M1	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/778, z 12. júna 2020	L 188	4	15.6.2020
►M2	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2238 z 15. decembra 2021	L 450	57	16.12.2021

▼B

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/773

zo 16. mája 2019

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie 2012/757/EÚ

(Text s významom pre EHP)

Článok 1

V tomto nariadení sa stanovuje technická špecifikácia interoperability (TSI) týkajúca sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému Únie, ako sa uvádza v prílohe.

TSI uvedená v prílohe sa uplatňuje na subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ uvedený v bode 2.5 prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797.

Článok 2

Členské štáty oznámia Komisii do 1. januára 2020 nasledujúce druhy dohôd, ak ich už neoznámili v súlade s rozhodnutiami Komisie 2006/920/ES ([1]), 2008/231/ES ([2]), 2011/314/EÚ ([3]) alebo 2012/757/EÚ:

a) dvojstranné alebo viacstranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo bezpečnostnými orgánmi, ktorými sa zabezpečuje vysoká úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability;

b) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi na jednej strane a aspoň jednou treťou krajinou na druhej strane alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry z členského(-ých) štátu(-ov) na jednej strane a aspoň jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry z tretej krajiny na druhej strane, ktorými sa zabezpečuje vysoká úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability.

Článok 3

Podmienky, ktoré sa v nasledujúcich situáciách majú splniť na overenie interoperability podľa článku 13 smernice (EÚ) 2016/797, sa stanovujú vo vnútroštátnych predpisoch platných v členskom štáte, v ktorom sa uskutočňuje prevádzka:

a) v špecifických situáciách uvedených v bode 7.2 prílohy k tomuto nariadeniu;

([1]) Rozhodnutie Komisie 2006/920/ES z 11. augusta 2006 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „Prevádzka a riadenie dopravy“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy (Ú. v. EÚ L 359, 18.12.2006, s. 1).

([2]) Rozhodnutie Komisie 2008/231/ES z 1. februára 2008 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému prevádzky systému transeurópskych vysokorýchlostných železníc, prijatej podľa článku 6 ods. 1 smernice Rady 96/48/ES, a o zrušení rozhodnutia Komisie 2002/734/ES z 30. mája 2002 (Ú. v. EÚ L 84, 26.3.2008, s. 1).

([3]) Rozhodnutie Komisie 2011/314/EÚ z 12. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ systému transeurópskych konvenčných železníc (Ú. v. EÚ L 144, 31.5.2011, s. 1).

▼B

b) pokiaľ ide o témy, ktoré sa uvádzajú ako otvorené body, a oblasti vnútroštátnych predpisov uvedené v dodatku I k uvedenej prílohe.

Článok 4

Agentúra najneskôr do 1. júla 2019 uverejní príručku uplatňovania subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ (ďalej len „príručka uplatňovania“). Agentúra zabezpečuje aktuálnosť príručky uplatňovania.

Článok 5

Rozhodnutie 2012/757/EÚ sa zrušuje s účinnosťou od 16. júna 2021.

Dodatky A a C prílohy k rozhodnutiu 2012/757/EÚ sa však môžu naďalej uplatňovať najneskôr do 16. júna 2024.

Článok 6

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 16. júna 2021.

Oddiely 4.2.2.1.3.2 a 4.4 prílohy sa však uplatňujú od 16. júna 2019.

V členských štátoch, ktoré nepredložili oznámenie agentúre a Komisii v súlade s článkom 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797, sa oddiel 4.2.2.5 a dodatok D1 prílohy k tomuto nariadeniu uplatňujú od 16. júna 2019.

▼M1

V členských štátoch, ktoré predložili agentúre a Komisii oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/797 a ktoré nepredložili agentúre a Komisii oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2a smernice (EÚ) 2016/797, sa oddiel 4.2.2.5 a dodatok D1 prílohy k tomuto nariadeniu uplatňujú od 16. júna 2020.

Oddiel 4.2.2.5 a dodatok D1 prílohy k tomuto nariadeniu sa uplatňujú od 31. októbra 2020 v tých členských štátoch, ktoré predložili agentúre a Komisii oznámenie v súlade s článkom 57 ods. 2a smernice (EÚ) 2016/797.

▼B

Dodatky A a C prílohy k tomuto nariadeniu sa uplatňujú najneskôr od 16. júna 2024.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

▼B

PRÍLOHA

OBSAH

1. Úvod

1.1. Technický rozsah pôsobnosti

1.2. Územný rozsah pôsobnosti

1.3. Obsah tohto nariadenia

2. Opis rozsahu pôsobnosti

2.1. Personál a vlaky

2.2. Zásady

2.3. Uplatniteľnosť na existujúce vozidlá a infraštruktúru, ktoré nespĺňajú TSI

3. Základné požiadavky

3.1. Súlad so základnými požiadavkami

3.2. Základné požiadavky – prehľad

4. Charakteristiky subsystému

4.1. Úvod

4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému

4.2.1. Špecifikácie týkajúce sa personálu

4.2.1.1. Všeobecné požiadavky

4.2.1.2. Dokumentácia pre rušňovodičov

4.2.1.2.1. Zbierka predpisov rušňovodiča

4.2.1.2.2. Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach

4.2.1.2.2.1. Vypracovanie tabuliek traťových pomerov

4.2.1.2.2.2. Zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov

4.2.1.2.2.3. Informovanie rušňovodiča v reálnom čase

4.2.1.2.3. Cestovné poriadky

4.2.1.2.4. Železničné koľajové vozidlá

4.2.1.3. Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem rušňovodičov

4.2.1.4. Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry povoľujúci jazdu vlakov

4.2.1.5. Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdu vlakov týkajúca sa bezpečnosti

4.2.2. Špecifikácie týkajúce sa vlakov

4.2.2.1. Viditeľnosť vlaku

4.2.2.1.1. Všeobecná požiadavka

4.2.2.1.2. Začiatok vlaku

4.2.2.1.3. Koniec vlaku

▼B

4.2.2.1.3.1. Vlaky osobnej dopravy

4.2.2.1.3.2. Nákladné vlaky

4.2.2.2. Počuteľnosť vlaku

4.2.2.2.1. Všeobecná požiadavka

4.2.2.2.2. Ovládanie

4.2.2.3. Identifikácia vozidla

4.2.2.4. Bezpečnosť cestujúcich a nákladu

4.2.2.4.1. Bezpečnosť nákladu

4.2.2.4.2. Bezpečnosť cestujúcich

4.2.2.5. Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku

4.2.2.5.1. Zlučiteľnosť s trasou

4.2.2.5.2. Zostava vlaku

4.2.2.6. Brzdenie vlaku

4.2.2.6.1. Minimálne požiadavky na brzdový systém

4.2.2.6.2. Brzdiaci účinok a maximálna povolená rýchlosť

4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku

4.2.2.7.1. Všeobecná požiadavka

4.2.2.7.2. Údaje pred odchodom

4.2.2.8. Požiadavky na dohľadnosť návestí a traťových značiek

4.2.2.9. Bdelosť rušňovodiča

4.2.3. Špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov

4.2.3.1. Plánovanie vlaku

4.2.3.2. Identifikácia vlakov

4.2.3.2.1. Formát čísla vlaku

4.2.3.3. Odchod vlaku

4.2.3.3.1. Prehliadky a skúšky pred odchodom

4.2.3.3.2. Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku

4.2.3.4. Riadenie dopravy

4.2.3.4.1. Všeobecné požiadavky

4.2.3.4.2. Ohlasovanie vlaku

4.2.3.4.2.1. Údaje požadované na ohlasovanie polohy vlaku a predpokladaný čas odovzdania

4.2.3.4.3. Nebezpečný tovar

4.2.3.4.4. Kvalita prevádzky

4.2.3.5. Zaznamenávanie údajov

4.2.3.5.1. Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku

▼B

4.2.3.5.2.	Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku
4.2.3.6.	Prevádzka za mimoriadnych podmienok
4.2.3.6.1.	Hlásenie pre ostatných používateľov
4.2.3.6.2.	Hlásenie pre rušňovodičov
4.2.3.6.3.	Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti
4.2.3.7.	Riadenie núdzovej situácie
4.2.3.8.	Pomoc vlakovému personálu v prípade incidentu alebo závažnej poruchy železničných koľajových vozidiel
4.3.	Funkčné a technické špecifikácie rozhraní
4.3.1.	Rozhrania s TSI Infraštruktúra (TSI INF)
4.3.2.	Rozhrania s TSI Riadenie-zabezpečenie a návestenie (TSI CCS)
4.3.3.	Rozhrania s TSI Železničné koľajové vozidlá
4.3.3.1.	Rozhrania s TSI Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá (TSI LOC&PAS)
4.3.3.2.	Rozhrania s TSI Nákladné vozne (TSI WAG)
4.3.4.	Rozhrania s TSI Energia (TSI ENE)
4.3.5.	Rozhrania s TSI Bezpečnosť v železničných tuneloch (TSI SRT)
4.3.6.	Rozhrania s TSI Hluk (TSI NOI)
4.3.7.	Rozhrania s nariadením (EÚ) č. 1300/2014, TSI Osoba so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM)
4.4.	Prevádzkové predpisy
4.4.1.	Prevádzkové zásady a predpisy pre železničný systém Európskej únie
4.4.2.	Vnútroštátne predpisy
4.4.3.	Prijateľné prostriedky preukázania zhody
4.4.4.	Prechod od uplatňovania vnútroštátnych predpisov k vykonávaniu tohto nariadenia
4.5.	Predpisy týkajúce sa údržby
4.6.	Odborné spôsobilosti
4.6.1.	Odborná spôsobilosť
4.6.2.	Jazykové znalosti
4.6.2.1.	Zásady
4.6.2.2.	Úroveň znalostí
4.6.3.	Vstupné a priebežné posudzovanie personálu
4.6.3.1.	Základné prvky
4.6.3.2.	Analýza a aktualizácia potrieb odbornej prípravy
4.6.4.	Pomocný personál

▼B

4.7.	Zdravotné a bezpečnostné podmienky
4.7.1.	Úvod
4.7.2.	Lekárske prehliadky a posudzovanie psychickej spôsobilosti
4.7.2.1.	Pred prijatím do zamestnania
4.7.2.1.1.	Minimálny obsah lekárskej prehliadky
4.7.2.1.2.	Posudzovanie psychickej spôsobilosti
4.7.2.2.	Po prijatí do zamestnania
4.7.2.2.1.	Periodicita pravidelných lekárskych prehliadok
4.7.2.2.2.	Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky
4.7.2.2.3.	Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo posudzovanie psychickej spôsobilosti
4.7.3.	Zdravotné požiadavky
4.7.3.1.	Všeobecné požiadavky
4.7.3.2.	Požiadavky na zrak
4.7.3.3.	Požiadavky na sluch
4.8.	Ďalšie informácie o infraštruktúre a vozidlách
4.8.1.	Infraštruktúra
4.8.2.	Železničné koľajové vozidlá
5.	Komponenty interoperability
5.1.	Vymedzenie
5.2.	Zoznam komponentov
6.	Posudzovanie zhody komponentov a/alebo ich vhodnosti na použitie a overovanie subsystému
6.1.	Komponenty interoperability
6.2.	Subsystém prevádzka a riadenie dopravy
6.2.1.	Zásady
7.	Implementácia
7.1.	Zásady
7.2.	Špecifické prípady
7.2.1.	Úvod
7.2.2.	Zoznam špecifických prípadov
7.2.2.1.	Trvalý špecifický prípad (P) Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Maďarsko a Slovensko
7.2.2.2.	Trvalý špecifický prípad Írska a Spojeného kráľovstva pre Severné Írsko
7.2.2.3.	Dočasný špecifický prípad (T1) Írsko a Spojené kráľovstvo

▼B

7.2.2.4. Trvalý špecifický prípad (P) Fínsko

Dodatok A Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS

Dodatok B Spoločné prevádzkové zásady a predpisy

Dodatok C Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti

Dodatok D Zlučiteľnosť s trasou a tabuľky traťových pomerov

Dodatok D1 Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku

Dodatok D2 Prvky, ktoré musí manažér infraštruktúry poskytnúť železničnému podniku pre tabuľky traťových pomerov

Dodatok E Jazyk a úroveň komunikácie

Dodatok F Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“

Dodatok G Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohu prípravy vlakov

Dodatok H Európske číslo vozidla a súvisiace abecedné označenie na skrini vozidla

Dodatok I Zoznam oblastí, pre ktoré sa vnútroštátne predpisy môžu naďalej uplatňovať v súlade s článkom 8 smernice (EÚ) 2016/798

Dodatok J Slovník

▼B

1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

Táto technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) sa týka subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ uvedeného v zozname obsiahnutom v bode 1 a vymedzeného v bode 2.5 prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797.

1.2. **Územný rozsah pôsobnosti**

Územným rozsahom pôsobnosti tohto nariadenia je sieť Únie, ako sa uvádza v oddiele 1 prílohy I k smernici (EÚ) 2016/797, a nepatria do neho prípady uvedené v článku 1 ods. 3 a článku 1 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/797.

1.3. **Obsah tohto nariadenia**

V súlade s článkom 4 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 sa v tomto nariadení:

a) uvádza jeho plánovaný rozsah pôsobnosti pre subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“;

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

c) zavádzajú funkčné a technické špecifikácie, ktoré musí spĺňať cieľový subsystém a jeho rozhrania s ostatnými subsystémami. V prípade potreby sa tieto špecifikácie môžu odlišovať podľa použitia subsystému;

d) určujú komponenty interoperability a rozhrania, na ktoré sa vzťahujú európske špecifikácie vrátane európskych noriem a ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci európskeho systému železníc;

e) v každom posudzovanom prípade stanovuje, ktoré postupy sa majú uplatniť na posúdenie zhody komponentov interoperability alebo ich vhodnosti na použitie;

f) určuje stratégia implementácie TSI. Je nevyhnutné určiť najmä etapy, ktoré majú byť ukončené, a prvky, ktoré možno uplatniť pri postupnom prechode od súčasného stavu ku konečnému stavu, v rámci ktorého bude normou súlad s TSI;

g) pre príslušný personál určuje odborná kvalifikácia, zdravotné podmienky a podmienky bezpečnosti pri práci požadované na prevádzku a údržbu dotknutého subsystému, ako aj na implementáciu TSI;

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

i) uvádzajú parametre vozidiel 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 zlučiteľnosť medzi vozidlami a trasami, na ktorých sa majú prevádzkovať.

V súlade s článkom 4 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/797 sa navyše môžu pre každú TSI prijať ustanovenia pre špecifické prípady.

▼B

2. OPIS ROZSAHU PÔSOBNOSTI

2.1. **Personál a vlaky**

Body 4.6 a 4.7 sa uplatňujú na personál vykonávajúci úlohy súvisiace so sprevádzaním vlaku, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti.

Bod 4.6.2 sa uplatňuje na rušňovodičov bez toho, aby bol dotknutý bod 8 prílohy VI k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES ([1]).

Na personál vykonávajúci úlohy súvisiace s výpravou vlakov a povoľovaním jazdy vlakov, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, sa uplatňuje vzájomné uznávanie odborných kvalifikácií a zdravotných a bezpečnostných podmienok medzi členskými štátmi.

Na personál, ktorý vykonáva úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti súvisiace s konečnou prípravou vlaku pred plánovaným prekročením hranice (hraníc) a pracuje za miestom (miestami) označeným(-i) v podmienkach používania siete manažéra infraštruktúry ako „pohraničné“ a uvedeným v jeho bezpečnostnom povolení, sa uplatňuje bod 4.6, pričom pre bod 4.7 platí vzájomné uznávanie medzi členskými štátmi. Vlak sa nepovažuje za cezhraničnú službu vtedy, ak vyhovuje podmienkam článku 10 ods. 8 smernice (EÚ) 2016/798.

2.2. **Zásady**

Toto nariadenie sa vzťahuje na tie prvky železničného subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“, v prípade ktorých existujú prevádzkové rozhrania medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry a ktoré predstavujú mimoriadny prínos z hľadiska interoperability.

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry zavedením vhodných procesov zabezpečia plnenie všetkých požiadaviek týkajúcich sa predpisov a postupov, ako aj dokumentácie. Zavedenie týchto procesov je významnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti (ďalej len „SMS“) železničných podnikov a manažérov infraštruktúry, ako sa to vyžaduje podľa smernice (EÚ) 2016/798. Samotný systém riadenia bezpečnosti je pred udelením bezpečnostného povolenia predmetom posudzovania príslušným národným bezpečnostným orgánom a pred udelením bezpečnostného osvedčenia predmetom posudzovania Železničnou agentúrou Európskej únie alebo príslušným národným bezpečnostným orgánom.

2.3. **Uplatniteľnosť na existujúce vozidlá a infraštruktúru, ktoré nespĺňajú TSI**

Zatiaľ čo väčšina požiadaviek v tomto nariadení sa týka procesov a postupov, niektoré požiadavky sa týkajú aj fyzických prvkov vozidiel a infraštruktúry, ktoré sú dôležité z hľadiska ich prevádzkovej funkcie v rámci tohto nariadenia.

Tieto fyzické prvky sa uvádzajú v štrukturálnych TSI, ktoré sa vzťahujú na iné subsystémy, než je prevádzka a riadenie dopravy. Musia sa posudzovať podľa postupov vymedzených v daných TSI.

Žiadne ustanovenie tohto nariadenia sa nesmie použiť na odôvodnenie vnútroštátneho predpisu v zmysle štrukturálnej TSI.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

▼B

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. **Súlad so základnými požiadavkami**

V súlade s článkom 3 smernice (EÚ) 2016/797 musia železničný systém Únie, jeho subsystémy a ich komponenty interoperability spĺňať základné požiadavky stanovené vo všeobecných požiadavkách v prílohe III k uvedenej smernici.

3.2. **Základné požiadavky – prehľad**

Základné požiadavky sa vzťahujú na:

— bezpečnosť,

— spoľahlivosť a použiteľnosť,

— zdravie,

— ochranu životného prostredia,

— technickú zlučiteľnosť,

— prístupnosť.

Podľa smernice (EÚ) 2016/797 môžu byť základné požiadavky uplatniteľné všeobecne na celý železničný systém Únie alebo špecificky na jednotlivé subsystémy a ich komponenty.

V nasledujúcej tabuľke sú zhrnuté súvislosti medzi základnými požiadavkami stanovenými v prílohe III k smernici (EÚ) 2016/797 a týmto nariadením.

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.1.2.	Dokumentácia pre rušňovodičov						X											X		X	
4.2.1.2.1.	Zbierka predpisov rušňovodiča												X					X		X	
4.2.1.2.2.	Tabuľky traťových pomerov																	X		X	
4.2.1.2.2.1.	Vypracovanie tabuliek traťových pomerov																	X			
4.2.1.2.2.2.	Zmena informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov																	X		X	
4.2.1.2.2.3.	Informovanie rušňovodiča v reálnom čase																	X	X	X	
4.2.1.2.3.	Cestovné poriadky																	X	X	X	
4.2.1.2.4.	Železničné koľajové vozidlá						X											X		X	

▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.1.3.	Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem rušňovodičov						X											X		X	
4.2.1.4.	Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry povoľujúci jazdu vlakov						X											X	X		
4.2.1.5.	Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdu vlakov						X											X	X	X	
4.2.2.1.	Viditeľnosť vlaku	X																X		X	
4.2.2.1.1.	Všeobecná požiadavka	X																X		X	
4.2.2.1.2.	Začiatok vlaku	X																X		X	
4.2.2.1.3.	Koniec vlaku	X																X		X	
4.2.2.2.	Počuteľnosť vlaku	X											X					X		X	
4.2.2.2.1.	Všeobecná požiadavka	X																X		X	
4.2.2.2.2.	Ovládanie	X																		X	
4.2.2.3.	Identifikácia vozidla						X											X		X	
4.2.2.4.	Bezpečnosť cestujúcich a nákladu																	X			
4.2.2.5.	Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku																	X			
4.2.2.5.1.	Zlučiteľnosť s trasou																	X			
4.2.2.5.2.	Zostava vlaku																	X			

▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.2.6.	Brzdenie vlaku		X															X		X	
4.2.2.6.1.	Minimálne požiadavky na brzdový systém		X															X		X	
4.2.2.6.2.	Brzdiaci účinok		X															X		X	
4.2.2.7.	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku		X															X		X	
4.2.2.7.1.	Všeobecná požiadavka																	X		X	
4.2.2.7.2.	Údaje pred odchodom																	X		X	
4.2.2.8.	Požiadavky na dohľadnosť návestí a traťových značiek														X			X			
4.2.2.9.	Bdelosť rušňovodiča																	X			
4.2.3.1.	Plánovanie vlaku		X																X	X	
4.2.3.2.	Identifikácia vlakov																	X	X	X	
4.2.3.3.	Odchod vlaku																	X		X	
4.2.3.3.1.	Prehliadky a skúšky pred odchodom		X				X											X		X	
4.2.3.3.2.	Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku		X				X												X	X	
4.2.3.4.	Riadenie dopravy																	X	X	X	
4.2.3.4.1.	Všeobecné požiadavky																	X	X	X	
4.2.3.4.2.	Ohlasovanie vlaku																	X	X	X	
4.2.3.4.2.1.	Údaje požadované na ohlasovanie polohy vlaku																	X		X	
4.2.3.4.2.2.	Predpokladaný čas odovzdania																	X		X	

▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.	1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.	1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.	2.6.4.
4.2.3.4.3.	Nebezpečný tovar																	X	X		
4.2.3.4.4.	Kvalita prevádzky																		X	X	
4.2.3.5.	Zaznamenávanie údajov						X												X		
4.2.3.5.1.	Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku						X												X		
4.2.3.5.2.	Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku						X												X		
4.2.3.6.	Prevádzka za mimoriadnych podmienok																	X	X	X	
4.2.3.6.1.	Hlásenie pre ostatných používateľov																	X		X	
4.2.3.6.2.	Hlásenie pre rušňovodičov																	X			
4.2.3.6.3.	Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti																	X	X	X	
4.2.3.7.	Riadenie núdzovej situácie																	X	X	X	
4.2.3.8.	Pomoc vlakovému personálu v prípade incidentu alebo závažnej poruchy železničných koľajových vozidiel																			X	
4.4.	Prevádzkové predpisy ERTMS																	X	X		
4.6.	Odborná kvalifikácia																	X	X	X	
4.7.	Zdravotné a bezpečnostné podmienky																	X			
4.8.	Ďalšie informácie o infraštruktúre a vozidlách																	X			
4.8.1.	Infraštruktúra																	X			
4.8.2.	Vozidlá																	X			

▼B

4. CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU

4.1. **Úvod**

V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([2]) je celkovou zodpovednosťou manažéra infraštruktúry stanoviť všetky príslušné požiadavky, ktoré musia spĺňať vlaky, ktoré majú povolenie jazdiť na jeho sieti, a to s prihliadnutím na geografické zvláštnosti jednotlivých tratí a funkčné alebo technické špecifikácie uvedené v tejto kapitole.

4.2. **Funkčné a technické špecifikácie subsystému**

Funkčné a technické špecifikácie subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ zahŕňajú:

— špecifikácie týkajúce sa personálu,

— špecifikácie týkajúce sa vlakov,

— špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov.

4.2.1. *Špecifikácie týkajúce sa personálu*

4.2.1.1. Všeobecné požiadavky

Tento bod sa zaoberá personálom, ktorý sa podieľa na prevádzke subsystému tak, že vykonáva úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, pri ktorých dochádza k priamemu styku medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry.

1. Personál železničného podniku:

   a) osoby vykonávajúce úlohu vedenia vlakov (ďalej len „rušňovodič“) a tvoriace súčasť „vlakového personálu“;

   b) osoby vykonávajúce úlohy vo vlaku (iné ako vedenie vlaku) a tvoriace súčasť „vlakového personálu“;

   c) osoby vykonávajúce úlohu prípravy vlakov.

2. Personál manažéra infraštruktúry vykonávajúci úlohu povoľovania jazdy vlakov.

   Pokrýva tieto oblasti:

   — dokumentácia,

   — komunikácia.

Okrem toho sa pre personál uvedený v bode 2.1 v tomto nariadení stanovujú požiadavky na:

— kvalifikáciu (pozri bod 4.6 a dodatok G),

— zdravotné a bezpečnostné podmienky (pozri bod 4.7).

4.2.1.2. Dokumentácia pre rušňovodičov

Železničný podnik prevádzkujúci vlak poskytne rušňovodičovi všetky potrebné informácie a dokumentáciu potrebnú na výkon jeho povinností, a to buď v tlačenej alebo elektronickej podobe.

V týchto informáciách sa berú do úvahy prvky nevyhnutné na prevádzku v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách na tratiach, na ktorých sa má jazdiť, a pre železničné koľajové vozidlá používané na týchto tratiach.

([2]) 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

4.2.1.2.1. *Zbierka predpisov rušňovodiča*

Všetky postupy nevyhnutné pre rušňovodiča sa zhrnú v dokumente alebo na elektronickom nosiči, ktorý sa nazýva „zbierka predpisov rušňovodiča“.

V zbierke predpisov rušňovodiča sa uvádzajú požiadavky na všetky trate, po ktorých sa jazdí, a na železničné koľajové vozidlá používané na týchto tratiach v situáciách pri normálnej prevádzke, prevádzke za mimoriadnych podmienok a v núdzových situáciách, s ktorými sa môže rušňovodič stretnúť.

Zbierka predpisov rušňovodiča sa vzťahuje na dva rozdielne aspekty:

— aspekt, ktorý opisuje súbor spoločných predpisov a postupov (s prihliadnutím na obsah dodatkov A, B a C),

— aspekt, ktorý stanovuje všetky potrebné predpisy a postupy špecifické pre jednotlivých manažérov infraštruktúry.

Musí zahŕňať postupy vzťahujúce sa minimálne na tieto oblasti:

— bezpečnosť a ochrana personálu,

— návestenie a riadenie-zabezpečenie,

— prevádzka vlaku vrátane prevádzky za mimoriadnych podmienok,

— trakcia a železničné koľajové vozidlá,

— mimoriadne udalosti a nehody.

Za zbierku predpisov rušňovodiča je zodpovedný železničný podnik a musí ju vypracovať tak, aby bola úplná a správna, a aby umožnil rušňovodičovi uplatňovať všetky prevádzkové predpisy.

Železničný podnik musí predložiť zbierku predpisov rušňovodiča v zrozumiteľnom formáte za celú infraštruktúru, na ktorej budú pracovať jeho rušňovodiči.

Zbierka musí mať dva dodatky:

— dodatok 1: Príručka komunikačných postupov,

— dodatok 2: Kniha tlačív.

Vopred definované správy a tlačivá musia existovať prinajmenšom v „používateľskom“ jazyku (jazykoch) manažéra (manažérov) infraštruktúry.

Proces prípravy a aktualizácie zbierky predpisov rušňovodiča železničného podniku zahŕňa tieto kroky:

— manažér infraštruktúry (alebo organizácia zodpovedná za vypracovanie prevádzkových predpisov) poskytne železničnému podniku príslušné informácie v používateľskom jazyku manažéra infraštruktúry,

— železničný podnik vypracuje prvotný alebo aktualizovaný dokument,

— ak jazyk, ktorý železničný podnik vyberie pre zbierku predpisov rušňovodiča, nie je jazykom, v ktorom boli príslušné informácie pôvodne dodané, železničný podnik zodpovedá za zabezpečenie potrebného prekladu a/alebo vysvetliviek v inom jazyku.

▼B

Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby obsah dokumentácie poskytnutej železničnému podniku (podnikom) bol úplný a správny.

4.2.1.2.2. *Opis trate a príslušného traťového vybavenia na prevádzkovaných tratiach*

Rušňovodičom sa poskytne opis tratí a súvisiaceho traťového vybavenia pre trate, na ktorých vykonávajú činnosť a ktoré sú dôležité pre úlohu vedenia vlaku. Takéto informácie sa uvedú v jednotnom dokumente, ktorý sa nazýva „tabuľky traťových pomerov“.

Musia sa poskytnúť aspoň tieto informácie:

— všeobecné prevádzkové charakteristiky,

— označenie stupňov stúpaní a klesaní,

— podrobná schéma trate.

4.2.1.2.2.1. Vypracovanie tabuliek traťových pomerov

Formát tabuliek traťových pomerov sa vypracuje rovnako pre všetky infraštruktúry, na ktorých jazdia vlaky konkrétneho železničného podniku.

Železničný podnik zodpovedá za úplné a správne vypracovanie tabuliek traťových pomerov s použitím informácií dodaných manažérom (manažérmi) infraštruktúry. Železničný podnik zabezpečí, aby bol obsah tabuliek traťových pomerov úplný a správny vrátane zhrnutia zmien informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov. Železničný podnik zabezpečí, aby sa v tabuľkách traťových pomerov riadne opísali prevádzkové podmienky týkajúce sa charakteristík trate a charakteristík vozidla.

Manažér infraštruktúry poskytne železničnému podniku pre tabuľky traťových pomerov aspoň tie informácie, ktoré sú vymedzené v dodatku D2, a to prostredníctvom registra infraštruktúry. Tieto informácie zahŕňajú relevantné informácie, ktoré sa musia zohľadniť s cieľom prispôsobiť prevádzku vlaku charakteristikám trate a charakteristikám vozidla. Pokým register infraštruktúry neposkytne príslušné parametre v súlade s článkom 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/777 ([3]), manažér infraštruktúry poskytne tieto informácie iným spôsobom bezplatne a podľa možností čo najskôr a v každom prípade do 15 dní, pokiaľ ide o prvé predloženie informácií, ak železničný podnik nesúhlasí s dlhšou lehotou.

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o zmenách v informáciách tabuliek traťových pomerov prostredníctvom registra infraštruktúry vždy, keď má takéto informácie k dispozícii, alebo iným spôsobom, pokým register infraštruktúry takúto funkciu neumožňuje.

Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby boli informácie poskytnuté železničnému podniku (podnikom) úplné a správne. V núdzových situáciách alebo v prípade potreby informácií v reálnom čase sa vhodnými alternatívnymi komunikačnými prostriedkami manažéra infraštruktúry zabezpečia železničnému podniku okamžité informácie podľa dodatku D2.

4.2.1.2.2.2. Zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov

Manažér infraštruktúry oznámi železničnému podniku akékoľvek trvalé alebo dočasné zmeny informácií poskytnutých v súlade s bodom 4.2.1.2.2.1.

([3]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/777 zo 16. mája 2019 o spoločných špecifikáciách registra železničnej infraštruktúry a o zrušení vykonávacieho rozhodnutia 2014/880/EÚ (pozri stranu 312 tohto úradného vestníka).

▼B

Tieto zmeny železničný podnik zhrnie v osobitnom dokumente alebo na elektronickom nosiči, ktorého formát bude rovnaký pre všetky infraštruktúry, na ktorých jazdia vlaky konkrétneho železničného podniku.

4.2.1.2.2.3. Informovanie rušňovodiča v reálnom čase

Manažér infraštruktúry informuje rušňovodičov o všetkých zmenách týkajúcich sa trate alebo príslušného traťového vybavenia, ktoré neboli oznámené ako zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov podľa bodu 4.2.1.2.2.2.

4.2.1.2.3. *Cestovné poriadky*

Informovanie o cestovnom poriadku uľahčuje presnú jazdu vlakov a pomáha pri vykonávaní dopravy.

Železničný podnik poskytne rušňovodičom informácie potrebné na normálnu jazdu vlaku, ktoré musia zahŕňať aspoň:

— identifikáciu vlaku,

— dni jazdy vlaku (ak je to nevyhnutné),

— miesta zastavenia a činnosti s nimi súvisiace,

— ostatné časové miesta,

— časy príchodu/odchodu/prejazdu v každom z týchto miest.

Takéto informácie o jazde vlakov, ktoré sa zakladajú na informáciách od manažéra infraštruktúry, sa môžu poskytnúť buď v elektronickej, alebo v tlačenej podobe.

Predloženie informácií rušňovodičovi musí byť jednotné na všetkých tratiach, na ktorých železničný podnik zabezpečuje prevádzku.

4.2.1.2.4. *Železničné koľajové vozidlá*

Železničný podnik poskytne rušňovodičovi všetky informácie dôležité z hľadiska prevádzky železničných koľajových vozidiel v mimoriadnych situáciách (napríklad keď je potrebná pomoc pre vlaky). Táto dokumentácia sa musí v takýchto prípadoch zamerať aj na špecifické rozhranie s personálom manažéra infraštruktúry.

4.2.1.3. Dokumentácia pre personál železničného podniku okrem rušňovodičov

Železničný podnik poskytne všetkým členom svojho personálu (či už vlakového alebo iného), ktorí vykonávajú úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, pri ktorých sa dostávajú do priameho styku s personálom, vybavením alebo systémami manažéra infraštruktúry, predpisy, postupy a špecifické informácie o železničných koľajových vozidlách a tratiach, ktoré považuje za potrebné na takéto úlohy. Takéto informácie sa musia uplatňovať v normálnej prevádzke, ako aj v prevádzke za mimoriadnych podmienok.

V prípade vlakového personálu musia byť štruktúra, formát, obsah a proces vypracovania a aktualizácie takýchto informácií založené na špecifikáciách stanovených v pododdiele 4.2.1.2.

4.2.1.4. Dokumentácia pre personál manažéra infraštruktúry povoľujúci jazdu vlakov

Všetky informácie potrebné na zaistenie komunikácie medzi personálom povoľujúcim jazdu vlakov a vlakovým personálom týkajúcej sa bezpečnosti sa uvedú:

— v dokumentoch, v ktorých sa uvádzajú zásady komunikácie (dodatok C),

— v dokumente s názvom Kniha tlačív.

Manažér infraštruktúry vypracuje tieto dokumenty vo svojom používateľskom jazyku (alebo jazykoch).

▼B

4.2.1.5. Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdu vlakov týkajúca sa bezpečnosti

Jazykom používaným na komunikáciu medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku (ako sa vymedzuje v dodatku G) a personálom povoľujúcim jazdu vlakov týkajúcu sa bezpečnosti je používateľský jazyk (alebo jazyky) (ako sa vymedzuje v dodatku J) používaný manažérom infraštruktúry na príslušnej trati.

Zásady komunikácie medzi vlakovým personálom a personálom zodpovedným za povoľovanie jazdy vlakov týkajúcej sa bezpečnosti sa uvádzajú v dodatku C.

V súlade so smernicou 2012/34/EÚ je manažér infraštruktúry zodpovedný za zverejnenie „používateľského“ jazyka (alebo jazykov), ktorý jeho personál používa v každodennej prevádzke.

Ak si však miestna prax vyžaduje aj zabezpečenie druhého jazyka, je zodpovednosťou manažéra infraštruktúry určiť územné hranice jeho používania.

4.2.2. *Špecifikácie týkajúce sa vlakov*

4.2.2.1. Viditeľnosť vlaku

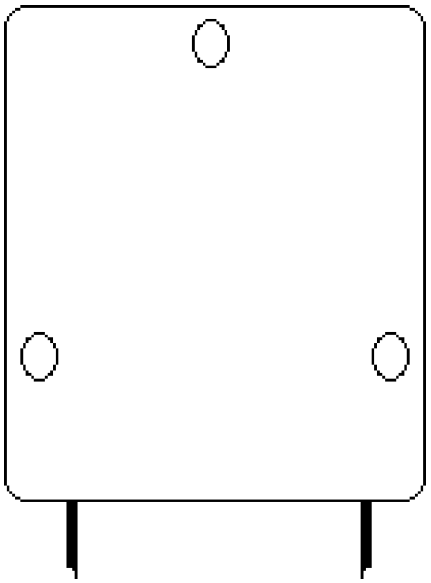
4.2.2.1.1. *Všeobecná požiadavka*

Železničný podnik zabezpečí, aby boli vlaky vybavené prostriedkami označujúcimi začiatok a koniec vlaku.

4.2.2.1.2. *Začiatok vlaku*

Železničný podnik zabezpečí, aby bol približujúci sa vlak jasne viditeľný a rozpoznateľný ako taký, a to prítomnosťou a usporiadaním rozsvietených bielych čelných svetiel.

Čelo vedúceho vozidla vlaku musí byť vybavené tromi svetlami usporiadanými do tvaru rovnoramenného trojuholníka, ako je znázornené ďalej. Tieto svetlá musia byť rozsvietené vždy, keď sa vlak vedie v tomto smere.



▼B

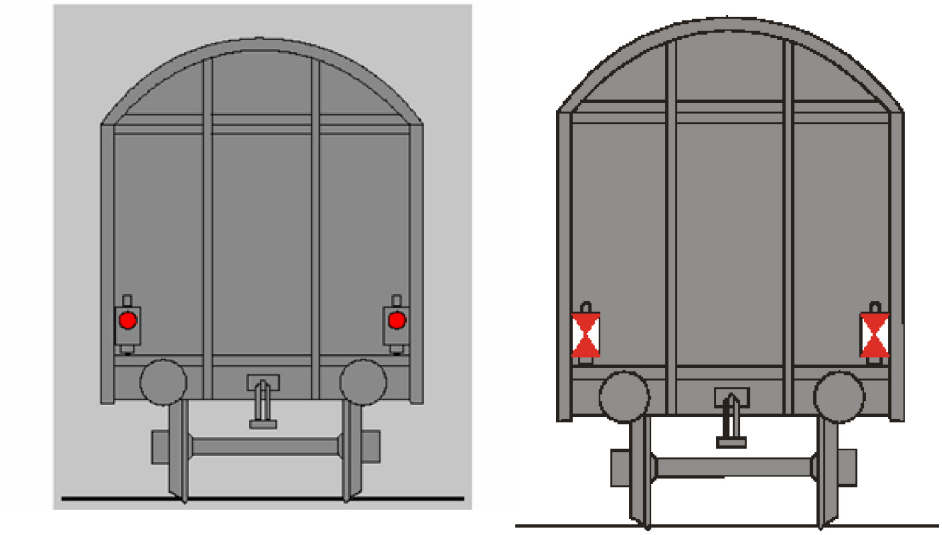
Čelné svetlá musia zlepšovať rozlíšiteľnosť vlaku (návestné svetlá), poskytovať rušňovodičovi dostatočnú viditeľnosť (svetlomety) v noci a počas zníženej viditeľnosti a nesmú oslňovať rušňovodičov približujúcich sa vlakov.

Rozmiestnenie, výška nad koľajnicami, priemer, svietivosť svetiel, rozmery a tvar vyžarovaného lúča počas dennej i nočnej prevádzky sú vymedzené v TSI „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ (ďalej len „TSI LOC&PAS“).

Do nižšie uvedených lehôt na harmonizáciu označenia koncovej návesti vlaku v súlade s oddielom 4.2.2.1.3.2 musí byť svietivosť svetlometov vozidla nastavená v súlade s bodom 5 oddielu 4.2.7.1.1 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1302/2014 ([4]) (TSI Loc&Pas) s cieľom jazdiť na tratiach identifikovaných v registri infraštruktúry, pokiaľ je to za určitých podmienok možné.

4.2.2.1.3. *Koniec vlaku*

Železničný podnik zabezpečí požadované prostriedky označujúce koniec vlaku. Koncová návesť sa umiestni len na konci posledného vozidla vlaku. Musí byť zobrazená tak, ako je znázornené ďalej.



4.2.2.1.3.1. Vlaky osobnej dopravy

Koncová návesť osobného vlaku pozostáva z dvoch stálych červených svetiel umiestnených na priečnej osi v rovnakej výške nad nárazníkmi.

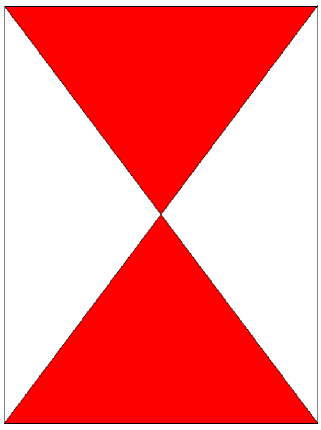
4.2.2.1.3.2. Nákladné vlaky

Koncová návesť nákladného vlaku pozostáva z dvoch odrazových dosiek umiestnených na priečnej osi v rovnakej výške nad nárazníkmi. Každý vlak vybavený dvomi stálymi červenými svetlami sa bude takisto považovať za vyhovujúci tejto povinnosti.

Odrazové dosky musia byť v súlade s dodatkom E k TSI Vozne a mať takýto tvar s bielymi bočnými trojuholníkmi a červeným horným a dolným trojuholníkom:

([4]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 228).

▼B



Dosky musia byť umiestnené na priečnej osi v rovnakej výške nad nárazníkmi.

Špecifické prípady:

Belgicko, Francúzsko, Portugalsko, Spojené kráľovstvo, Španielsko a Taliansko môžu naďalej uplatňovať vnútroštátne predpisy, na základe ktorých sa vyžaduje, aby boli nákladné vlaky vybavené dvomi stálymi červenými svetlami ako podmienka jazdy na úsekoch ich siete, ak je to opodstatnené prevádzkovými postupmi, ktoré sa už uplatňujú, a/alebo vnútroštátnymi predpismi, ktoré boli oznámené do konca januára 2019.

Správy:

Najneskôr do ►**M1** 31. decembra 2020 ◄ musia dotknuté členské štáty predložiť Komisii správy o svojom používaní odrazových dosiek, v ktorých sa identifikujú všetky závažné prekážky v súvislosti s plánovaným zrušením vnútroštátnych predpisov.

Spolupráca so susednými krajinami:

Príslušné členské štáty zatiaľ vykonajú, najmä na žiadosť železničných podnikov, posúdenie s cieľom akceptovať používanie dvoch odrazových dosiek na jednom alebo viacerých úsekoch svojej siete, ak je výsledok posúdenia pozitívny, a vymedziť primerané podmienky, ktoré budú vychádzať z posúdenia rizík a prevádzkových požiadaviek. Toto posúdenie sa musí vykonať najneskôr do 6 mesiacov od doručenia žiadosti železničného podniku. Používanie odrazových dosiek sa neakceptuje len v prípade, že členský štát dokáže riadne odôvodniť zamietnutie na základe záporného výsledku posúdenia.

Členské štáty sa predovšetkým snažia povoliť používanie odrazových dosiek v koridoroch železničnej nákladnej dopravy v snahe uprednostniť súčasné úzke miesta. Tieto úseky a podrobnosti všetkých podmienok, ktoré sa ich týkajú, sa zaznamenajú do registra infraštruktúry. Pokým sa informácie nezaznamenajú v registri infraštruktúry, manažér infraštruktúry zabezpečí, aby sa informácie oznámili železničným podnikom inými vhodnými prostriedkami. Manažér infraštruktúry identifikuje úseky tratí, na ktorých sa v registri infraštruktúry vyžadujú dve stále červené svetlá.

▼M2

Postupné ukončovanie:

Na akceptovanie nákladných vlakov vybavených koncovou návesťou pozostávajúcou z 2 odrazových dosiek sa uplatňujú tieto lehoty:

1. Od 1. januára 2022 pozdĺž koridorov nákladnej železničnej dopravy špecifikovaných v súlade s nariadením (EÚ) č. 913/2010 s týmito výnimkami na tratiach, kde dve stále červené svetlá predstavujú prevádzkovú požiadavku na zaistenie bezpečnosti:

▼M2

a) 1. januára 2026 pre Belgicko a Francúzsko;

b) 1. januára 2025 pre Portugalsko a Španielsko.

2. Od 1. januára 2026 na celej železničnej sieti Európskej únie.

Členské štáty, na ktoré sa vzťahujú výnimky podľa odseku 1 písm. a) a b), predložia Komisii najneskôr do 1. marca 2022 podrobný akčný plán a presné ciele, ktorými sa zabezpečí odstránenie požiadavky na červené svetlá ako koncové návesti. Tieto členské štáty potom každých šesť mesiacov predložia Komisii správu o pokroku dosiahnutom pri používaní odrazových dosiek v ich sieti s cieľom harmonizovať koncové návesti na úrovni Únie do 1. januára 2026. Zainteresované strany poskytnú všetky potrebné informácie, aby členské štáty mohli plniť svoju povinnosť podávania správ.

Komisia podáva výboru uvedenému v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797 správu o pokroku pri realizácii oddielu 4.2.2.1.

▼B

4.2.2.2. Počuteľnosť vlaku

4.2.2.2.1. *Všeobecná požiadavka*

Železničný podnik zabezpečí, aby mali vlaky zvukové výstražné zariadenie upozorňujúce na blížiaci sa vlak.

4.2.2.2.2. *Ovládanie*

Aktivácia zvukového výstražného zariadenia musí byť možná zo všetkých pozícií pri vedení vlaku.

4.2.2.3. Identifikácia vozidla

Každé vozidlo musí mať číslo, ktoré ho umožňuje jednoznačne odlíšiť od akéhokoľvek iného železničného vozidla. Toto číslo musí byť zreteľne zobrazené minimálne na oboch pozdĺžnych stranách vozidla.

Musí byť možné identifikovať aj prevádzkové obmedzenia, ktoré sa uplatňujú na dané vozidlo.

Ďalšie požiadavky sa uvádzajú v dodatku H.

4.2.2.4. Bezpečnosť cestujúcich a nákladu

4.2.2.4.1. *Bezpečnosť nákladu*

Železničný podnik zabezpečí, aby nákladné vozidlá boli bezpečne a spoľahlivo naložené a zostali tak počas celej jazdy.

4.2.2.4.2. *Bezpečnosť cestujúcich*

Železničný podnik zaistí bezpečnú prepravu cestujúcich pri odchode i počas jazdy.

4.2.2.5. Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku

4.2.2.5.1. *Zlučiteľnosť s trasou*

A. Železničný podnik je zodpovedný za zabezpečenie toho, aby boli všetky vozidlá tvoriace jeho vlak zlučiteľné s plánovanou trasou (plánovanými trasami).

Železničný podnik musí mať vo svojom systéme riadenia bezpečnosti zavedený proces, ktorým sa zabezpečí, aby všetky jeho používané vozidlá mali povolenie, boli registrované a zlučiteľné s plánovanou trasou (plánovanými trasami) vrátane požiadaviek, ktoré musí spĺňať jeho personál.

▼B

Proces zabezpečovania zlučiteľnosti s trasou nesmie zdvojovať procesy vykonané v rámci vydávania povolenia pre vozidlo podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545 ([5]) na zabezpečenie technickej zlučiteľnosti medzi vozidlom a sieťou (sieťami). Parametre v dodatku D1, ktoré sa už overili a skontrolovali v rámci vydávania povolenia pre vozidlo alebo iných podobných postupov, sa pri kontrole zlučiteľnosti s trasou znovu neposudzujú.

V prípade vozidla s povolením vydaným podľa smernice (EÚ) 2016/797 príslušné údaje o vozidle týkajúce sa parametrov uvedených v dodatku D1, ktoré sa už skontrolovali v rámci vydávania povolenia a sú súčasťou:

— súboru dokumentácie uvedeného v článku 21 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 a

— povolenia pre vozidlo uvedeného v článku 21 ods. 10 smernice (EÚ) 2016/797,

železničnému podniku na požiadanie poskytne žiadateľ, ako sa uvádza v článku 2 bode 22 smernice (EÚ) 2016/797, alebo držiteľ, ak takéto informácie nie sú k dispozícii v ERPVT ani iných registroch koľajových vozidiel.

V prípade vozidiel povolených pred smernicou (EÚ) 2016/797 poskytne príslušné údaje o vozidle týkajúce sa parametrov uvedených v dodatku D1 železničnému podniku na požiadanie držiteľ dokumentácie k povoleniu pre vozidlo alebo držiteľ, ak takéto informácie nie sú k dispozícii v ERPTV ani v iných registroch koľajových vozidiel.

Procesy zabezpečovania zlučiteľnosti s trasou v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku zahŕňajú tieto kontroly, ktoré sa môžu vykonať súbežne v akomkoľvek vhodnom čase alebo v akomkoľvek vhodnom poradí:

— či má každé vozidlo povolenie a či je registrované,

— či je každé vozidlo vo vlaku zlučiteľné s trasou,

— či je zostava vlaku zlučiteľná s traťou a trasou,

— či príprava vlaku zabezpečuje, že vlak je správne zostavený a celý.

B. Manažér infraštruktúry poskytne informácie o zlučiteľnosti s trasou podľa vymedzenia v dodatku D1 prostredníctvom registra infraštruktúry.

V dodatku D1 sa uvádzajú všetky parametre, ktoré sa majú používať v procese železničného podniku pred prvým použitím vozidla alebo zostavy vlaku, aby sa zabezpečilo, že všetky vozidlá tvoriace vlak sú zlučiteľné s plánovanou trasou (plánovanými trasami), na ktorej sa má vlak prevádzkovať vrátane prípadných obchádzkových trás a trás vedúcich do miest určených na údržbu. Zmeny trasy a zmeny charakteristík infraštruktúry sa musia zohľadňovať. Ak je parameter podľa dodatku D1 harmonizovaný pre oblasť použitia na úrovni siete (sietí), súlad s uvedeným parametrom možno predpokladať pri každom vozidle povolenom pre príslušnú oblasť použitia. Vnútroštátne predpisy alebo ďalšie vnútroštátne požiadavky na prístup k sieti v súvislosti so zlučiteľnosťou s trasou sa v zásade považujú za nezlučiteľné s dodatkom D1. Manažér infraštruktúry nevyžaduje dodatočné technické kontroly na účely kompatibility s trasou nad rámec zoznamu stanoveného v dodatku D1.

([5]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 (Ú. v. EÚ L 90, 6.4.2018, s. 66).

▼B

V zmysle požiadavky článku 23 ods. 1 písm. b) smernice (EÚ) 2016/797, pokým register infraštruktúry neposkytne všetky potrebné informácie týkajúce sa príslušných parametrov, manažér infraštruktúry poskytne tieto informácie iným spôsobom bezplatne a podľa možností čo najskôr a v elektronickej podobe železničným podnikom, oprávneným žiadateľom o železničné trasy, a v prípade potreby žiadateľovi podľa článku 2 bodu 22 smernice (EÚ) 2016/797.

Prvé predloženie informácií o zlučiteľnosti s trasou manažérom infraštruktúry pomocou iného prostriedku ako register infraštruktúry sa doručí na žiadosť železničného podniku podľa možností čo najskôr a v každom prípade do 15 dní, ak manažér infraštruktúry a železničný podnik nesúhlasia s dlhšou lehotou. Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby boli informácie poskytnuté železničnému podniku (železničným podnikom) úplné a správne.

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o zmenách týkajúcich sa charakteristík trasy prostredníctvom registra infraštruktúry vždy, keď má takéto informácie k dispozícii, alebo iným spôsobom, pokým register infraštruktúry takúto funkciu neumožňuje.

V núdzových situáciách alebo v prípade potreby informácií v reálnom čase manažér infraštruktúry zabezpečí, aby železničný podnik získal okamžité informácie prostredníctvom vhodných komunikačných prostriedkov.

C. V prípade potreby sa skontrolujú ďalšie prvky týkajúce sa zlučiteľnosti s trasou:

— preprava nebezpečného tovaru, ako sa uvádza v bode 4.2.3.4.3,

— tichšia trať, ako sa uvádza v TSI Hluk,

— mimoriadna zásielka, ako sa uvádza v dodatku I,

— podmienky prístupu do podzemných staníc pre dieselové a iné tepelné hnacie systémy, ako sa uvádza v ustanovení 4.2.8.3 TSI LOC&PAS.

4.2.2.5.2. *Zostava vlaku*

Pri požiadavkách na zostavu vlaku sa zohľadňujú tieto prvky podľa pridelenej trasy:

a) všetky vozidlá tvoriace vlak vrátane ich nákladu

— musia spĺňať všetky požiadavky uplatniteľné na tratiach, na ktorých má vlak jazdiť,

— musia byť schopné jazdy maximálnou rýchlosťou určenou pre jazdu vlaku;

b) všetky vozidlá vlaku musia zotrvať počas trvania jazdy v rámci svojho špecifikovaného intervalu údržby (pokiaľ ide o čas, ako aj o vzdialenosť);

c) vlak tvorený vozidlami vrátane ich nákladu musí byť v súlade s technickými a prevádzkovými obmedzeniami príslušnej trate a nesmie prekročiť maximálnu dĺžku prípustnú pre odosielacie stanice a stanice určenia;

d) železničný podnik je zodpovedný za to, aby boli všetky vozidlá tvoriace vlak vrátane ich nákladu technicky spôsobilé na jazdu, ktorá sa má vykonať, a zostali v takom stave počas celej jazdy.

Železničný podnik môže považovať za potrebné zvážiť ďalšie obmedzenia vzhľadom na druh režimu brzdenia alebo druh trakcie v konkrétnom vlaku (pozri bod 4.2.2.6).

▼B

4.2.2.6. Brzdenie vlaku

4.2.2.6.1. *Minimálne požiadavky na brzdový systém*

Všetky vozidlá vlaku musia byť pripojené na systém priebežného automatického brzdenia tak, ako je definovaný v TSI LOC&PAS a WAG.

Prvé a posledné vozidlo (vrátane hnacích jednotiek) v každom vlaku musí mať automatickú brzdu v činnom stave.

V prípade, že vlak bude neúmyselne rozdelený na dve časti, musia obe súpravy rozpojených vozidiel v dôsledku maximálneho pôsobenia brzdy automaticky zastaviť.

4.2.2.6.2. *Brzdiaci účinok a maximálna povolená rýchlosť*

1. Manažér infraštruktúry poskytne železničnému podniku všetky relevantné charakteristiky trate pre každú trať prostredníctvom registra infraštruktúry:

   — vzdialenosti návestenia (výstraha, zastavenie) obsahujúce ich základné bezpečnostné tolerancie,

   — stúpania a klesania,

   — maximálne povolené rýchlosti a

   — podmienky používania brzdových systémov, ktoré môžu ovplyvniť infraštruktúru, ako napríklad magnetická a rekuperačná brzda a brzda na vírivý prúd.

   Pokým register infraštruktúry neposkytne príslušné parametre, manažér infraštruktúry tieto informácie poskytne iným spôsobom bezplatne a podľa možností čo najskôr a v každom prípade do 15 dní, pokiaľ ide o prvé predloženie informácií, ak železničný podnik nesúhlasí s dlhšou lehotou.

   Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o zmenách týkajúcich sa charakteristík trate prostredníctvom registra infraštruktúry, vždy keď má takéto informácie k dispozícii, alebo iným spôsobom, pokým register infraštruktúry takúto funkciu neumožňuje.

   Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby boli informácie poskytnuté železničnému podniku (železničným podnikom) úplné a správne.

2. Manažér infraštruktúry môže poskytnúť tieto informácie:

   i) v prípade vlakov schopných jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h: profil spomalenia a ekvivalentný čas odozvy na vodorovnej trati;

   ii) v prípade vlakových súprav alebo pevných zostáv vlakov, ktoré nie sú schopné jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h: profil spomalenia [ako sa uvádza v bode i)] alebo brzdiace percento;

   iii) v prípade iných vlakov (rôzne zostavy vlakov, ktoré nie sú schopné jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h): brzdiace percento.

   Ak manažér infraštruktúry poskytne uvedené informácie, musia byť nediskriminačným spôsobom k dispozícii všetkým železničným podnikom, ktoré chcú prevádzkovať vlaky na jeho sieti.

   Sprístupniť sa musia aj tabuľky brzdiacich percent, ktoré sa v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia už používajú a sú akceptované na existujúcich tratiach, ktoré nie sú v súlade s TSI.

▼B

3. Železničný podnik vo fáze plánovania určí brzdiacu schopnosť vlaku a zodpovedajúcu maximálnu rýchlosť, pričom prihliada:

— na príslušné charakteristiky trate uvedené v bode 1 a, ak sú k dispozícii, na informácie poskytnuté manažérom infraštruktúry v súlade s bodom 2 a

— na tolerancie súvisiace so železničnými koľajovými vozidlami odvodené od spoľahlivosti a použiteľnosti brzdového systému.

Železničný podnik ďalej musí zabezpečiť, aby každý vlak počas prevádzky dosahoval aspoň požadovaný brzdiaci účinok. Železničný podnik stanoví a zavedie zodpovedajúce pravidlá, ktoré musí riadiť v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti.

Železničný podnik musí stanoviť najmä pravidlá, ktoré sa majú použiť v prípadoch, keď vlak počas prevádzky nedosahuje požadovaný brzdiaci účinok. V tomto prípade železničný podnik okamžite informuje manažéra infraštruktúry. Manažér infraštruktúry môže prijať vhodné opatrenia na zníženie vplyvu na celkovú prevádzku na svojej sieti.

4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku

4.2.2.7.1. *Všeobecná požiadavka*

Železničný podnik vymedzí proces, ktorým sa zaistí, aby boli všetky vlakové zariadenia súvisiace s bezpečnosťou plne funkčné a aby bol vlak schopný bezpečnej jazdy.

Železničný podnik informuje manažéra infraštruktúry o akejkoľvek zmene charakteristík vlaku ovplyvňujúcich jeho prevádzku alebo o akejkoľvek zmene, ktorá by mohla ovplyvniť schopnosť vlaku jazdiť na pridelenej trase.

Manažér infraštruktúry a železničný podnik musia vymedziť podmienky a postupy na dočasnú prevádzku vlakov za mimoriadnych podmienok a udržiavať ich v aktuálnom stave.

4.2.2.7.2. *Údaje pred odchodom*

Železničný podnik zabezpečí, aby boli tieto údaje požadované na bezpečnú a účinnú prevádzku sprístupnené manažérovi (manažérom) infraštruktúry pred odchodom vlaku:

— identifikácia vlaku,

— identifikácia železničného podniku zodpovedného za vlak,

— skutočná dĺžka vlaku,

— informácia, že vlak prepravuje cestujúcich alebo zvieratá, ak to nie je plánované,

— všetky prevádzkové obmedzenia s označením príslušného vozidla (príslušných vozidiel) (obrys, rýchlostné obmedzenia atď.),

— informácie požadované manažérom infraštruktúry pri preprave nebezpečného tovaru.

Železničný podnik musí informovať manažéra (manažérov) infraštruktúry v prípade, ak vlak nevyužije svoju pridelenú trasu alebo ak je jeho jazda zrušená.

▼B

4.2.2.8. Požiadavky na dohľadnosť návestí a traťových značiek

Rušňovodič musí byť schopný sledovať návesti a traťové značky a tieto musia byť pre neho v príslušných prípadoch viditeľné. To isté sa vzťahuje na ostatné typy traťových návestidiel, ak sa týkajú bezpečnosti.

Návesti, traťové značky, návestidlá a informačné tabule preto musia byť navrhnuté a umiestnené takým konzistentným spôsobom, aby viditeľnosť uľahčovali. Treba mať na zreteli tieto podmienky:

— vhodné umiestnenie, aby čelné svetlomety vlaku umožňovali rušňovodičovi prečítať si informácie,

— vhodnosť a intenzita osvietenia tam, kde sa vyžaduje osvetlenie informácií,

— ak sa využíva spätný odraz, odrazové vlastnosti použitého materiálu musia byť v súlade s príslušnými špecifikáciami a návestidlá musia byť vyrobené tak, aby čelné svetlomety vlaku ľahko umožnili rušňovodičovi prečítať si informácie.

Kabíny rušňovodiča musia byť navrhnuté takým konzistentným spôsobom, aby bol rušňovodič schopný ľahko vidieť zobrazované informácie.

4.2.2.9. Bdelosť rušňovodiča

Je potrebné zabezpečiť zariadenie na monitorovanie bdelosti rušňovodiča vo vlaku. Toto zariadenie musí zasiahnuť tak, že zastaví vlak v prípade, že rušňovodič nezareaguje do určitého času. Časové rozpätie je stanovené v TSI železničné koľajové vozidlá.

4.2.3. *Špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov*

4.2.3.1. Plánovanie vlaku

V súlade so smernicou 2012/34/EÚ musí manažér infraštruktúry informovať o tom, ktoré údaje sa požadujú v prípade, keď sa žiada o vlakovú trasu.

4.2.3.2. Identifikácia vlakov

Každý vlak sa označí číslom vlaku. Číslo vlaku určuje manažér infraštruktúry pri prideľovaní vlakovej trasy a musí s ním byť oboznámený železničný podnik, ako aj všetci manažéri infraštruktúry prevádzkujúci vlak. Číslo vlaku musí byť v rámci jednej siete jedinečné. Toto číslo by sa nemalo meniť počas celej jazdy vlaku.

4.2.3.2.1. *Formát čísla vlaku*

Formát čísla vlaku sa vymedzuje v TSI riadenie-zabezpečenie a návestenie [ďalej len „TSI CCS“, nariadenia Komisie (EÚ) 2016/919 ([6])].

4.2.3.3. Odchod vlaku

4.2.3.3.1. *Prehliadky a skúšky pred odchodom*

Železničný podnik určí prehliadky a skúšky, ktoré majú slúžiť na zaistenie bezpečného odchodu každého vlaku (napríklad dvere, náklad, brzdy).

([6]) Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

▼B

4.2.3.3.2. *Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku*

Železničný podnik informuje manažéra infraštruktúry, keď je vlak pripravený na prístup do siete.

Železničný podnik informuje manažéra infraštruktúry pred odchodom vlaku a počas jazdy o akejkoľvek mimoriadnosti, ktorá má vplyv na vlak alebo na prevádzku vlaku a ktorá by mohla mať dosah na jazdu vlaku.

4.2.3.4. Riadenie dopravy

4.2.3.4.1. *Všeobecné požiadavky*

Riadenie dopravy musí zaistiť bezpečnú, efektívnu a presnú prevádzku železnice vrátane účinného obnovenia prerušenej prevádzky.

Manažér infraštruktúry stanoví postupy a prostriedky na:

— riadenie vlakov v reálnom čase,

— prevádzkové opatrenia s cieľom zachovať čo najvyššiu výkonnosť infraštruktúry v prípade meškaní alebo incidentov, či už skutočných alebo predpokladaných, a

— poskytnutie informácií železničnému podniku (podnikom) v takýchto prípadoch.

Ďalšie procesy požadované zo strany železničného podniku, ktoré ovplyvňujú rozhranie s manažérom (manažérmi) infraštruktúry, sa môžu zaviesť po dohode s manažérom infraštruktúry.

4.2.3.4.2. *Ohlasovanie vlaku*

4.2.3.4.2.1. Údaje požadované na ohlasovanie polohy vlaku a predpokladaný čas odovzdania

Manažér infraštruktúry musí:

a) zabezpečiť prostriedky na zaznamenávanie v reálnom čase časov odchodu, príchodu alebo prejazdu vlaku v príslušných vopred určených miestach hlásenia na svojich sieťach a poskytnúť časové odchýlky;

b) mať zavedený proces, ktorý mu umožňuje uviesť odhadovaný počet minút odchýlky od plánovaného času, v ktorom sa plánuje odovzdanie vlaku jedným manažérom infraštruktúry druhému manažérovi infraštruktúry. Zahrnuté musia byť informácie o prerušení prevádzky (opis a miesto problému);

c) poskytnúť špecifické údaje podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 1305/2014 ([7]) (telematické aplikácie v nákladnej doprave – TSI TAF) a nariadenia Komisie (EÚ) č. 454/2011 ([8]) (telematické aplikácie v osobnej doprave – TSI TAP) vzhľadom na ohlasovanie polohy vlakov. Takéto informácie musia zahŕňať:

1. identifikáciu vlaku;

2. identifikačné údaje o mieste hlásenia;

3. trať, po ktorej vlak jazdí;

([7]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 z 11. decembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému telematické aplikácie v nákladnej doprave železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 62/2006 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 438).

([8]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému telematické aplikácie v osobnej doprave transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).

▼B

4. plánovaný čas v mieste hlásenia;

5. skutočný čas v mieste hlásenia (a či ide o odchod, príchod alebo prejazd – poskytnú sa osobitne časy príchodu a odchodu pri zastavení vlaku v medziľahlom mieste hlásenia);

6. počet minút náskoku alebo meškania v mieste hlásenia;

7. prvotnú informáciu o príčine akéhokoľvek meškania presahujúceho 10 minút alebo iného podľa požiadavky režimu monitorovania prevádzky;

8. upozornenie, že ohlásenie určitého vlaku je oneskorené, a počet minút, o ktoré sa oneskorilo,

9. predchádzajúcu identifikáciu (identifikácie) vlaku, ak je k dispozícii;

10. informáciu, že jazda vlaku bola zrušená na celej jeho trase alebo v časti trasy.

4.2.3.4.3. *Nebezpečný tovar*

Železničný podnik vymedzí postupy vykonávania prepravy nebezpečného tovaru.

Tieto postupy musia obsahovať:

— ustanovenia podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES ([9]) a podľa potreby smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/35/EÚ ([10]),

— informácie pre rušňovodiča o prítomnosti a umiestnení nebezpečného tovaru vo vlaku,

— informácie, ktoré manažér infraštruktúry požaduje na prepravu nebezpečného tovaru,

— určenie komunikačných spojení a plánovanie špecifických opatrení v spolupráci s manažérom infraštruktúry v prípade núdzových situácií týkajúcich sa tovaru.

4.2.3.4.4. *Kvalita prevádzky*

Manažér infraštruktúry a železničný podnik zavedú postupy na monitorovanie efektívnej prevádzky všetkých príslušných služieb.

Monitorovacie postupy musia byť navrhnuté na analyzovanie údajov a zisťovanie základných trendov, pokiaľ ide o ľudskú chybu, ako aj chybu systému. Výsledky tejto analýzy sa musia použiť na vypracovanie opatrení na zlepšenie určených na odstránenie alebo zmiernenie udalostí, ktoré by mohli ohrozovať efektívnu prevádzku siete.

Ak by takéto opatrenia na zlepšenie boli prínosom pre celú sieť vrátane iných manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, musia sa zodpovedajúcim spôsobom oznámiť, pričom treba dodržať podmienku zachovania obchodného tajomstva.

([9]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

([10]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/35/EÚ zo 16. júna 2010 o prepravovateľných tlakových zariadeniach a o zrušení smerníc Rady 76/767/EHS, 84/525/EHS, 84/526/EHS, 84/527/EHS a 1999/36/ES (Ú. v. EÚ L 165, 30.6.2010, s. 1).

▼B

Udalosti, ktoré podstatne narušili prevádzku, musí manažér infraštruktúry analyzovať čo možno najskôr. V prípade potreby, a najmä keď sa to týka jeho personálu, vyzve manažér infraštruktúry železničný podnik (podniky), ktorého sa daná udalosť týka, aby sa podieľal na analýze. Ak výsledok takejto analýzy vedie k odporúčaniam na zlepšenie siete navrhnutým tak, aby odstránili alebo zmiernili príčiny nehôd/incidentov, tieto odporúčania sa oznámia všetkým príslušným manažérom infraštruktúry a železničným podnikom.

Tieto procesy sa musia zdokumentovať a podliehajú internému auditu.

4.2.3.5. Zaznamenávanie údajov

Údaje týkajúce sa jazdy vlaku sa zaznamenávajú a archivujú na účely:

— podpory systematického monitorovania bezpečnosti ako prostriedku na predchádzanie incidentom a nehodám,

— identifikovania rušňovodiča, vlaku a výkonnosti infraštruktúry v období pred incidentom alebo nehodou a prípadne bezprostredne po incidente alebo nehode s cieľom umožniť identifikáciu príčin a na podporu vytvorenia nových alebo zmenených opatrení s cieľom zamedziť ich opakovanému výskytu,

— zaznamenávania informácií týkajúcich sa prevádzky rušňa/hnacej jednotky, ako aj činnosti rušňovodiča.

Zaznamenané údaje sa musia dať priradiť k:

— dátumu a času záznamu,

— presnej geografickej polohe zaznamenávanej udalosti,

— identifikácii vlaku,

— totožnosti rušňovodiča.

Údaje, ktoré sa majú zaznamenať pre ETCS/GSM-R sú tie, ktoré sú definované v TSI CCS a ktoré sú relevantné vzhľadom na požiadavky uvedené v tomto bode 4.2.3.5.

Údaje musia byť bezpečne zapečatené a uložené a dostupné oprávneným orgánom vrátane národných vyšetrovacích orgánov pri vykonávaní ich úloh podľa článku 22 smernice (EÚ) 2016/798.

4.2.3.5.1. *Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku*

Manažér infraštruktúry musí zaznamenávať aspoň tieto údaje:

— poruchy traťového zariadenia súvisiaceho s jazdou vlakov (návestenie, výhybky atď.),

— zistenie z indikátora horúcobežnosti ložísk, ak je namontovaný,

— komunikáciu medzi rušňovodičom a osobou riadiacou dopravu týkajúcu sa bezpečnosti.

4.2.3.5.2. *Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku*

Železničný podnik musí zaznamenávať aspoň tieto údaje:

— zistenie prejdenia návesti „stoj“ alebo návesti „koniec dovolenej jazdy“,

— použitie záchrannej brzdy,

▼B

— rýchlosť vlaku,

— akékoľvek vypnutie alebo prerušenie vlakových riadiacich (návestných) systémov,

— fungovanie zvukového výstražného zariadenia,

— fungovanie ovládania dverí (uvoľnenie, zatvorenie), ak je namontované,

— zistenie skutočností týkajúcich sa bezpečnej prevádzky vlaku vlakovými výstražnými systémami, ak sú namontované,

— identifikačné údaje kabíny, pre ktorú sa zaznamenávajú údaje, ktoré sa majú kontrolovať.

Ďalšie technické špecifikácie týkajúce sa záznamového zariadenia sú uvedené v TSI LOC&PAS.

4.2.3.6. Prevádzka za mimoriadnych podmienok

4.2.3.6.1. *Hlásenie pre ostatných používateľov*

Manažér infraštruktúry v spolupráci so železničným podnikom (podnikmi) vymedzí postup na bezprostredné vzájomné informovanie o každej situácii, ktorá ohrozuje bezpečnosť, prevádzku a/alebo prevádzkyschopnosť železničnej siete alebo železničných koľajových vozidiel.

4.2.3.6.2. *Hlásenie pre rušňovodičov*

V každom prípade prevádzky za mimoriadnych podmienok súvisiacej s oblasťou zodpovednosti manažéra infraštruktúry vydá manažér infraštruktúry rušňovodičom oficiálne pokyny, aké opatrenia majú vykonať s cieľom bezpečne prekonať mimoriadne podmienky.

4.2.3.6.3. *Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti*

Manažér infraštruktúry v spolupráci so všetkými železničnými podnikmi vykonávajúcimi dopravu na jeho infraštruktúre a prípadne so susednými manažérmi infraštruktúry vymedzí, zverejní a sprístupní príslušné opatrenia pre prípad mimoriadnej udalosti a určí povinnosti vychádzajúce z požiadavky znížiť akýkoľvek negatívny dosah v dôsledku prevádzky za mimoriadnych podmienok.

Požiadavky plánovania a reakcia na takéto udalosti musia byť primerané povahe a možnej závažnosti mimoriadnych podmienok.

Tieto opatrenia, ktoré zahŕňajú aspoň plány na obnovenie „normálneho“ stavu siete, sa môžu týkať aj:

— porúch železničných koľajových vozidiel (napríklad takých, ktoré môžu mať za následok podstatné narušenie dopravy, postupov odsunu vlakov s poruchou),

— porúch infraštruktúry (napríklad pri výpadku dodávky elektrickej energie alebo pri porušení podmienok, za ktorých môžu byť vlaky odklonené od rezervovanej trasy),

— extrémnych poveternostných podmienok.

▼B

Manažér infraštruktúry musí zostaviť kontaktné informácie o dôležitých členoch personálu manažéra infraštruktúry a železničného podniku, ktorých možno kontaktovať v prípade narušenia dopravy vedúceho k prevádzke za mimoriadnych podmienok, a udržiavať ich v aktuálnom stave. Tieto informácie musia zahŕňať kontaktné údaje vzťahujúce sa na pracovný i mimopracovný čas.

Železničný podnik musí predloží tieto informácie manažérovi infraštruktúry a informuje ho o akýchkoľvek zmenách týchto kontaktných údajov.

Manažér infraštruktúry informuje všetky železničné podniky o akýchkoľvek zmenách svojich údajov.

4.2.3.7. Riadenie núdzovej situácie

Manažér infraštruktúry musí po konzultáciách:

— so všetkými železničnými podnikmi vykonávajúcimi dopravu na jeho infraštruktúre alebo prípadne zastupiteľskými orgánmi železničných podnikov vykonávajúcich dopravu na jeho infraštruktúre,

— prípadne so susednými manažérmi infraštruktúry,

— prípadne s miestnymi orgánmi, zastupiteľskými orgánmi záchranných zložiek (vrátane hasičských a záchranných zložiek) buď na miestnej, alebo prípadne na celoštátnej úrovni

vymedziť, zverejniť a sprístupniť príslušné opatrenia na riadenie núdzových situácií a obnovenie normálnej prevádzky trate.

Takéto opatrenia sa zvyčajne vzťahujú na:

— zrážky,

— požiare vlaku,

— evakuáciu vlakov,

— nehody v tuneloch,

— incidenty týkajúce sa nebezpečného tovaru,

— vykoľajenia.

Železničný podnik musí poskytovať manažérovi infraštruktúry všetky špecifické informácie o uvedených okolnostiach, najmä pokiaľ ide o sprevádzkovanie alebo opätovné nakoľajenie jeho vlakov.

Železničný podnik musí mať okrem toho zavedené procesy na informovanie cestujúcich o núdzových a bezpečnostných postupoch vo vlaku.

4.2.3.8. Pomoc vlakovému personálu v prípade incidentu alebo závažnej poruchy železničných koľajových vozidiel

Železničný podnik vymedzí vhodné postupy na pomoc vlakovému personálu v mimoriadnych situáciách s cieľom zabrániť meškaniu spôsobenému technickými alebo inými poruchami železničných koľajových vozidiel alebo takéto meškanie znížiť (napríklad komunikačné spojenia, opatrenia, ktoré sa majú vykonať v prípade evakuácie vlaku).

4.3. **Funkčné a technické špecifikácie rozhraní**

Vzhľadom na základné požiadavky uvedené v kapitole 3 tohto nariadenia sú funkčné a technické špecifikácie rozhraní tieto:

▼B

4.3.1. *Rozhrania s TSI Infraštruktúra (TSI INF)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI INF	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Brzdiaci účinok a maximálna povolená rýchlosť	4.2.2.6.2.	Odolnosť koľaje voči pozdĺžnemu zaťaženiu	4.2.6.2.
Zmeny informácií uvedených v tabuľkách traťových pomerov	4.2.1.2.2.2.	Prevádzkové predpisy	4.4.
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6.		
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Zistiť zlučiteľnosť s infraštruktúrou a koľajovými vozidlami po vydaní povolenia pre vozidlá	7.6.

4.3.2. *Rozhrania s TSI Riadenie-zabezpečenie a návestenie (TSI CCS)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI CCS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Zbierka predpisov rušňovodiča	4.2.1.2.1.	Prevádzkové predpisy (normálne a mimoriadne podmienky)	4.4.
Prevádzkové predpisy	4.4.		
Požiadavky na dohľadnosť návestí a traťových značiek	4.2.2.8.	Viditeľnosť traťových zariadení riadenia-zabezpečenia a návestenia	4.2.15.
Brzdenie vlaku	4.2.2.6.	Brzdiaci účinok a vlastnosti vlaku	4.2.2.
Zbierka predpisov rušňovodiča	4.2.1.2.1.	Používanie pieskovacieho zariadenia Mazanie okolesníkov na vozidlách Používanie kompozitných brzdových klátikov	4.2.10.
Formát čísla vlaku	4.2.3.2.1.	DMI ETCS	4.2.12.
		DMI GSM-R	4.2.13.
Zaznamenávanie údajov	4.2.3.5.	Rozhranie so zaznamenávaním údajov na kontrolné účely	4.2.14.
Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku	4.2.2.7.	Správa kľúčov	4.2.8.
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	4.9.

▼B

4.3.3. *Rozhrania s TSI Železničné koľajové vozidlá*

4.3.3.1. Rozhrania s TSI Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá (TSI LOC&PAS)

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI LOC&PAS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3.	Spriahadlo na odtiahnutie	4.2.2.2.4.
		Koncové spriahadlo	4.2.2.2.3.
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Parameter zaťaženia na nápravu	4.2.3.2.
Brzdenie vlaku	4.2.2.6.	Brzdiaci účinok	4.2.4.5.
Viditeľnosť vlaku	4.2.2.1.	Vonkajšie svetlá	4.2.7.1.
Počuteľnosť vlaku	4.2.2.2.	Húkačka (zvukové výstražné zariadenie)	4.2.7.2.
Požiadavky na dohľadnosť návestí a traťových značiek	4.2.2.8.	Vonkajšia viditeľnosť	4.2.9.1.3.
		Optické vlastnosti čelného skla	4.2.9.2.2.
		Vnútorné osvetlenie	4.2.9.1.8.
Bdelosť rušňovodiča	4.2.2.9.	Funkcia kontroly činnosti rušňovodiča	4.2.9.3.1.
Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku	4.2.3.5.2.	Záznamové zariadenie	4.2.9.6.
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7.	Diagram zdvíhania a pokyny na zdvíhanie	4.2.12.5.
		Opisy týkajúce sa záchranných akcií	4.2.12.6.
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Prevádzková dokumentácia	4.2.12.4.
Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“	Dodatok F		
Pieskovanie	Dodatok B	Vlastnosti železničných koľajových vozidiel z hľadiska zlučiteľnosti so systémom detekcie vlakov na základe koľajových obvodov – Obmedzenia pre vozidlá týkajúce sa izolácie z emisií	4.2.3.3.1.1.
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	4.9.

▼B

4.3.3.2. Rozhrania s TSI Nákladné vozne (TSI WAG)

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI WAG	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Koniec vlaku	4.2.2.1.3.	Zariadenia na upevnenie koncovej návesti	4.2.6.3.
Nákladné vlaky	4.2.2.1.3.2.	Koncová návesť	Dodatok E
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Obrysy	4.2.3.1.
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Zlučiteľnosť so zaťažiteľnosťou tratí	4.2.3. 2
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3.	Pevnosť jednotky – zdvíhanie a nakoľajovanie	4.2.2.2.
Brzdenie vlaku	4.2.2.6.	Brzda	4.2.4.
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	4.9.

4.3.4. *Rozhrania s TSI Energia (TSI ENE)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI ENE	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Maximálny vlakový prúd	4.2.4.1.
Vypracovanie tabuliek traťových pomerov	4.2.1.2.2.1.		
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Oddeľujúce úseky:	
Vypracovanie tabuliek traťových pomerov	4.2.1.2.2.1.	Fáza	4.2.15.
		Systém	4.2.16.
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	7.3.5.

4.3.5. *Rozhrania s TSI Bezpečnosť v železničných tuneloch (TSI SRT)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI SRT	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku	4.2.2.7.	Predpis pre núdzové situácie	4.4.1.
Odchod vlaku	4.2.3.3.		
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6.		

▼B

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI SRT	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7.	Núdzový plán pre tunely Cvičenia Poskytnutie informácií cestujúcim o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii	4.4.2. 4.4.3. 4.4.5.
Odborná spôsobilosť	4.6.1.	Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	4.6.1.

4.3.6. *Rozhrania s TSI Hluk (TSI NOI)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI NOI	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Dodatočné ustanovenia pre uplatňovanie tejto TSI na existujúce nákladné vozne	7.2.2.
Plánovanie vlaku	4.2.3.1.	Tichšie trate	Dodatok D
Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti	4.2.3.6.3.	Osobitné predpisy pre prevádzku nákladných vozňov na tichších tratiach v prípade prevádzky za mimoriadnych podmienok	4.4.1.

4.3.7. *Rozhrania s nariadením (EÚ) č. 1300/2014* ([11]), *TSI Osoba so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI PRM	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Odborná spôsobilosť Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“	4.6.1. Dodatok F	Subsystém infraštruktúra	4.4.1.
Odborná spôsobilosť Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“	4.6.1. Dodatok F	Subsystém železničné koľajové vozidlá	4.4.2.
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Subsystém železničné koľajové vozidlá	4.4.2.

([11]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110).

▼B

4.4. **Prevádzkové predpisy**

4.4.1. *Prevádzkové zásady a predpisy pre železničný systém Európskej únie*

Prevádzkové zásady a predpisy, ktoré sa majú uplatňovať v celom železničnom systéme Európskej únie, sa uvádzajú v dodatkoch A (prevádzkové zásady a predpisy ERTMS) a B (spoločné prevádzkové zásady a predpisy).

4.4.2. *Vnútroštátne predpisy*

Vnútroštátne predpisy nie sú s touto TSI zlučiteľné, s výnimkou dodatku I, v ktorom sa uvádzajú oblasti, v ktorých neexistujú spoločné prevádzkové zásady a predpisy a ktoré môžu naďalej podliehať vnútroštátnym predpisom. V súlade s rozhodnutím (EÚ) 2017/1474 agentúra v spolupráci s príslušným členským štátom (príslušnými členskými štátmi) spolupracujú pri posúdení zoznamu otvorených bodov s cieľom:

a) ďalej harmonizovať požiadavky tohto nariadenia prostredníctvom podrobných ustanovení alebo prostredníctvom prijateľných prostriedkov preukázania zhody alebo

b) uľahčiť začlenenie takýchto vnútroštátnych predpisov do systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry alebo

c) potvrdiť potrebu vnútroštátnych predpisov.

4.4.3. *Prijateľné prostriedky preukázania zhody*

Agentúra môže v technickom stanovisku vymedziť prijateľné prostriedky preukázania zhody, pri ktorých sa predpokladá, že zabezpečia súlad s osobitnými požiadavkami tohto nariadenia a zaistia bezpečnosť v súlade so smernicou (EÚ) 2016/798.

Komisia, členské štáty alebo dotknuté zainteresované strany môžu agentúru požiadať, aby vymedzila prijateľné prostriedky preukázania zhody v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 ([12]). Agentúra konzultuje s členskými štátmi a dotknutými zainteresovanými stranami a pred prijatím technického stanoviska ho predloží výboru uvedenému v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797.

Agentúra najneskôr do 16. júna 2021 vydá technické stanoviská vymedzujúce prijateľné prostriedky preukázania zhody, ktoré sa vzťahujú aspoň na jednu z týchto oblastí:

— bezpečnosť nákladu (pozri 4.2.2.4.1),

— bezpečnosť cestujúcich (pozri 4.2.2.4.2),

— prehliadky a skúšky pred odchodom vrátane brzd a prehliadok počas prevádzky (pozri 4.2.3.3.1),

— odchod vlaku (pozri 4.2.3.3),

— prevádzka za mimoriadnych podmienok (4.2.3.6).

Ak sa členské štáty a dotknuté zainteresované strany domnievajú, že v súvislosti s vymedzením prijateľných prostriedkov preukázania zhody v uvedených oblastiach by sa malo zvážiť osobitné vnútroštátne pravidlo, oznámia to do 15. októbra 2019 agentúre, ktorá bude postupovať v súlade s postupmi uvedenými v bode 4.4.3.

([12]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

▼B

4.4.4. *Prechod od uplatňovania vnútroštátnych predpisov k vykonávaniu tohto nariadenia*

Počas prechodu od uplatňovania vnútroštátnych predpisov k vykonávaniu tohto nariadenia musia železničné podniky a manažéri infraštruktúry preskúmať svoje systémy riadenia bezpečnosti s cieľom zabezpečiť pokračovanie bezpečnej prevádzky. V prípade potreby tieto svoje systémy aktualizujú.

Ak sa vyskytnú nedostatky, uplatňuje sa postup podľa článku 6 smernice (EÚ) 2016/797.

4.5. **Predpisy týkajúce sa údržby**

Neuplatňuje sa

4.6. **Odborné spôsobilosti**

4.6.1. *Odborná spôsobilosť*

Personál železničného podniku a manažéra infraštruktúry musí nadobudnúť príslušnú odbornú spôsobilosť na to, aby dokázal plniť všetky nevyhnutné úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách. Takáto spôsobilosť zahŕňa odborné znalosti a schopnosť uplatniť tieto znalosti v praxi.

Minimálne požiadavky týkajúce sa odbornej kvalifikácie pre jednotlivé úlohy sú uvedené v dodatkoch F a G.

4.6.2. *Jazykové znalosti*

4.6.2.1. Zásady

Manažér infraštruktúry a železničný podnik musia zabezpečiť, aby bol ich príslušný personál spôsobilý používať komunikačné protokoly a zásady uvedené v dodatku C.

Ak je používateľský jazyk manažéra infraštruktúry odlišný od jazyka obvykle používaného personálom železničného podniku, takáto jazyková a komunikačná odborná príprava musí tvoriť rozhodujúcu súčasť celkového systému riadenia spôsobilostí železničného podniku.

Personál železničného podniku, ktorého úlohou je komunikácia s personálom manažéra infraštruktúry v súvislosti so záležitosťami rozhodujúcimi z bezpečnostného hľadiska, či už v normálnych, mimoriadnych alebo núdzových situáciách, musí mať dostatočnú úroveň znalostí používateľského jazyka manažéra infraštruktúry.

4.6.2.2. Úroveň znalostí

Úroveň znalostí používateľského jazyka manažéra infraštruktúry musí byť dostatočná na účely bezpečnosti.

a) Rušňovodič musí byť schopný aspoň:

— zaslať všetky správy uvedené v dodatku C a porozumieť im,

— efektívne komunikovať v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách,

— vyplniť tlačivá súvisiace s používaním knihy tlačív.

b) Ostatní členovia vlakového personálu, ktorých povinnosťou je komunikovať s manažérom infraštruktúry o záležitostiach rozhodujúcich z bezpečnostného hľadiska, musia byť schopní aspoň odoslať informácie opisujúce vlak a jeho prevádzkový stav a porozumieť im.

Úroveň znalostí v prípade personálu sprevádzajúceho vlak okrem rušňovodičov musí byť aspoň na úrovni 2 podľa dodatku E.

▼B

4.6.3. *Vstupné a priebežné posudzovanie personálu*

4.6.3.1. Základné prvky

Od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry sa vyžaduje, aby vymedzili proces posudzovania svojho personálu s cieľom splniť požiadavky stanovené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 ([13]) alebo nariadeniach Komisie (EÚ) č. 1158/2010 ([14]) a (EÚ) č. 1169/2010 ([15]).

4.6.3.2. Analýza a aktualizácia potrieb odbornej prípravy

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonajú analýzu potrieb odbornej prípravy príslušného personálu a vymedzia proces revízie a aktualizácie svojich individuálnych potrieb odbornej prípravy s cieľom splniť požiadavky stanovené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 alebo nariadeniach Komisie (EÚ) č. 1158/2010 a (EÚ) č.1169/2010.

V tejto analýze sa musí stanoviť rozsah aj komplexnosť a musí zohľadňovať riziká súvisiace s prevádzkou vlakov, trakciou a železničnými koľajovými vozidlami. Železničný podnik musí vymedziť proces, ktorým vlakový personál nadobudne a udržiava znalosti o tratiach, na ktorých pracuje. Tento proces musí byť:

— založený na informáciách o trati, ktoré poskytol manažér infraštruktúry a

— v súlade s procesom uvedeným v bode 4.2.1.

Pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“ sú prvky, ktoré treba zohľadniť, uvedené v dodatku F, pre úlohy súvisiace s „prípravou vlakov“ v dodatku G. Tieto prvky musia byť v potrebnom rozsahu zaradené ako súčasť odbornej prípravy personálu.

Je možné, že vzhľadom na druh prevádzky plánovanej zo strany železničného podniku alebo charakter siete prevádzkovanej manažérom infraštruktúry niektoré z prvkov v dodatkoch F a G nebudú vhodné. Tie prvky, ktoré sa nepovažujú za vhodné, a dôvody ich nevhodnosti sa musia zdokumentovať v analýze potrieb odbornej prípravy.

4.6.4. *Pomocný personál*

Železničný podnik zabezpečí, aby pomocný personál (napríklad zabezpečujúci stravovanie a upratovanie), ktorý netvorí súčasť vlakového personálu, mal okrem svojich základných pokynov takú odbornú prípravu, aby dokázal reagovať na pokyny členov vlakového personálu s úplnou odbornou prípravou.

([13]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762 z 8. marca 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 a (EÚ) č. 1169/2010 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018, s. 26).

([14]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1158/2010 z 9. decembra 2010 o spoločnej bezpečnostnej metóde na posudzovanie zhody s požiadavkami na získanie osvedčení o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 326, 10.12.2010, s. 11).

([15]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1169/2010 z 10. decembra 2010 o spoločnej bezpečnostnej metóde na posudzovanie zhody s požiadavkami na získanie povolenia týkajúceho sa bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 327, 11.12.2010, s. 13).

▼B

4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky**

4.7.1. *Úvod*

Personál uvedený v bode 4.2.1 ako personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti v súlade s bodom 2.1 musí byť primerane spôsobilý na to, aby zabezpečil dodržanie všetkých prevádzkových a bezpečnostných noriem.

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia vypracovať a zdokumentovať proces zavedený na splnenie lekárskych, psychologických a zdravotných požiadaviek na ich personál v rámci ich systému riadenia bezpečnosti.

Lekárske prehliadky špecifikované v bode 4.7.2 a akékoľvek súvisiace rozhodnutia o individuálnom telesnom zdraví personálu musí vykonať lekár.

Personál nesmie vykonávať činnosti rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, pokým je jeho bdelosť znížená v dôsledku požitia látok ako alkohol, drogy alebo psychotropné látky. Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia mať preto zavedené postupy na riadenie rizika súvisiaceho s tým, že členovia personálu prídu do práce pod vplyvom takýchto látok alebo takéto látky požívajú v práci.

Pokiaľ ide o stanovenie hraničných hodnôt uvedených látok, uplatňujú sa vnútroštátne predpisy členského štátu, v ktorom sa prevádzkuje vlaková doprava.

4.7.2. *Lekárske prehliadky a posudzovanie psychickej spôsobilosti*

4.7.2.1. Pred prijatím do zamestnania

4.7.2.1.1. *Minimálny obsah lekárskej prehliadky*

Lekárske prehliadky musia zahŕňať:

— všeobecnú lekársku prehliadku,

— prehliadku zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),

— rozbor moču alebo krvi na zistenie cukrovky a ostatných ochorení, ako je určené pri lekárskych vyšetreniach,

— zisťovanie užívania drog.

4.7.2.1.2. *Posudzovanie psychickej spôsobilosti*

Cieľom posudzovania psychickej spôsobilosti je podporovať železničný podnik pri zamestnávaní a riadení personálu, ktorý má kognitívne, psychomotorické, behaviorálne a osobnostné predpoklady bezpečne plniť svoje úlohy.

Pri stanovovaní obsahu posudzovania psychickej spôsobilosti sa musia zohľadniť aspoň tieto kritériá relevantné pre požiadavky na každú bezpečnostnú funkciu:

a) kognitívne:

— pozornosť a koncentrácia,

— pamäť,

— schopnosť vnímania,

— logické myslenie,

— komunikácia;

b) psychomotorické:

— rýchlosť reakcie,

— gestikulačná koordinácia;

▼B

c) behaviorálne a osobnostné:

— emocionálne sebaovládanie,

— behaviorálna spoľahlivosť,

— samostatnosť,

— svedomitosť.

Ak sa vynechá ktorýkoľvek z uvedených prvkov, príslušné rozhodnutie musí psychológ zdôvodniť a zdokumentovať.

Uchádzači musia preukázať svoju psychologickú spôsobilosť tak, že sa podrobia vyšetreniu, ktoré podľa rozhodnutia členského štátu vykoná alebo na ktoré dohliada psychológ alebo lekár.

4.7.2.2. Po prijatí do zamestnania

4.7.2.2.1. *Periodicita pravidelných lekárskych prehliadok*

Musí sa vykonať aspoň jedna systematická lekárska prehliadka:

— každých 5 rokov v prípade personálu vo veku do 40 rokov,

— každé 3 roky v prípade personálu vo veku od 41 do 62 rokov,

— každý rok v prípade personálu vo veku nad 62 rokov.

Ak si to vyžaduje zdravotný stav člena personálu, lekár musí stanoviť zvýšenú periodicitu prehliadok.

4.7.2.2.2. *Minimálny obsah pravidelnej lekárskej prehliadky*

Ak člen personálu spĺňa kritériá požadované v rámci prehliadky, ktorá sa vykonáva pred nástupom do zamestnania, pravidelné špecializované prehliadky musia zahŕňať aspoň:

— všeobecnú lekársku prehliadku,

— prehliadku zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),

— rozbor moču alebo krvi na zistenie cukrovky a ostatných ochorení, ako je určené pri lekárskych vyšetreniach,

— zisťovanie užívania drog, ak je indikované pri lekárskych vyšetreniach.

4.7.2.2.3. *Ďalšie lekárske prehliadky a/alebo posudzovanie psychickej spôsobilosti*

Okrem pravidelnej lekárskej prehliadky sa musí vykonať ďalšia špeciálna lekárska prehliadka a/alebo posudzovanie psychickej spôsobilosti, ak existuje opodstatnený dôvod spochybniť zdravotnú alebo psychickú spôsobilosť člena personálu alebo odôvodnené podozrenie z užívania drog alebo požívania alkoholu, ktoré prekračuje povolené hodnoty. Osobitne to platí po mimoriadnej udalosti nehode spôsobenej ľudskou chybou jednotlivca.

Železničný podnik a manažér infraštruktúry musia zaviesť systémy, ktorými v príslušných prípadoch zabezpečia vykonávanie takýchto ďalších prehliadok a posudzovania.

▼B

4.7.3. *Zdravotné požiadavky*

4.7.3.1. V š e o b e c n é p o ž i a d a v k y

Personál nesmie byť v takom zdravotnom stave ani sa podrobovať takému lekárskemu ošetreniu, ktoré by mohlo spôsobiť:

— náhlu stratu vedomia,

— zhoršenie vnímania alebo koncentrácie,

— náhlu fyzickú neschopnosť,

— zhoršenie rovnováhy alebo koordinácie,

— podstatné obmedzenie pohyblivosti.

Musia byť splnené tieto požiadavky na zrak a sluch:

4.7.3.2. P o ž i a d a v k y n a z r a k

— zraková ostrosť na diaľku s pomôckou alebo bez pomôcky: 0,8 (pravé oko + ľavé oko – merané samostatne), minimálne 0,3 pre slabšie oko,

— maximálne korekčné šošovky: ďalekozrakosť +5/krátkozrakosť –8. Lekár môže povoliť hodnoty mimo tohto rozpätia, a to vo výnimočných prípadoch a po vyžiadaní stanoviska oftalmológa,

— videnie na strednú vzdialenosť a na blízko: dostatočné, s pomôckou alebo bez pomôcky,

— kontaktné šošovky sú povolené,

— normálne videnie farieb: s použitím uznávanej skúšky, ako je Ishihara, v prípade potreby doplnenej inou uznávanou skúškou,

— zorné pole: normálne (neprítomnosť akejkoľvek abnormality ovplyvňujúcej úlohu, ktorá sa má vykonávať),

— videnie obidvoma očami: efektívne,

— binokulárne videnie: efektívne,

— citlivosť na kontrast: dobrá,

— neprítomnosť progresívnej očnej choroby,

— šošovkové implantáty, keratotómie a keratektómie sú povolené iba pod podmienkou, že sa budú kontrolovať raz ročne alebo podľa periodicity stanovenej lekárom.

4.7.3.3. P o ž i a d a v k y n a s l u c h

Dostatočný sluch potvrdený zvukovým audiogramom, teda:

— sluch dostatočne dobrý na vedenie telefonického rozhovoru a schopnosť počuť výstražné tóny a správy z vysielačky,

— je dovolené používať sluchové pomôcky.

4.8. **Ďalšie informácie o infraštruktúre a vozidlách**

4.8.1. *Infraštruktúra*

Požiadavky na údaje o železničnej infraštruktúre vzhľadom na subsystém prevádzka a riadenie dopravy, ktoré musia mať železničné podniky k dispozícii prostredníctvom registra infraštruktúry, sa uvádzajú v dodatku D.

▼B

Pokým register infraštruktúry nebude úplný, manažér infraštruktúry tieto informácie poskytne iným spôsobom bezplatne a podľa možností čo najskôr a v každom prípade do 15 dní, pokiaľ ide o prvé predloženie informácií, ak sa železničný podnik nedohodne na dlhšej lehote.

Manažér infraštruktúry musí železničný podnik informovať o zmenách v údajoch týkajúcich sa infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry vždy, keď má takéto informácie k dispozícii, alebo iným spôsobom, pokým register infraštruktúry neumožňuje takúto funkciu. Za správnosť údajov je zodpovedný manažér infraštruktúry.

V núdzových situáciách alebo v prípade potreby informácií v reálnom čase manažér infraštruktúry zabezpečí, aby železničný podnik dostal okamžité informácie prostredníctvom vhodných alternatívnych komunikačných prostriedkov.

4.8.2. *Železničné koľajové vozidlá*

Manažéri infraštruktúry musia mať k dispozícii tieto údaje týkajúce sa železničných koľajových vozidiel:

— údaj, či je vozidlo skonštruované z materiálov, ktoré môžu byť nebezpečné v prípade nehôd alebo požiaru (napríklad azbest). Za správnosť údajov je zodpovedný držiteľ,

— údaj o celkovej dĺžke vozidla vrátane nárazníkov, ak sú namontované. Za správnosť údajov je zodpovedný železničný podnik.

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY

5.1. **Vymedzenie**

„Komponenty interoperability“ sú vymedzené v článku 2 bode 7 smernice (EÚ) 2016/797.

5.2. **Zoznam komponentov**

Pokiaľ ide o subsystém prevádzka a riadenie dopravy, nie sú určené žiadne komponenty interoperability.

6. POSUDZOVANIE ZHODY KOMPONENTOV A/ALEBO ICH VHODNOSTI NA POUŽITIE A OVEROVANIE SUBSYSTÉMU

6.1. **Komponenty interoperability**

Keďže sa v tomto nariadení ešte nešpecifikujú nijaké komponenty interoperability, neuvádzajú sa žiadne opatrenia týkajúce sa posudzovania.

6.2. **Subsystém prevádzka a riadenie dopravy**

6.2.1. *Zásady*

Subsystém prevádzka a riadenie dopravy je funkčným subsystémom podľa prílohy II k smernici (EÚ) 2016/797.

V súlade s článkami 9 a 10 smernice (EÚ) 2016/798 železničné podniky a manažéri infraštruktúry preukážu zhodu s požiadavkami tohto nariadenia v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, ak žiadajú o nové bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie alebo o zmenu vydaného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia.

▼B

Podľa spoločných bezpečnostných metód na posudzovanie zhody a spoločných bezpečnostných metód týkajúcich sa systému riadenia bezpečnosti sa od národných bezpečnostných orgánov vyžaduje, aby zriadili kontrolný režim na dohľad nad zabezpečovaním zhody so systémom riadenia bezpečnosti vrátane všetkých TSI, ako aj na jeho monitorovanie. Treba poznamenať, že žiadny z prvkov uvedených v tomto nariadení si nevyžaduje samostatné posúdenie zo strany notifikovanej osoby.

Požiadavky v tomto nariadení, ktoré sa vzťahujú na štrukturálne subsystémy a ktoré sa uvádzajú v rozhraniach (bod 4.3), sa posudzujú podľa príslušných štrukturálnych TSI.

7. IMPLEMENTÁCIA

7.1. **Zásady**

V súlade s článkom 9 smernice (EÚ) 2016/798 železničné podniky a manažéri infraštruktúry zabezpečujú súlad s týmto nariadením v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti.

7.2. **Špecifické prípady**

7.2.1. *Úvod*

V ďalej uvedených špecifických prípadoch sú povolené tieto osobitné ustanovenia.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií:

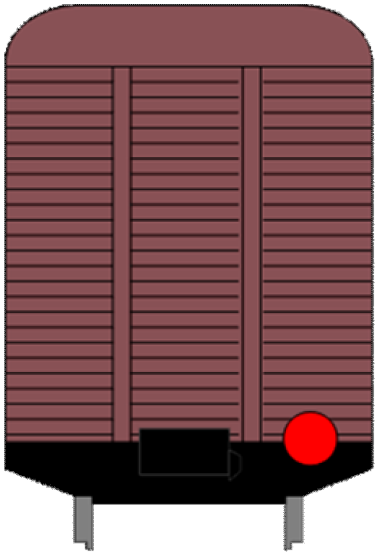
a) ustanovenia sa uplatňujú buď trvalo (permanently, prípad „P“), alebo dočasne (temporarily, prípad „T“);

b) Pokiaľ ide o dočasné prípady, členské štáty musia dosiahnuť zhodu s príslušným subsystémom do roku 2024 (prípad „T1“).

7.2.2. *Zoznam špecifických prípadov*

7.2.2.1. Trvalý špecifický prípad (P) Estónsko, Lotyšsko, Litva, Poľsko, Maďarsko a Slovensko

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.2.1.3.2, vlaky prevádzkované výlučne na sieti s rozchodom koľaje 1 520 mm v Estónsku, Litve, Lotyšsku, Poľsku, Maďarsku a na Slovensku môžu používať túto koncovú návesť vlaku.



Odrazový kotúč musí mať priemer 185 mm s priemerom červeného kruhu140 mm.

▼B

7.2.2.2. Trvalý špecifický prípad Írska a Spojeného kráľovstva pre Severné Írsko

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.2.1.3.2, vlaky prevádzkované výlučne na sieti s rozchodom koľaje 1 600 mm v Írsku a Severnom Írsku musia používať ako koncovú návesť vlaku dve stále červené svetlá.

7.2.2.3. Dočasný špecifický prípad (T1) Írsko a Spojené kráľovstvo

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.3.2.1, Írsko a Spojené kráľovstvo používajú v existujúcich systémoch alfanumerické číslo. Členské štáty stanovia požiadavky a časový harmonogram prechodu od alfanumerických čísel vlakov k numerickým číslam vlakov v cieľovom systéme.

7.2.2.4. Trvalý špecifický prípad (P) Fínsko

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.2.1.3.2 a implementáciu spoločného prevádzkového predpisu 5 dodatku B, Fínsko na nákladných vlakoch nepoužíva žiadnu koncovú návesť. Prostriedky na označenie koncovej návesti vlaku na nákladných vlakoch uvedené v bode 4.2.2.1.3.2 sú akceptované aj vo Fínsku.

▼B

Dodatok A

Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS

Prevádzkové predpisy ERTMS/ETCS a ERTMS/GSM-R sa uvádzajú v dokumente „ERTMS operational principles and rules – version 5“ (Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS – verzia 5) vydanom 9.4.2019 ([1]).

([1]) Uverejnené na webovom sídle ERA (www.era.europa.eu).

▼B

Dodatok B

Spoločné prevádzkové zásady a predpisy

B1. **Základné prevádzkové zásady**

1. Pri metóde udeľovania súhlasu na jazdu vlaku sa medzi vlakmi musí zachovať bezpečný interval.

2. Vlak je prevádzkovaný na úseku trate len v prípade, ak je zostava vlaku zlučiteľná s infraštruktúrou.

3. Pred začiatkom jazdy alebo pred pokračovaním v nej sa musí zabezpečiť, aby boli cestujúci, personál a tovar prepravovaní bezpečne.

4. Vlak môže začať jazdu alebo v nej pokračovať až po získaní súhlasu na jazdu a všetkých potrebných informácií na vymedzenie podmienok tohto súhlasu.

5. Ak je známe alebo ak existuje podozrenie, že by jazda nebola bezpečná, musí sa vlaku zabrániť pokračovať v jazde na úseku trate, až kým sa neprijmú opatrenia, ktoré vlaku umožnia bezpečne pokračovať v jazde.

6. Vlak nesmie pokračovať v prevádzke, ak sa v každom ohľade zistí, že to nie je bezpečné, až pokým sa neprijmú opatrenia, ktoré vlaku umožnia bezpečne pokračovať v jazde.

B2. **Spoločné prevádzkové predpisy**

V prípade prevádzky za mimoriadnych podmienok je potrebné brať do úvahy aj opatrenia pre prípad mimoriadnej udalosti uvedené v bode 4.2.3.6.3.

1. PIESKOVANIE

Ak je vlak vybavený ručne ovládaným pieskovacím zariadením, rušňovodičovi musí byť umožnené vykonávať pieskovanie kedykoľvek, musí sa ho však vyvarovať v týchto prípadoch:

— v oblasti výhybiek a priecestí,

— počas brzdenia pri rýchlostiach nižších ako 20 km/h,

— v prípade stojaceho vlaku.

Výnimky z uvedených prípadov sa uplatňujú:

— ak existuje riziko prejdenia návesti „stoj“ (Signal Passed At Danger, SPAD) alebo v prípade iného závažného incidentu a keď by pieskovanie mohlo zvýšiť adhéziu,

— pri rozjazde vlaku,

— keď sa vyžaduje odskúšanie pieskovacieho zariadenia na hnacej jednotke.

▼B

2. ODCHOD VLAKU

Rušňovodič môže odísť z východiskovej stanice alebo po plánovanom zastavení, ak sú splnené tieto podmienky:

— po tom, ako rušňovodič dostal súhlas na jazdu vlaku,

— po splnení podmienok na jazdu vlaku,

— ak nastal čas odchodu, s výnimkou prípadov, keď sa udelí povolenie na odchod pred plánovaným časom.

3. NEUDELENIE SÚHLASU NA JAZDU VLAKU V PREDPOKLADANOM ČASE

Ak rušňovodič nedostal súhlas na jazdu vlaku v predpokladanom čase a nemá žiadne informácie o dôvode, informuje osobu riadiacu dopravu.

4. ÚPLNÁ PORUCHA PREDNÝCH SVETIEL

Ak rušňovodič nie je schopný zapnúť žiadne z predných svetiel:

4.1. **Za dobrej viditeľnosti**

Rušňovodič musí informovať o poruche osobu riadiacu dopravu. Vlak pokračuje maximálnou povolenou rýchlosťou do najbližšieho miesta, kde možno predné svetlo opraviť/vymeniť alebo vymeniť dotknuté vozidlo. Keď rušňovodič pokračuje v jazde, musí v prípade potreby alebo podľa pokynov osoby riadiacej dopravu používať zvukové výstražné zariadenie vlaku.

4.2. **Za tmy alebo zníženej viditeľnosti**

Rušňovodič musí informovať o poruche osobu riadiacu dopravu. Ak je na čele vlaku namontované prenosné predné svetlo vydávajúce biele svetlo, vlak pokračuje maximálnou rýchlosťou, akú možno povoliť v prípade takejto poruchy, do najbližšieho miesta, kde možno predné svetlo opraviť/vymeniť alebo vymeniť dotknuté vozidlo.

Ak prenosné predné svetlo nie je k dispozícii, vlak nesmie pokračovať v jazde, pokiaľ osoba riadiaca dopravu nevydá oficiálne pokyny na pokračovanie do najbližšieho vhodného miesta na uvoľnenie trate.

Keď rušňovodič pokračuje v jazde, musí v prípade potreby alebo podľa pokynov osoby riadiacej dopravu používať zvukové výstražné zariadenie vlaku.

5. ÚPLNÁ PORUCHA KONCOVEJ NÁVESTI

1. Ak osoba riadiaca dopravu zistí úplnú poruchu koncovej návesti vlaku, prijme opatrenia na zastavenie vlaku na vhodnom mieste a informuje rušňovodiča.

▼B

2. Rušňovodič potom skontroluje, či je vlak celý, a v prípade potreby opraví/vymení koncovú návesť vlaku.

3. Rušňovodič nahlási osobe riadiacej dopravu, že vlak je pripravený pokračovať. V opačnom prípade, ak oprava nie je možná, vlak nesmie pokračovať, pokiaľ sa osoba riadiaca dopravu nedohodne s rušňovodičom na osobitných opatreniach.

6. PORUCHA ZVUKOVÉHO VÝSTRAŽNÉHO ZARIADENIA VLAKU

Ak dôjde k poruche zvukového výstražného zariadenia, rušňovodič informuje o poruche osobu riadiacu dopravu. Vlak nesmie prekročiť rýchlosť povolenú v prípade poruchy zvukového výstražného zariadenia a pokračuje až do najbližšieho miesta, kde možno zvukové výstražné zariadenie opraviť alebo vymeniť dotknuté vozidlo. Rušňovodič musí byť pripravený zastaviť pred akýmkoľvek priecestím, pri ktorom musí použiť zvukové výstražné zariadenie, a v jazde cez priecestie pokračuje až potom, keď je to bezpečné. Ak má viactónové zvukové výstražné zariadenie poruchu, ale funguje aspoň jeden tón, vlak môže pokračovať obvyklým spôsobom.

7. PORUCHA PRIECESTIA

7.1. **Zastavenie prejazdu vlakov cez priecestie v poruche**

Ak sa zistí technická porucha, ktorá má vplyv na bezpečnosť vlakov prechádzajúcich cez priecestie, musí sa zamedziť normálny prejazd vlakov cez priecestie, až kým sa neobnoví bezpečná prevádzka.

7.2. **Prejazd vlakov cez priecestie v poruche (ak je povolený)**

1. Ak povaha poruchy umožňuje vlakom pokračovať v jazde, povolí sa rušňovodičom jednotlivých vlakov, aby pokračovali v jazde a prešli cez priecestie.

2. Po tom, ako rušňovodič dostane pokyn prejsť cez priecestie v poruche, rušňovodič prejde cez dané priecestie podľa tohto pokynu. Ak je na priecestí prekážka, rušňovodič prijme všetky možné opatrenia nevyhnutné na zastavenie.

3. Počas príjazdu k priecestiu rušňovodič v prípade potreby, alebo ak na to dostal oficiálny pokyn od osoby riadiacej dopravu, použije zvukové výstražné zariadenie. V prípade, že priecestie je voľné, rušňovodič pokračuje a zrýchli vlak hneď, ako čelo vlaku jednoznačne prejde cez priecestie.

8. PORUCHA HLASOVEJ RÁDIOKOMUNIKÁCIE

8.1. **Porucha rádiového systému vlaku zistená počas prípravy vlaku**

V prípade poruchy rádiového systému vlaku, vlak nesmie začať prevádzku na tratiach, kde je potrebné použitie rádiového systému.

▼B

8.2. **Porucha hlasovej rádiokomunikácie po začatí prevádzky vlaku**

Všetky druhy porúch

Ak rušňovodič zistí, že primárna hlasová rádiokomunikácia je chybná, musí čo najskôr akýmkoľvek dostupným spôsobom informovať osobu riadiacu dopravu.

Pre pokračovanie jazdy vlaku sa rušňovodič musí riadiť pokynmi vydanými osobou riadiacou dopravu.

Porucha vo vlaku

Vlak s poruchou hlasovej rádiokomunikácie môže:

— pokračovať v prevádzke, ak sú k dispozícii iné prostriedky komunikácie medzi rušňovodičom a osobou riadiacou dopravu, alebo

— pokračovať do najbližšieho miesta, kde možno rádiový systém opraviť alebo vymeniť dotknuté vozidlo, ak nie sú k dispozícii iné prostriedky hlasovej komunikácie medzi rušňovodičom a osobou riadiacou dopravu.

9. JAZDA PODĽA ROZHĽADU

Ak má rušňovodič jazdiť podľa rozhľadu, musí:

— jazdiť obozretne, kontrolovať rýchlosť vzhľadom na viditeľnosť trate pred sebou, aby mohol v rámci viditeľnej časti zastaviť na krátku vzdialenosť pred akýmkoľvek vozidlom, návestidlom zakazujúcim jazdu alebo prekážkou na infraštruktúre, a

— dodržať maximálnu rýchlosť pre jazdu podľa rozhľadu.

Toto sa nevzťahuje na nečakanú prekážku, ktorá vstúpi do pásma dráhy v rámci zábrzdnej vzdialenosti.

10. POMOC PRI PORUCHE VLAKU

1. Ak dôjde k zastaveniu vlaku v dôsledku poruchy, rušňovodič o poruche a jej okolnostiach okamžite informuje osobu riadiacu dopravu.

2. Ak je potrebný pomocný vlak, musia sa rušňovodič s osobou riadiacou dopravu dohodnúť minimálne na týchto aspektoch:

— potrebný druh pomocného vlaku,

— či je požadovaný konkrétny smer (čelo alebo koniec),

— poloha vlaku, ktorý má poruchu.

Potom ako rušňovodič požiadal o pomoc, sa vlak nesmie uviesť do pohybu, a to ani vtedy, ak sa poruchu podarí opraviť:

— kým nepríde pomocný vlak alebo

— kým sa rušňovodič s osobou riadiacou dopravu nedohodnú na alternatívnych opatreniach.

▼B

3. Osoba riadiaca dopravu nesmie pomocnému vlaku povoliť jazdu do úseku obsadeného vlakom, ktorý má poruchu, kým sa nepotvrdí, že vlak, ktorý má poruchu, nebude pokračovať v jazde.

Keď je pomocný vlak pripravený na vjazd do úseku obsadeného vlakom, ktorý má poruchu, osoba riadiaca dopravu informuje rušňovodiča pomocného vlaku minimálne o:

— polohe vlaku, ktorý má poruchu,

— mieste, kam sa má vlak s poruchou odtiahnuť.

4. Rušňovodič spojeného vlaku zabezpečí, aby:

— bol pomocný vlak spriahnutý s vlakom, ktorý má poruchu, a

— bol skontrolovaný brzdiaci účinok vlaku, bola pripojená automatická brzda (ak je zlučiteľná) a vykonaná skúška brzdy.

5. Ak je spojený vlak pripravený pokračovať v jazde, rušňovodič, ktorý ho vedie, kontaktuje osobu riadiacu dopravu, informuje ju o akýchkoľvek obmedzeniach a vedie vlak v súlade s pokynmi vydanými osobou riadiacou dopravu.

11. POVOLENIE NA PREJDENIE NÁVESTI „STOJ“/ZNAČKY „STOJ“

Rušňovodič príslušného vlaku musí mať súhlas na prejdenie návesti „stoj“/značky „stoj“.

Pri udeľovaní povolenia musí osoba riadiaca dopravu dať rušňovodičovi všetky pokyny týkajúce sa jazdy.

Rušňovodič sa musí riadiť podľa týchto pokynov a nesmie prekročiť žiadne obmedzenie rýchlosti, ktoré je uložené, až kým nepríde na miesto, kde je možné pokračovať v normálnej prevádzke.

12. CHYBY TRAŤOVÉHO NÁVESTENIA

Ak sa zistí niektorá z týchto chýb:

— návesť sa nezobrazuje tam, kde by mala byť zobrazená,

— na návestidle sa zobrazuje nesprávna návesť,

— pri jazde k návestidlu sa zobrazuje nesprávny sled návestí,

— návesť na návestidle nie je zreteľne viditeľná,

rušňovodič sa musí riadiť podľa najviac obmedzujúcej návesti, akú môže návestidlo zobraziť.

Vždy, keď rušňovodič spozoruje abnormálne fungovanie návestí na návestidlách, nahlási to osobe riadiacej dopravu.

13. NÚDZOVÉ VOLANIE

Pri prijímaní núdzového volania musí rušňovodič predpokladať, že došlo k nebezpečnej situácii, a vykonať všetky kroky potrebné na zamedzenie alebo zníženie následkov takejto situácie.

▼B

Okrem toho rušňovodič musí:

— okamžite znížiť rýchlosť vlaku na rýchlosť vhodnú pre jazdu podľa rozhľadu a

— ísť podľa rozhľadu, pokiaľ od osoby riadiacej dopravu nedostal iný pokyn, a

— riadiť sa pokynmi osoby riadiacej dopravu.

Rušňovodiči, ktorým bolo nariadené zastaviť, nesmú uviesť vlak znovu do pohybu bez povolenia osoby riadiacej dopravu. Ostatní rušňovodiči musia pokračovať v jazde podľa rozhľadu dovtedy, kým nedostanú od osoby riadiacej dopravu informáciu, že jazda podľa rozhľadu už nie je potrebná.

14. OKAMŽITÉ OPATRENIA NA ZAMEDZENIE NEBEZPEČENSTVA PRE VLAKY

1. Personál železničného podniku/manažéra infraštruktúry, ktorý sa dozvie o nebezpečenstve pre vlaky, musí podniknúť okamžité kroky na zastavenie všetkých vlakov, ktorých sa to môže týkať, a prijme všetky ďalšie opatrenia potrebné na zamedzenie vzniku škody alebo strát.

2. Každý rušňovodič, ktorý sa dozvie o nebezpečenstve hroziacom jeho vlaku, ho musí zastaviť a okamžite na nebezpečenstvo upozorní osobu riadiacu dopravu.

15. PORUCHA VOZIDLOVÉHO ZARIADENIA

Železničný podnik určí prípady, v ktorých porucha vozidlového zariadenia ovplyvňuje jazdu vlaku.

Železničný podnik musí rušňovodičovi a/alebo vlakovému personálu poskytnúť potrebné informácie o tom, ako konať v prípade, ak poruchy vozidlového zariadenia ovplyvňujú prevádzku vlaku.

Ak rušňovodič zistí akúkoľvek poruchu vozidlového zariadenia ovplyvňujúcu prevádzku vlaku:

— informuje osobu riadiacu dopravu o situácii a obmedzeniach vlaku, ak by vlaku bolo povolené pokračovať v jazde,

— rušňovodič nezačne ani neobnoví jazdu, kým mu na to osoba riadiaca dopravu nevydá povolenie,

— pokračuje v jazde v súlade s obmedzeniami vlaku, ak osoba riadiaca dopravu vydá povolenie na začatie alebo pokračovanie jazdy vlaku.

Ak osoba riadiaca dopravu nevydá povolenie na začatie alebo obnovu jazdy vlaku, rušňovodič sa riadi pokynmi vydanými osobou riadiacou dopravu.

16. PREJDENIE KONCA DOVOLENEJ JAZDY BEZ POVOLENIA

— Ak rušňovodič zistí, že vlak prešiel koniec dovolenej jazdy bez povolenia, musí vlak okamžite zastaviť.

— Ak je vlak zastavený prostredníctvom ATP/TPS, rušňovodič prijme opatrenia na podporu núdzovej brzdy.

▼B

— Rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu.

— Ak osoba riadiaca dopravu zistí, že vlak prešiel koniec dovolenej jazdy bez povolenia, musí okamžite prijať potrebné opatrenia na zastavenie vlaku.

— Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu musia prijať všetky potrebné opatrenia, aby zabránili akémukoľvek pohybu.

Ak vlak môže pokračovať, rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu. Osoba riadiaca dopravu postaví alebo skontroluje vlakovú cestu na pokračovanie jeho jazdy a vydá všetky potrebné pokyny.

17. PORUCHA TRAŤOVÉHO ZARIADENIA VRÁTANE TROLEJOVÉHO VEDENIA

— Manažér infraštruktúry určí, či porucha traťového zariadenia (vrátane trolejového vedenia) ovplyvňuje bezpečnú a/alebo efektívnu prevádzku vlakov.

— Manažér infraštruktúry poskytne rušňovodičovi všetky potrebné pokyny, podľa ktorých má v prípade takejto poruchy konať, ako sa uvádza v bode 4.2.1.2.2.3 tohto nariadenia.

— Ak rušňovodič zistí akúkoľvek poruchu akéhokoľvek traťového zariadenia (vrátane trolejového vedenia), ktorá ovplyvňuje bezpečnú a/alebo efektívnu prevádzku vlakov, čo najskôr o situácii informuje osobu riadiacu dopravu a riadi sa pokynmi vydanými osobou riadiacou dopravu.

▼B

Dodatok C

Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti

C1. **Ústna komunikácia**

1. **Rozsah pôsobnosti a účel**

V tomto dodatku sa stanovujú pravidlá komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti medzi vlakovým personálom, najmä rušňovodičom, a osobou riadiacou dopravu, a to predovšetkým s cieľom vymedziť jej štruktúru, metodiku a obsah. Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti má prednosť pred akoukoľvek inou komunikáciou.

2. **Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti**

2.1. *Komunikačná štruktúra*

Prenos správ týkajúcich sa bezpečnosti musí byť stručný a jasný a pokiaľ je to možné, nemal by obsahovať skratky. Aby sa zabezpečilo, že správa bude zrozumiteľná a že sa budú môcť vykonať potrebné opatrenia, musí každý, kto odosiela správu, uviesť aspoň tieto body:

— svoju presnú polohu,

— funkciu, ktorú vykonáva, a informácie o opatreniach, ktoré sú potrebné.

Rušňovodiči sa identifikujú číslom a polohou vlaku.

Osoby riadiace dopravu sa identifikujú nimi riadenou oblasťou alebo polohou stavadla.

2.2. *Metodika komunikácie*

Každý, kto odosiela správu, musí:

— skontrolovať, či bola správa prijatá a zopakovaná podľa požiadaviek. Keďže núdzové správy sú určené na poskytovanie naliehavých prevádzkových pokynov, ktoré priamo súvisia s bezpečnosťou železníc, zopakovanie takýchto správ možno vynechať,

— v prípade potreby opraviť chybu, ktorá sa stala v správe,

— v prípade potreby informovať príslušnú osobu o tom, ako je možné ho kontaktovať.

Pri komunikácii osôb riadiacich dopravu a rušňovodičov je povinnosťou osôb riadiacich dopravu uistiť sa, že komunikujú s rušňovodičom vo svojej riadenej oblasti. To je dôležité vtedy, ak komunikácia prebieha v oblastiach, kde sa prekrývajú komunikačné hranice. Táto zásada sa uplatňuje aj pri obnovení prerušeného prenosu.

▼B

2.3. *Obsah komunikácie*

Všetci účastníci použijú na identifikáciu tieto správy:

— osoba riadiaca dopravu:

Vlak ..... … [číslo vlaku] tu je ..... … [riadená oblasť/umiestnenie stavadla]

— rušňovodič:

tu je vlak ..... … [číslo vlaku] na ..... … [poloha]

Všetci účastníci používajú pri komunikačnom postupe túto terminológiu:

Situácia	Terminológia
Výraz, ktorým sa možnosť hovoriť odovzdáva opačnej strane	*prepínam*
Výraz potvrdzujúci, že zaslaná správa bola prijatá	*prijaté*
Výraz používaný vtedy, keď sa žiada opakovanie správy v prípade zlého príjmu alebo neporozumenia	*zopakujte*
Výraz potvrdzujúci, že opakovaná správa presne zodpovedá odoslanej správe	*správne*
Výraz oznamujúci, že opakovaná správa nezodpovedá odoslanej správe	*chyba (+ opakujem)*
Výraz používaný vtedy, ak je prerušenie komunikácie dočasné a spojenie nie je prerušené, a druhá strana má čakať:	*čakajte*
Výraz používaný vtedy, keď chceme druhej strane oznámiť, že komunikácia môže byť prerušená, ale mala by byť obnovená neskôr	*zavolám znovu*
Výraz oznamujúci koniec správy	*koniec*

Štandardná terminológia, ktorú musia pri komunikačnom postupe používať všetci účastníci bez prekladu:

Situácia	Štandardná terminológia
Výraz oznamujúci núdzovú situáciu	*mayday, mayday, mayday*

Tento výraz sa neprekladá a nemusí sa používať v prípade, ak je vo vlaku k dispozícii funkcia núdzového volania (napr. GSM-R).

▼B

3. **Pravidlá komunikácie**

Aby bola komunikácia týkajúca sa bezpečnosti správne pochopená, bez ohľadu na používaný komunikačný prostriedok sa prijmú tieto pravidlá:

3.1. *Medzinárodná fonetická abeceda*

Medzinárodná fonetická abeceda sa používa:

— na identifikáciu písmen abecedy,

— na hláskovanie slov a názvov miest, ktoré majú zložitú výslovnosť alebo môžu byť nesprávne porozumené,

— pri identifikácii označenia návestidiel alebo výhybiek.

A	alfa	G	golf	L	lima	Q	quebec	V	victor
B	bravo	H	hotel	M	mike	R	romeo	W	whisky
C	charlie	I	india	N	november	S	sierra	X	x-ray
D	delta	J	juliet	O	oscar	T	tango	Y	yankee
E	echo	K	kilo	P	papa	U	uniform	Z	zulu
F	foxtrot								

3.2. *Čísla*

Čísla sa musia vyslovovať po jednotlivých číslicach:

0 = nula

1 = jeden

2 = dva

3 = tri

4 = štyri

5 = päť

6 = šesť

7 = sedem

8 = osem

9 = deväť

C2. **Prevádzkové pokyny**

1. **Úvod**

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry používajú európske pokyny pri komunikačnom postupe v týchto prípadoch:

1. súhlas na prejdenie konca dovolenej jazdy – návesti „stoj“/značky „stoj“;

2. súhlas na ďalšiu jazdu po zastavení činnosťou zariadenia ETCS;

3. príkaz na státie, povinnosť ukončiť jazdu (ETCS);

▼B

4. zrušenie prevádzkového pokynu;

5. rozkaz na jazdu s obmedzeniami;

6. rozkaz na jazdu podľa rozhľadu;

7. súhlas na jazdu v režime Jazda na zodpovednosť personálu (ETCS) po príprave na jazdu;

8. súhlas na prejdenie priecestia v poruche;

9. rozkaz na jazdu s obmedzením trakčnej sústavy;

10. – 20. VYHRADENÉ

Čísla 1 až 20 sú vyhradené pre európske pokyny, čísla 1 – 5 a číslo 7 sú povinné pre ETCS. Ak sa v prevádzkovom pokyne týkajúcom sa systému triedy B vyžaduje viac informácií než v európskych pokynoch, možno miesto neho použiť vnútroštátny pokyn. V takom prípade môže manažér infraštruktúry vymedziť tieto požiadavky vo svojich vnútroštátnych pokynoch. Ak sú očíslované, musia sa vnútroštátne pokyny vymedzené jednotlivými manažérmi infraštruktúry začínať od čísla 21. Vnútroštátne pokyny musia mať minimálne rovnaký obsah ako európske pokyny.

2. **Obsah**

Prevádzkový pokyn musí obsahovať minimálne tieto údaje:

— kde bol vydaný (poloha osoby riadiacej dopravu),

— dátum, kedy bol vydaný (neplatí pri ústnom pokyne),

— na ktorý vlak/posunovací diel sa vzťahuje,

— jasné, presné a jednoznačné pokyny,

— jedinečnú identifikáciu stanovenú osobou riadiacou dopravu.

V závislosti od okolností môže prevádzkový pokyn obsahovať aj:

— čas, kedy bol vydaný,

— kde sa uvedený vlak/posunovací diel nachádza, na ktorú polohu sa vzťahuje,

— identifikáciu rušňovodiča,

— identifikáciu osoby, ktorá ho vydala,

— overenie (podpis alebo elektronické potvrdenie) o prijatí pokynu.

Akýkoľvek vydaný prevádzkový pokyn možno zrušiť iba európskym pokynom č. 4, ktorý sa výslovne odvoláva na jedinečnú identifikáciu pokynu, ktorý sa má zrušiť.

▼B

3. **Doručenie prevádzkových pokynov**

V európskom pokyne sú zahrnuté informácie doručené elektronicky, ústne, fyzicky na papieri alebo ako ústne pokyny, ktoré si má rušňovodič zapísať, alebo inými bezpečnými spôsobmi komunikácie s rovnakou úrovňou informácií.

V zásade, ak je potrebné, aby si rušňovodič prevádzkový pokyn zapísal, vlak musí stáť. Železničný podnik a príslušný manažér infraštruktúry môžu spoločne vykonať posúdenie rizika, ktoré by v dôsledku toho mohlo vymedziť podmienky, za ktorých je bezpečné odchýliť sa od tejto zásady.

Prevádzkový pokyn sa doručí čo najbližšie k dotknutej oblasti.

Prevádzkový pokyn má prednosť pred príslušnými návesťami, ktoré zobrazujú traťové návestidlá a/alebo DMI. Ak sa uplatňuje nižšia povolená rýchlosť alebo nižšia rýchlosť uvoľnenia, než je maximálna rýchlosť predpísaná v prevádzkovom pokyne, uplatní sa najnižšia rýchlosť.

Osoba riadiaca dopravu vydáva prevádzkový pokyn iba vtedy, ak bolo identifikované číslo vlaku a, v prípade potreby, poloha vlaku/posunovacieho dielu. Pred uplatnením prevádzkového pokynu rušňovodič skontroluje, či sa prevádzkový pokyn týka jeho vlaku/posunovacieho dielu a jeho aktuálnej alebo identifikovanej polohy.

4. **Informovanosť o prevádzkových pokynoch**

Železničný podnik musí vymedziť postup, ktorým sa zabezpečí, aby bol rušňovodič o prevádzkovom pokyne informovaný, skôr než vlak príde na miesto, kde pokyn musí byť vykonaný.

Ak sa prevádzkový pokyn nemusí vykonať bezprostredne po jeho vydaní, rušňovodič musí mať možnosť prevádzkový pokyn opätovne vyhľadať.

5. **Monitorovanie postupov doručenia a používania prevádzkového pokynu**

V rámci súladu s nariadením (EÚ) 2018/762 a smernicou (EÚ) 2016/798 manažér infraštruktúry a železničný podnik monitorujú postupy doručenia a používania prevádzkových pokynov.

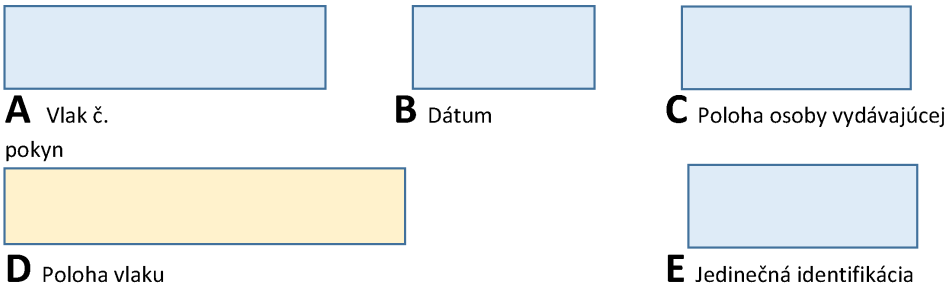
6. **Európske pokyny**

V európskom pokyne sa každej kolónke s informáciami pridelí vlastný identifikátor.

Zatiaľ čo obsah a identifikátory sú pevne stanovené, samotný formát je orientačný.

Ak sa špecifická kolónka s informáciami v členskom štáte alebo v sieti manažéra infraštruktúry nepoužíva, nie je povinné zobrazovať túto kolónku v európskom pokyne a žiadna kolónka sa nepridá.

▼B



1 Európsky pokyn č. 1 – Súhlas na prejdenie konca dovolenej jazdy/návesti „stoj“/značky „stoj“ pri

1.10 Km/Návesť/Z

1.11 Km/Návesť/Z/Do

1.12 Km/Návesť/do

x.30 Jazda maximálnou rýchlosťou

x.31 Km/h/Mph z x.32 Poloha Km/Návesť do x.33 Poloha Km/Návesť

x.40 Je oslobodený od povinnosti jazdiť podľa rozhľadu

x.60 Stanoviť rýchlosť pre režim SR na

x.61 Km/h/Mph

x.65 Stanoviť vzdialenosť pre režim SR na

x.66 m

x.90 Ďalšie pokyny

x.91 Voľný text



▼B



A Vlak/posunovací diel č. pokyn



B Dátum



C Poloha osoby vydávajúcej



D Poloha vlaku/posunovacieho dielu



E Jedinečná identifikácia

2

Európsky pokyn č. 2 – Súhlas na ďalšiu jazdu po zastavení činnosťou zariadenia ETCS

2.10 Zvoliť štart a ak nebol prijatý súhlas na jazdu (MA), môže odísť v režime SR

2.11 Zvoliť SH

x.30 Jazda maximálnou rýchlosťou

x.31 Km/h/Mph z x.32 Poloha/Km/Návesť do x.33 Poloha/Km/Návesť

x.40 Je oslobodený od povinnosti jazdiť podľa rozhľadu

x.45 Preskúmať trať z tohto dôvodu

x.46 Voľný text

x.50 Oznámiť zistenia (komu)

x.51 Voľný text

x.60 Stanoviť rýchlosť pre režim SR na

x.61 Km/Mph

x.65 Stanoviť vzdialenosť pre režim SR na

x.66 KM/míle

x.90 Ďalší pokyn

x.91 Voľný text



M Identifikácia rušňovodiča

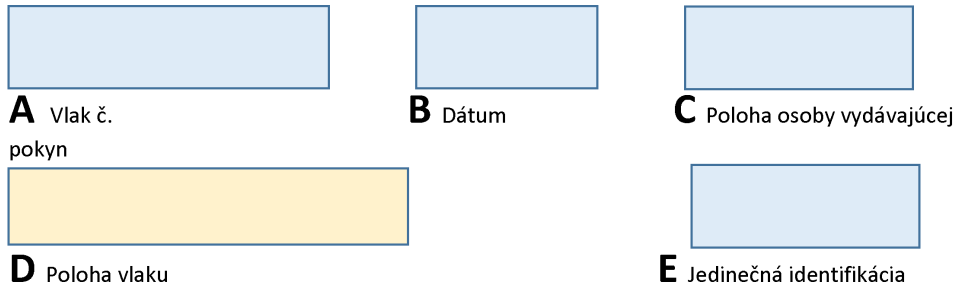


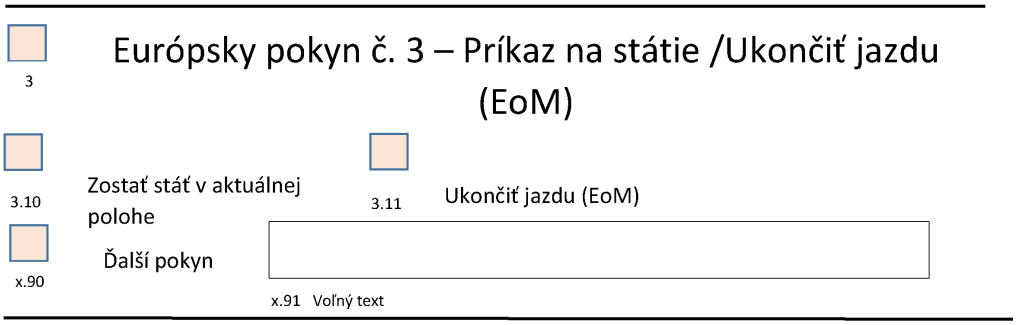
N Identifikácia osoby vydávajúcej pokyn

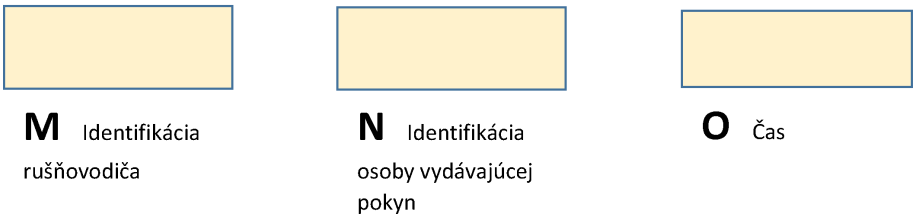


O Čas

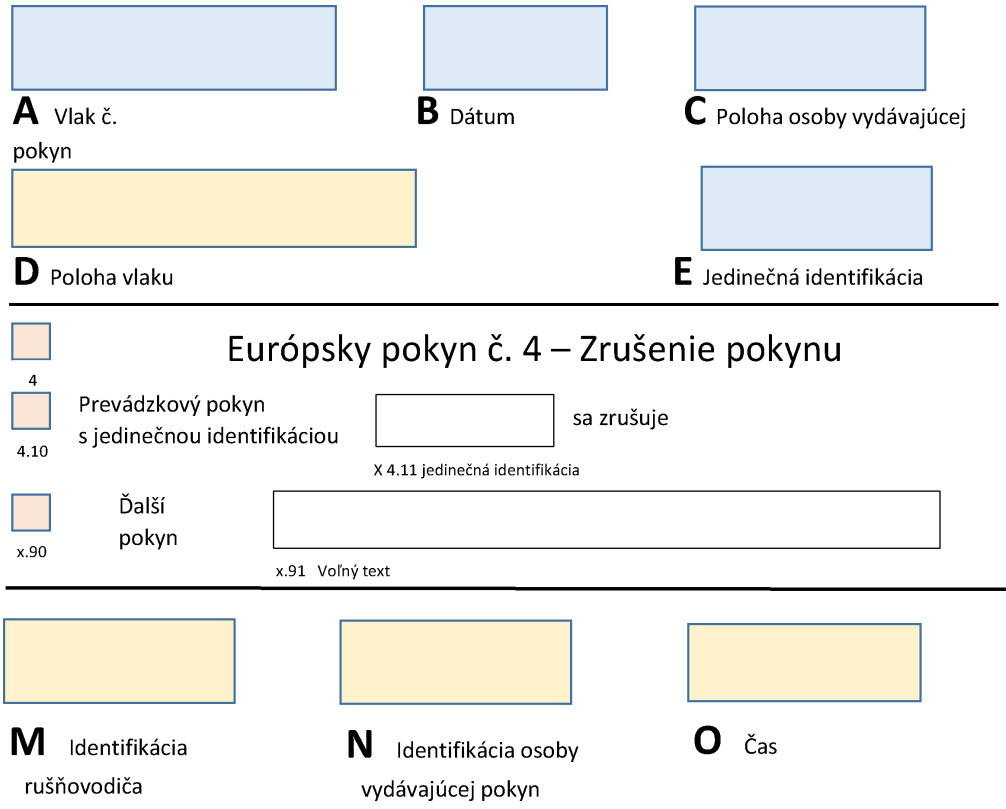
▼B


A Vlak č.
pokyn
B Dátum
C Poloha osoby vydávajúcej
D Poloha vlaku
E Jedinečná identifikácia

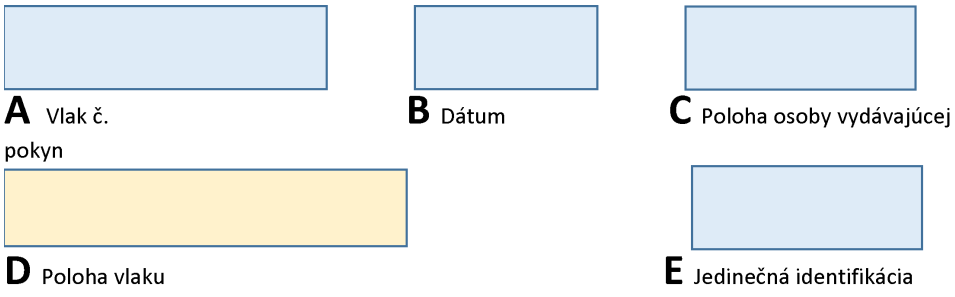

3
Európsky pokyn č. 3 – Príkaz na státie /Ukončiť jazdu (EoM)
3.10
Zostať stáť v aktuálnej polohe
3.11
Ukončiť jazdu (EoM)
x.90
Ďalší pokyn
x.91 Voľný text


M Identifikácia rušňovodiča
N Identifikácia osoby vydávajúcej pokyn
O Čas

▼B


A Vlak č.
pokyn
B Dátum
C Poloha osoby vydávajúcej
D Poloha vlaku
E Jedinečná identifikácia
Európsky pokyn č. 4 – Zrušenie pokynu
4
4.10
Prevádzkový pokyn
s jedinečnou identifikáciou
sa zrušuje
X 4.11 jedinečná identifikácia
x.90
Ďalší
pokyn
x.91 Voľný text
M Identifikácia
rušňovodiča
N Identifikácia osoby
vydávajúcej pokyn
O Čas

▼B



5

Európsky pokyn č. 5 – Rozkaz na jazdu s rýchlostným obmedzením

x.30 Jazda maximálnou rýchlosťou

x.31 Km/h/Mph

Medzi/v

x.32 Poloha/Km/Návesť

a

x.33 Poloha/Km/Návesť

na

5.39 Koľaj/Trať

z

x.35 Poloha/Km/Návesť

do

x.36 Poloha/Km/Návesť

Traťové tabule

5.37 Áno

5.38 Nie

x.45 Preskúmať trať z tohto dôvodu

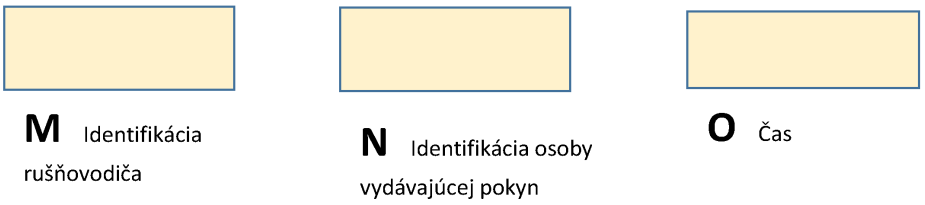
x.46 Voľný text

x.50 Oznámiť zistenia (komu)

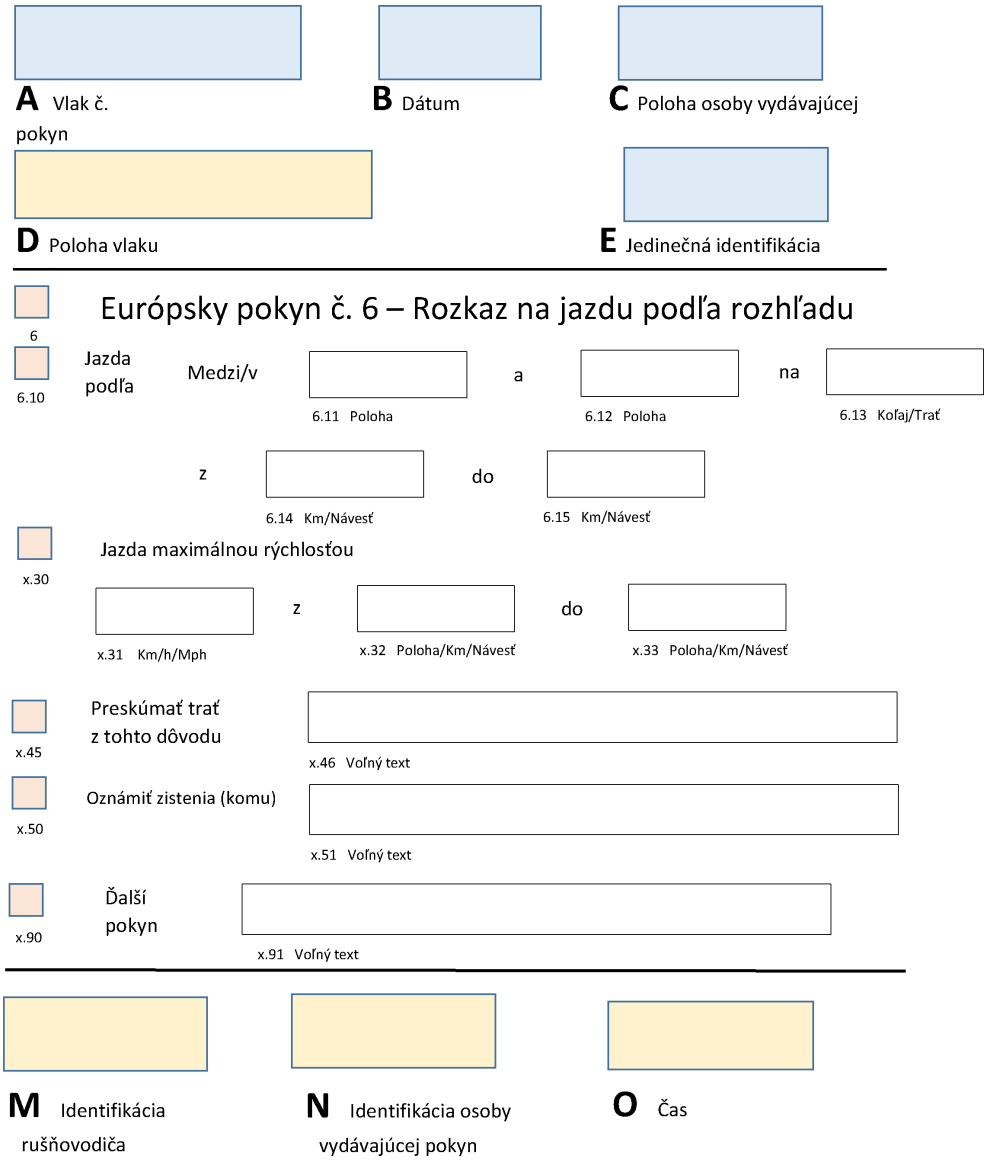
x.51 Voľný text

x.90 Ďalší pokyn

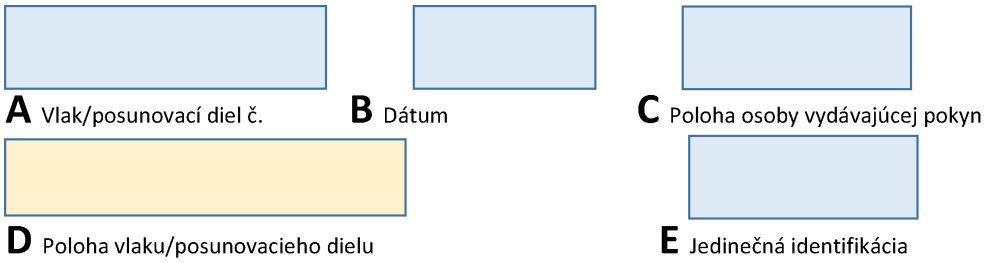
x.91 Voľný text



▼B


A Vlak č.
pokyn
B Dátum
C Poloha osoby vydávajúcej
D Poloha vlaku
E Jedinečná identifikácia
6
Európsky pokyn č. 6 – Rozkaz na jazdu podľa rozhľadu
6.10
Jazda podľa
Medzi/v
6.11 Poloha
a
6.12 Poloha
na
6.13 Koľaj/Trať
z
6.14 Km/Návesť
do
6.15 Km/Návesť
x.30
Jazda maximálnou rýchlosťou
x.31 Km/h/Mph
z
x.32 Poloha/Km/Návesť
do
x.33 Poloha/Km/Návesť
x.45
Preskúmať trať z tohto dôvodu
x.46 Voľný text
x.50
Oznámiť zistenia (komu)
x.51 Voľný text
x.90
Ďalší pokyn
x.91 Voľný text
M Identifikácia rušňovodiča
N Identifikácia osoby vydávajúcej pokyn
O Čas

▼B



7

Európsky pokyn č. 7 – Súhlas na jazdu v režime Jazda na zodpovednosť personálu (SR) po príprave na jazdu

7.10 Môže odísť v režime SR

7.20 Môže prejsť koniec povolenej jazdy (EoA) na

7.21 Km/Návesť

x.30 Jazda maximálnou rýchlosťou

x.31 Km/Mph z x.32 Poloha/Km/Návesť do x.33 Poloha/Km/Návesť

x.40 Je oslobodený od povinnosti jazdiť podľa rozhľadu

x.60 Stanoviť rýchlosť pre režim SR na

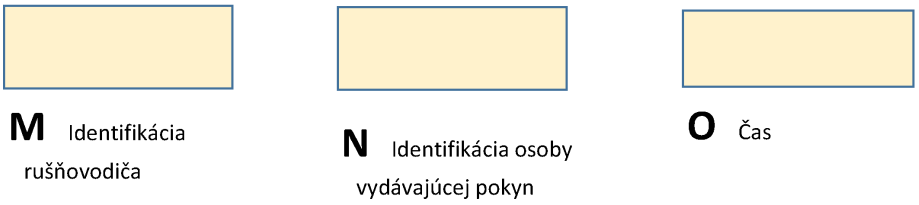
x.61 Km/Mph

x.65 Stanoviť vzdialenosť pre režim SR na

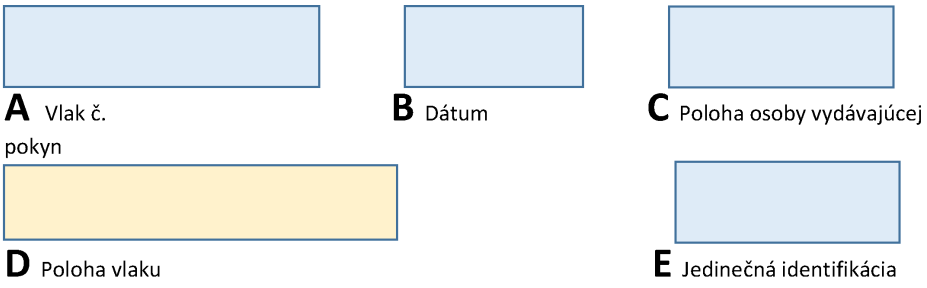
x.66 m

x.90 Ďalší pokyn

x.91 Voľný text



▼B



8

Európsky pokyn č. 8 – Súhlas na prejdenie priecestia v poruche

8.05 Zastaviť pred priecestím (na)

8.06 Km/Identifikácia

8.07 Km/Identifikácia

8.10 Preskúmať priecestie (na)

8.11 Km/Identifikácia

8.12 Km/Identifikácia

Medzi/v

8.13 Poloha

a

8.14 Poloha

na

8.15 Koľaj/Trať

8.25 Aktivovať priecestie manuálne

x.30 Jazda maximálnou rýchlosťou

x.31 Km/Mph

z

x.32 Poloha/Km/Návesť

do

x.33 Poloha/Km/Návesť

8.70 Aktivovať zvukové výstražné zariadenie

z

8.71 Km/Návesť

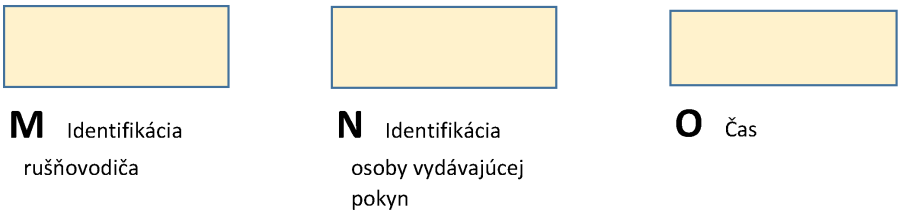
do

8.72 Km/Návesť

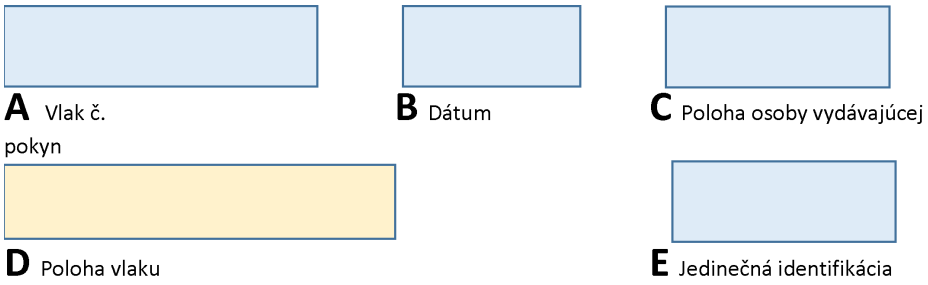
8.80 Prejsť priecestie

x.90 Ďalší pokyn

x.91 Voľný text



▼B



9

Európsky pokyn č. 9 – Rozkaz na jazdu s obmedzením trakčnej sústavy

9.10 Jazda so stiahnutým zberačom

9.15 Jazda s „vypnutým hlavným vypínačom“

9.20 Znížiť spotrebu energie na

9.21 Hodnota

9.22 Merná jednotka

%/Amp./KVA

Medzi/v

9.23 Poloha/Km/Návesť

a

9.24 Poloha/Km/Návesť

na

9.25 Koľaj/Trať

Traťové tabule

9.28 Áno

9.29 Nie

x.45 Preskúmať trať z tohto dôvodu

x.46 Voľný text

x.50 Oznámiť zistenia (komu)

x.51 Voľný text

x.90 Ďalší pokyn

x.91 Voľný text



▼B

7. **Oznamovanie prevádzkového pokynu**

Všetci účastníci používajú pri komunikačnom postupe túto terminológiu:

Situácia	Terminológia
Zrušenie prevádzkového pokynu	*zrušte postup*
Ak sa má správa následne obnoviť, treba postup zopakovať od začiatku	*chyba počas prenosu*
Ak chybu prenosu zistí odosielateľ, tak odosielateľ požiada o zrušenie	*chyba (+ vystavte nové tlačivo)* *alebo* *chyba (+ opakujem)*
Chyba počas opakovania správy	*chyba (+ opakujem)*
Nepochopenie správy Ak jeden z účastníkov nepochopí správu úplne, správa sa zopakuje	*zopakujte (+ hovorte pomaly)*

8. **Kniha tlačív**

Manažér infraštruktúry je zodpovedný za vypracovanie knihy tlačív a samotných tlačív vo svojom používateľskom jazyku.

Všetky tlačivá, ktoré sa majú používať, sa zhrnú v dokumente alebo na elektronickom nosiči s názvom Kniha tlačív.

Knihu tlačív používa rušňovodič, ako aj personál povoľujúci jazdu vlakov. Kniha, ktorú používa rušňovodič, a kniha, ktorú používa personál povoľujúci jazdu vlakov, musia mať rovnakú štruktúru a číslovanie.

Kniha tlačív pozostáva z dvoch častí.

Prvá časť obsahuje minimálne tieto položky:

— zoznam tlačív prevádzkových pokynov,

— zoznam situácií, na ktoré sa jednotlivé tlačivá vzťahujú,

— tabuľku obsahujúcu medzinárodnú fonetickú abecedu.

Druhá časť obsahuje samotné tlačivá. Železničný podnik ich zhromaždí a poskytne rušňovodičovi.

9. **Slovník pojmov železničnej terminológie**

Železničný podnik musí vypracovať slovník pojmov železničnej terminológie pre každú sieť, na ktorej jazdia jeho vlaky. Musí poskytnúť výrazy bežne používané v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik, a v „používateľskom“ jazyku manažéra (manažérov) infraštruktúry, ktorého infraštruktúru železničný podnik používa.

▼B

Dodatok D

Zlučiteľnosť s trasou a tabuľky traťových pomerov

D1 **Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku**

Poznámka:

1. V súlade s požiadavkami bodu 4.2.2.5.1 môže železničný podnik vykonať kontroly niektorých parametrov zlučiteľnosti s trasou v skorších fázach.

2. Na úrovni vozidla sa musia skontrolovať všetky parametre: to sa označuje symbolom „X“ v stĺpci „úroveň vozidla“. Niektoré parametre sa musia skontrolovať pri zmene zostavy vlaku, ako sa vymedzuje v oddiele 4.2.2.5; tieto parametre sa označia symbolom „X“ v stĺpci „úroveň vlaku“.

3. S cieľom vyhnúť sa zdvojeniu skúšania, pokiaľ ide o parametre „Prevádzkové zaťaženie a zaťažiteľnosť infraštruktúry“ a „Systém detekcie prítomnosti vlaku“, poskytnú manažéri infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry zoznam typov vozidiel alebo vozidiel zlučiteľných s trasou, pri ktorých už bola zlučiteľnosť s trasou overená, ak sú takéto informácie k dispozícii.

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Prevádzkové zaťaženie a zaťažiteľnosť infraštruktúry	Statické zaťaženia nápravy a konštrukčná a prevádzková hmotnosť v týchto prípadoch zaťaženia: — konštrukčná hmotnosť podľa vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 1302/2014 — v prevádzkovom stave, — pri bežnom užitočnom zaťažení, — pri výnimočnom užitočnom zaťažení, — ak je to relevantné, prevádzková hmotnosť v súlade s normou EN 15663:2017 – A1 2018: — v prevádzkovom stave, — pri bežnom užitočnom zaťažení. Najvyššia konštrukčná rýchlosť;	1.1.1.1.2.4. Nosnosť 1.1.1.1.2.4.1. Vnútroštátna klasifikácia nosnosti 1.1.1.1.2.4.2. Súlad konštrukcií s modelom zaťaženia pre vysokorýchlostnú dopravu (HSLM) 1.1.1.1.2.4.3. Železničná lokalita konštrukcií, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly 1.1.1.1.2.4.4. Dokument (dokumenty) s postupom (postupmi) kontrol statickej a dynamickej zlučiteľnosti s trasou	x	x	Kontroly statickej zlučiteľnosti pri vozidlách a v prípade potreby v súlade s informáciami, ktoré poskytne manažér infraštruktúry, aj kontroly dynamickej zlučiteľnosti pri vlakoch sa vykonávajú podľa postupu alebo postupov či relevantných informácií, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry v rámci parametra 1.1.1.1.2.4.4. **Pre nákladné vozne:** Kontrola statickej zlučiteľnosti sa vykonáva v súlade s týmito oddielmi EN 15528:2015: 4 až 7, príloha A, príloha D alebo, v prípade sietí Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska, príslušné vnútroštátne predpisy v súlade s oddielom 4.2.7.4 (4) nariadenia Komisie (EÚ) č. 1299/2014 ([1]).

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
	Dĺžka vozidla; Umiestnenie náprav pozdĺž jednotky (vzdialenosť medzi nápravami). Kontrola statickej zlučiteľnosti vagónov: Prípustné zaťaženie rozličných kategórií tratí v súlade s TSI WAG.				
Obrysy	Obrys vozidla: — referenčné profily, na ktoré bolo vozidlu udelené povolenie, — ostatné posudzované obrysy.	1.1.1.1.3.1.1. obrysy 1.2.1.0.3.4. obrysy 1.1.1.1.3.1.2. Železničná lokalita konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly 1.1.1.1.3.1.3. Dokument s priečnym rezom konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly 1.2.1.0.3.5. Železničná lokalita konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly 1.2.1.0.3.6. Dokument s priečnym prierezom konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly	X	X	Porovnanie udávaných referenčných profilov medzi vozidlom/vlakom a plánovanou trasou. V špecifických prípadoch uvedených v oddiele 7.3.2.2 TSI 1302/2014 a v oddieloch 7.7.17.2 a 7.7.17.9 TSI 1299/2014 sa pri kontrole zlučiteľnosti s trasou môže uplatňovať špecifický postup. Na tento účel manažér infraštruktúry sprístupní príslušné informácie. Manažér infraštruktúry identifikuje konkrétne body, ktoré sa odchyľujú od referenčných profilov uvádzaných v parametroch registra infraštruktúry: 1.1.1.1.3.1.1. a 1.2.1.0.3.4. *Pre tieto prípady sa musí register infraštruktúry príslušne aktualizovať (parametre: 1.1.1.1.3.1.2, 1.1.1.1.3.1.3). Poznámka:* Kontroly týchto špecifických bodov si môžu vyžadovať dodatočnú diskusiu medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom.
Zvislý polomer	Minimálny polomer: — zvislého konvexného oblúka, — zvislého konkávneho oblúka.	1.2.2.0.3.3. Minimálny polomer zvislého oblúka (manipulačná koľaj)	X		Porovnanie uvedeného minimálneho polomeru zvislého oblúka medzi vozidlom a plánovanou traťou.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Systém detekcie prítomnosti vlaku	Typ systémov detekcie vlakov, pre ktoré bolo vozidlo navrhnuté a posúdené	1.1.1.3.7.1.1. Typ systému detekcie vlakov 1.1.1.3.7.1.2. Typ koľajových obvodov, pri ktorých sú potrebné špecifické kontroly 1.1.1.3.7.1.3. Dokument s postupom (postupmi) týkajúcim(-i) sa typu koľajových obvodov uvedených v bode 1.1.1.3.7.1.2 Špecifické pre francúzsku sieť: 1.1.1.3.7.1.4. Úsek s obmedzením detekcie vlakov	X		Porovnanie uvádzaného typu systému (systémov) detekcie vlakov medzi vozidlom a plánovanou trasou. *Poznámka:* Pri udeľovaní povolenia pre vozidlo sa na základe TSI a vnútroštátnych predpisov overuje technická zlučiteľnosť medzi vozidlom a všetkými systémami detekcie vlakov siete (sietí) v oblasti použitia. V riadne odôvodnených prípadoch (napr. problémy s nemožnosťou detekcie vozidla zistené počas prevádzky) by sa po udelení povolenia pre vozidlo mohli vykonať testy a/alebo kontroly, na ktorých by sa zúčastnil železničný podnik a manažér infraštruktúry.
Indikátor horúcobežnosti ložísk	Monitorovanie stavu nápravových ložísk (indikátor horúcobežnosti ložísk)	1.1.1.1.7.4. Existencia traťového indikátora horúcobežnosti ložísk Špecifické pre francúzske, talianske a švédske siete: 1.1.1.1.7.5. Traťový indikátor horúcobežnosti ložísk v súlade s TSI: (ÁNO/NIE), ak nie: — 1.1.1.1.7.6. Identifikácia traťového indikátora horúcobežnosti ložísk, — 1.1.1.1.7.7. Generácia traťového indikátora horúcobežnosti ložísk, — 1.1.1.1.7.8. Železničná lokalita traťového indikátora horúcobežnosti ložísk, — 1.1.1.1.7.9. Smer merania traťového indikátora horúcobežnosti ložísk,	X		**Pre existujúce vozidlo, ktoré nie je v súlade s TSI:** Porovnanie uvádzaného súladu s traťovým indikátorom horúcobežnosti ložísk medzi vozidlom a plánovanou trasou, ak sieť (siete) oblasti použitia tvorí viac než jeden „typ“ traťového indikátora horúcobežnosti ložísk. Ak sieť (siete) oblasti použitia tvorí len jeden typ traťového indikátora horúcobežnosti ložísk, nie je potrebná žiadna kontrola zlučiteľnosti s trasou. *Poznámka:* Pre vozidlá v súlade s TSI: Zlučiteľnosť s traťou pre sieť (siete) oblasti použitia sa overuje vo fáze udeľovania povolenia. Na každú špecifickosť siete sa musí vzťahovať špecifický prípad.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Jazdné charakteristiky	Kombinácia (kombinácie) maximálnej rýchlosti a maximálneho nedostatku prevýšenia, ktorá bola vozidlu povolená (prevádzková obalová charakteristika, pre ktorú bolo vozidlo posudzované) Sklon koľajnice.	1.1.1.1.4.2. Nedostatok prevýšenia 1.1.1.1.2.5. Maximálna povolená rýchlosť 1.1.1.1.4.3. Úklon koľajnice	X		Porovnanie kombinácie maximálnej rýchlosti, maximálneho nedostatku prevýšenia a sklonu (sklonov) koľajníc, pre ktoré je vozidlo posudzované, s nedostatkom prevýšenia, rýchlosťou a sklonom (sklonmi) koľajníc uvádzanými v registri infraštruktúry alebo v informáciách poskytnutých manažérom infraštruktúry. V prípade, že charakteristiky vozidla nezodpovedajú charakteristikám infraštruktúry a zlučiteľnosť vozidla a trasy by mohla byť ohrozená, manažér infraštruktúry poskytne presnú kombináciu rýchlosti a nedostatku prevýšenia pre špecifické body, v ktorých by zlučiteľnosť mohla byť ohrozená, do jedného mesiaca, bezplatne a v elektronickom formáte. *Poznámka:* Výsledok kontroly by mal železničný podnik zohľadniť pri príprave tabuliek traťových pomerov. Na základe výsledku kontroly sa môžu predpísať prevádzkové podmienky (napr. obmedzenie rýchlosti v niektorom úseku trate).
Dvojkolesie	Rozchod dvojkolesia	1.1.1.1.4.1. Menovitý rozchod koľaje 1.2.1.0.4.1. Menovitý rozchod koľaje	X		Porovnanie rozchodu dvojkolesia s rozchodom koľaje plánovanej trate.
Dvojkolesie	Minimálny priemer kolesa v prevádzke	1.1.1.1.5.2. Minimálny priemer kolesa pri pevnej dvojitej srdcovke	X		Porovnanie minimálneho priemeru kolesa medzi vozidlom a plánovanou traťou.
Dvojkolesie	Typ zariadení pre zmenu rozchodu, pre ktoré je vozidlo navrhnuté	1.2.0.0.0.5. Zemepisná poloha miesta prevádzky 1.2.0.0.0.4.1. Druh (druhy) traťového zariadenia (traťových zariadení) na prestavanie rozchodu	X		Porovnanie typu (typov) zariadení pre zmenu rozchodu, pre ktoré je vozidlo navrhnuté, s typom (typmi) zariadení zmeny rozchodu koľaje plánovanej trasy.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Minimálny oblúk	Minimálny polomer smerového oblúka	1.1.1.1.3.7. Minimálny polomer smerového oblúka 1.2.2.0.3.2. Minimálny polomer smerového oblúka	X	X	Porovnanie minimálneho polomeru smerového oblúka medzi vozidlom a plánovanou trasou.
Brzdenie	Núdzové brzdenie a maximálna prevádzková brzda: brzdná dráha, maximálne spomalenie, pre podmienku zaťaženia „konštrukčná hmotnosť pri bežnom užitočnom zaťažení“ pri maximálnej konštrukčnej rýchlosti. Pri všeobecnej prevádzke (*), okrem uvedených údajov: brzdiace percento (lambda)	1.1.1.3.11.1. Maximálna požadovaná zábrzdná vzdialenosť 1.1.1.1.3.6. Pozdĺžny profil 1.1.1.1.2.5. Maximálna povolená rýchlosť 1.1.1.1.6.1. Maximálne spomalenie vlaku 1.1.1.3.11.2. Dostupnosť ďalších informácií od manažéra infraštruktúry uvedených v oddiele 4.2.2.6.2 ods. 2 je alebo nie je dispozícii (ÁNO/NIE) Ak áno: 1.1.1.3.11.3. Odkaz na dokument (dokumenty) sa uvedie v registri infraštruktúry.	X	X	**Pre vopred určenú zostavu (ako sa uvádza v oddiele 2.2.1 TSI 1302/2014):** Porovnanie uvádzanej brzdnej dráhy a maximálneho spomalenia vlaku medzi železničnými koľajovými vozidlami a plánovanou traťou pre každú podmienku zaťaženia pri maximálnej konštrukčnej rýchlosti. **Pre všeobecnú prevádzku (*):** Žiadny navrhovaný špecifický postup, ktorý sa má zahrnúť do systému riadenia bezpečnosti železničného podniku.
Brzdenie	Tepelná kapacita: — referenčný prípad TSI, — ak sa neuvádza referenčný prípad, tepelná kapacita vyjadrená z hľadiska: — rýchlosti, — sklonu, — vzdialenosti, — času (ak sa neuvádza vzdialenosť).	1.1.1.1.3.6. Pozdĺžny profil 1.1.1.1.2.5. Maximálna povolená rýchlosť	X		Porovnanie referenčného prípadu vozidla s charakteristikami plánovanej trasy. *Poznámka:* V registri infraštruktúry alebo informáciách poskytnutých manažérom infraštruktúry sa uvádza miesto zmeny v km, dĺžka sklonu sa môže vypočítať extrahovaním údajov.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Brzdenie	Maximálny sklon, na ktorom sa jednotka udrží v stacionárnom stave iba pôsobením zaťovacej brzdy (ak je ňou vozidlo vybavené).	1.1.1.1.3.6. Pozdĺžny profil 1.2.2.0.3.1. Sklon odstavných koľají	X	X	Porovnanie uvádzaného maximálneho pozdĺžneho profilu medzi vozidlom a plánovanou trasou. *Poznámka:* Výsledok porovnania by sa mal zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. použitie dodatočných prostriedkov)
Magnetická koľajnicová brzda	Možnosť zabrániť použitiu magnetickej brzdy (iba ak je vozidlo vybavené magnetickou brzdou)	1.1.1.1.6.3. Použitie magnetických bŕzd 1.1.1.1.6.5. Dokument s podmienkami použitia magnetickej koľajnicovej brzdy	X		Overenie, či je použitie magnetickej koľajnicovej brzdy na plánovanej trase povolené. *Poznámky:* Ak je magnetická brzda povolená, manažér infraštruktúry poskytne podmienky jej použitia. Výsledok kontroly by sa mal zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. zabránenie použitiu magnetickej koľajnicovej brzdy na úseku trate).
Koľajnicová brzda na vírivý prúd	Možnosť zabrániť použitiu brzdy na vírivý prúd (iba ak je vozidlo vybavené brzdou na vírivý prúd).	1.1.1.1.6.2. Použitie bŕzd na vírivý prúd 1.1.1.1.6.4. Dokument s podmienkami použitia brzdy na vírivý prúd	X		Overenie, či je použitie brzdy na vírivý prúd na plánovanej trase povolené. *Poznámky:* Ak je brzda na vírivý prúd povolená, manažér infraštruktúry poskytne podmienky jej použitia. Výsledok kontroly by sa mal zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. zabránenie použitiu brzdy na vírivý prúd na úseku trate).

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Poveternostné podmienky	Teplotný rozsah	1.1.1.1.2.6. Teplotný rozsah	X		Porovnanie uvádzaného teplotného rozsahu medzi vozidlom a plánovanou trasou. *Poznámka:* V systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku sa zvážia všetky možné obmedzenia, ak sa porovnávaný teplotný rozsah líši.
Poveternostné podmienky	Sneh, ľad a krupobitie	1.1.1.1.2.8. Nepriaznivé klimatické podmienky	X		Porovnanie uvádzaných podmienok vozidla „sneh, ľad a krupobitie“ (napr. S1) s „nepriaznivými klimatickými podmienkami“ na plánovanej trase. *Poznámka:* V systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku sa zvážia všetky možné obmedzenia. Diskusia medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry s cieľom identifikovať možné obmedzenia.
Napätia a frekvencie	Systém napájania energiou: — menovité napätie a frekvencia, — typ systému trolejového vedenia, — pre vozidlá, ktoré nie sú v súlade s TSI a ktoré sú určené na prevádzku na konkrétnych tratiach uvedených v oddiele 7.4.2.2.1 TSI ENE 1301/2014: Umax2.	1.1.1.2.2.1.1. Typ systému trolejového vedenia 1.1.1.2.2.1.2. Systém napájania energiou (napätie a frekvencia) 1.1.1.2.2.1.2.1. Systém napájania energiou v súlade s TSI Špecifické prípady vymedzené v oddiele 7.4.2.2.1 TSI ENE 1301/2014: 1.1.1.2.2.1.3. Umax2 pre trate uvedené v oddieloch 7.4.2.2.1 a 7.4.2.11.1 nariadenia Komisie (EÚ) č. 1301/2014 (2).	X		Porovnanie uvádzaného napätia medzi vozidlom a plánovanou trasou trakčného napájacieho systému (menovité napätie a frekvencia) a typ systému trolejového vedenia.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Rekuperačná brzda	Možnosť zabrániť použitiu rekuperačnej brzdy (iba ak je vozidlo vybavené rekuperačnou brzdou).	1.1.1.2.2.4. Povolenie na rekuperačné brzdenie	X		Overenie, či je použitie rekuperačnej brzdy na plánovanej trase povolené alebo podlieha osobitným podmienkam. *Poznámka:* Výsledok kontroly by sa mal zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. zabránenie použitiu rekuperačnej brzdy na úseku trate).
Obmedzenie prúdu	Elektrické jednotky vybavené funkciou obmedzenia výkonu alebo prúdu	1.1.1.2.5.1. Obmedzenie prúdu alebo výkonu vo vlaku	X		Overenie, či sa na plánovanej trase vyžaduje, aby bolo vozidlo vybavené obmedzením prúdu alebo výkonu. *Poznámka:* Železničné koľajové vozidlá v súlade s TSI s maximálnym výkonom vyšším než 2 MW sú vybavené obmedzením prúdu alebo výkonu.
Zberač	Maximálny prúd pri státí na jeden zberač pre každý systém s jednosmernou trakčnou sústavou, ktorým je vozidlo vybavené	1.1.1.2.2.3. Maximálny prúd pri státí na jeden zberač 1.2.2.0.6.1. Maximálny prúd pri státí na jeden zberač	X		Porovnanie uvedeného maximálneho prúdu pri státí na jeden zberač pre každý systém s jednosmernou sústavou medzi vozidlom a plánovanou trasou.
Zberač	Výška vzájomného pôsobenia zberača a trolejových drôtov (nad temenom koľajnice) pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené	1.1.1.2.2.5. Maximálna výška trolejového drôtu 1.1.1.2.2.6. Minimálna výška trolejového drôtu	X		Porovnanie výšky vzájomného pôsobenia zberača a trolejových drôtov pre každý systém trakčnej sústavy medzi vozidlom a plánovanou trasou.
Zberač	Hlava zberača pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené	1.1.1.2.3.1. Akceptované hlavy zberača v súlade s TSI 1.1.1.2.3.2. Iné akceptované hlavy zberača	X		Porovnanie geometrie hlavy zberača (vrátane izolovaných alebo neizolovaných rohov pre 1 950 mm) pre každý systém trakčnej sústavy medzi vozidlom a plánovanou trasou.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Zberač	Materiál klzných líšt zberača, ktorými môže byť vozidlo vybavené, pre každý trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené	1.1.1.2.3.4. Prípustný materiál klzných líšt	X		Porovnanie materiálu klzných líšt zberača pre každý systém trakčnej sústavy medzi vozidlom a plánovanou trasou.
Zberač	Krivka priemernej prítlačnej sily	1.1.1.2.5.2. Povolená prítlačná sila	X		Porovnanie priemernej prítlačnej sily medzi vozidlom a plánovanou trasou: **Pre vozidlo v súlade s TSI určené na prevádzku na trati (tratiach), ktorá(-é) nie je (nie sú) v súlade s TSI:** porovnanie priemernej prítlačnej sily medzi vozidlom a plánovanou trasou, pre každé napätie. **Pre existujúce vozidlo, ktoré nie je v súlade s TSI:** porovnanie priemernej prítlačnej sily medzi vozidlom a plánovanou trasou, pre každé napätie. *Poznámka:* Vozidlo v súlade s TSI má povolenú priemernú prítlačnú silu v rámci hraničných hodnôt vymedzených v tabuľke 6 EN 50367:2012.
Zberač	Počet zberačov, ktoré sú v kontakte s nadzemným trolejovým vedením (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené); Najmenšia vzdialenosť medzi dvoma zberačmi, ktoré sú v kontakte s nadzemným trolejovým vedením (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené; pre jeden a, v prípade potreby, pre viacero zberačov) (len ak je počet zdvihnutých zberačov väčší ako 1); Typ nadzemného trolejového vedenia použitého na skúšanie výkonu odberu prúdu (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené) (len ak je počet zdvihnutých zberačov väčší ako 1).	1.1.1.2.3.3. Požiadavky na počet zdvihnutých zberačov a odstup medzi nimi pri danej rýchlosti	X	X	**Pre vopred určenú zostavu (ako sa uvádza v oddiele 2.2.1 TSI 1302/2014):** Pre každý systém trakčnej sústavy: — porovnanie počtu zberačov vozidla v kontakte s nadzemným trolejovým vedením a plánovanej trasy, — porovnanie najmenšej vzdialenosti medzi dvoma zberačmi vozidla v kontakte s nadzemným trolejovým vedením a plánovanej trasy. **Pre všeobecnú prevádzku** (*): Zahrnuté v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku vzhľadom na podmienky uložené manažérom infraštruktúry, ako sa uvádza v registri infraštruktúry alebo informáciách poskytnutých manažérom infraštruktúry.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
					Poznámka: Výsledok porovnania, ktoré sa týka najmenšej vzdialenosti medzi dvoma zdvihnutými zberačmi, môže mať za následok prevádzkové obmedzenie vozidla, ktoré má byť posúdené v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. elektrická motorová jednotka s dvoma zdvihnutými zberačmi musí jeden zberač stiahnuť).
Zberač	Zabudované zariadenie na automatické sťahovanie zberača (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené)	1.1.1.2.5.3. Požadované zariadenie na automatické sťahovanie zberača	X		Overenie, či sa na plánovanej trase (trasách) vyžaduje, aby bolo vozidlo vybavené zariadením na automatické sťahovanie zberača.
Špecifické pre francúzsku sieť: Fázové delenie	Vzdialenosť medzi kabínou a zberačom na reverznej alebo motorovej jednotke.	1.1.1.2.4.3. Vzdialenosť medzi značkou a koncom oddelenia fáz		x	Overenie, či je umiestnenie značky určujúcej miesto, kde môže rušňovodič znovu zdvihnúť zberače alebo vypnúť ističe na plánovanej trase (trasách), kompatibilné so vzdialenosťou medzi kabínou a zberačom na reverznej alebo motorovej jednotke. V prípade nezlučiteľnosti sa značka musí presunúť a umiestniť dostatočne ďaleko na to, aby rušňovodiči nedvíhali zberače predčasne.
Tunel	Kategória požiarnej bezpečnosti	1.1.1.1.8.10. Požadovaná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.1.1.1.8.11. Požadovaná národná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.1.0.5.7. Požadovaná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel	X		Porovnanie medzi kategóriou požiarnej bezpečnosti a plánovanou trasou.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
		1.2.1.0.5.8. Požadovaná národná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.2.0.5.7. Požadovaná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.2.0.5.8. Požadovaná národná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel			
Dĺžka vlaku	Dĺžka vlaku	1.2.2.0.2.1. Užitočná dĺžka manipulačnej koľaje 1.2.1.0.6.4. Užitočná dĺžka nástupišťa	X	X	**Pre pevnú a vopred určenú zostavu (ako sa uvádza v oddiele 2.2.1 TSI 1302/2014):** Porovnanie dĺžky jednotky (jednotiek) (pri jednosmernej alebo viacsmernej prevádzke) s dĺžkou (dĺžkami) „manipulačnej koľaje a nástupišťa“ plánovanej trasy. **Pre všeobecnú prevádzku** (*): Overenie dĺžky zostavy vlaku s dĺžkou (dĺžkami) „manipulačnej koľaje a nástupišťa“ plánovanej trasy. *Poznámka:* Výsledok kontroly by mal železničný podnik zohľadniť vo svojom systéme riadenia bezpečnosti. Na základe výsledku kontroly sa môžu uložiť prevádzkové podmienky.
Výška nástupišťa a prístup a únik	Výška nástupíšť, pre ktorú je vozidlo navrhnuté	1.2.1.0.6.5. Výška nástupišťa	X		Porovnanie výšky nástupíšť medzi vozidlom a plánovanou trasou. *Poznámka:* Výsledok kontroly by mal železničný podnik zohľadniť vo svojom systéme riadenia bezpečnosti. Na základe výsledku kontroly sa môžu uložiť prevádzkové podmienky.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
ETCS	Zlučiteľnosť systému ETCS	1.1.1.3.2.9. Zlučiteľnosť systému ETCS	X		Porovnanie, či hodnota zlučiteľnosti systému ETCS v registri infraštruktúry zodpovedá hodnote uvedenej v povolení pre vozidlo.
ETCS	Úplnosť vlaku	1.1.1.3.2.8. Potvrdenie úplnosti vlaku zo strany vlaku potrebné na prístup na trať	X	X	Porovnanie, či je vozidlo/vlak schopné potvrdiť úplnosť vlaku, ak si to trať vyžaduje.
GSM-R	Hlasová zlučiteľnosť rádiového systému	1.1.1.3.3.9. Hlasová zlučiteľnosť rádiového systému	X		Porovnanie, či hodnota hlasovej zlučiteľnosti rádiového systému v registri infraštruktúry zodpovedá hodnote v povolení pre vozidlo.
GSM-R	Dátová zlučiteľnosť rádiového systému	1.1.1.3.3.10. Dátová zlučiteľnosť rádiového systému	X		Porovnanie, či hodnota dátovej zlučiteľnosti rádiového systému v registri infraštruktúry zodpovedá hodnote v povolení pre vozidlo.
GSM-R	SIM karta domácej siete GSM-R	1.1.1.3.3.5. Siete GSM-R, na ktoré sa vzťahuje dohoda o roamingu	X		Porovnanie, či sa SIM karta domácej siete GSM-R nachádza v zozname sietí GSM-R v zmysle dohody o roamingu pre všetky úseky trate. Musí sa vykonať pre všetky SIM karty vo vozidle (hlas a dáta).
GSM-R	SIM karta podporuje skupinu ID 555	1.1.1.3.3.4. Použitie skupiny 555	X		Kontrola, či sa na trati používa skupina ID 555. Ak vo vlaku nie je konfigurovaná, mali by sa vopred stanoviť alternatívne prevádzkové postupy s manažérom infraštruktúry.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Trieda B	Pôvodné systémy vlakového zabezpečovača triedy B	1.1.1.3.5.3. Pôvodné systémy vlakového zabezpečovača	X		Porovnanie názvu a verzie pôvodného systému vlakového zabezpečovača triedy B.
Trieda B	Pôvodné rádiové systémy triedy B	1.1.1.3.6.1. Pôvodné rádiové systémy	X		Porovnanie názvu a verzie pôvodného rádiového systému triedy B.

(*) Všeobecná prevádzka: Jednotka je určená na všeobecnú prevádzku, keď sa má spriahnuť s inou jednotkou (jednotkami) do vlakovej zostavy, ktorá nie je vymedzená v etape návrhu.
([1]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1).
([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 179).

▼B

D2 **Prvky, ktoré musí manažér infraštruktúry poskytnúť železničnému podniku pre tabuľky traťových pomerov**

Číslo	Tabuľky traťových pomerov
1.	**Všeobecné informácie týkajúce sa manažéra infraštruktúry**
1.1.	Názov manažéra infraštruktúry
2.	**Mapy a schémy**
2.1.	**Mapa: vrátane schematického prehľadu**
2.1.1.	Úseky trate
2.1.2.	Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály)
2.2.	**Schéma trate**
2.2.1.	Označenie dopravných koľají, výhybní, výkoľajok/odvratných výhybiek a prístupu k manipulačným koľajam
2.2.2.	Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály) a ich poloha vzhľadom na trať
2.2.3.	Umiestnenie, druh a názov všetkých pevných návestidiel relevantných pre vlaky
2.3.	**Schémy stanice/zriaďovacej stanice/depa**
2.3.1.	Názov lokality
2.3.2.	Typ lokality (osobný terminál, nákladný terminál, zriaďovacia stanica, depo)
2.3.3.	Umiestnenie, druh a identifikácia pevných návestidiel na ochranu nebezpečných miest
2.3.4.	Označenie a schéma koľají vrátane výhybiek
2.3.5.	Označenie nástupíšť
2.3.6.	Dĺžka nástupíšť
2.3.7.	Výška nástupíšť
2.3.8.	Zakrivenie nástupíšť
2.3.9.	Identifikácia výhybní
2.3.10.	Ostatné zariadenia
3.	**Informácie o špecifickom úseku trate**
3.1.	**Všeobecné charakteristiky**
3.1.1.	Začiatok úseku trate
3.1.2.	Koniec úseku trate
3.1.3.	Označovanie vzdialeností na trati (početnosť, vzhľad a umiestnenie)
3.1.4.	Najvyššia povolená rýchlosť pre každú koľaj, prípadne vrátane rozdielnych rýchlostí podľa určitých druhov vlakov
3.1.5.	Akékoľvek ďalšie informácie, o ktorých musí byť rušňovodič informovaný

▼B

Číslo	Tabuľky traťových pomerov
3.1.6.	Špecifické zemepisné informácie o miestnej infraštruktúre
3.1.7.	Prostriedky komunikácie so strediskom riadenia/regulovania dopravy za normálnych, mimoriadnych a núdzových podmienok
3.2.	**Špecifické technické vlastnosti**
3.2.1.	Percento sklonu
3.2.2.	Miesto sklonu
3.2.3.	Tunely: poloha, názov, dĺžka, špecifické informácie, ako je existencia chodníkov a miest bezpečného úniku, ako aj rozmiestnenie bezpečných zón, kde sa môže vykonávať evakuácia cestujúcich; kategorizácia požiarnej bezpečnosti
3.2.4.	Oblasti so zákazom zastavenia: označenie, miesto, druh
3.2.5.	Priemyselné riziká – miesta, na ktorých je pre rušňovodiča nebezpečné vystúpiť
3.2.6.	Poloha oblastí určených na skúšanie pieskovacieho zariadenia (ak existujú)
3.2.7.	Druh systému návestenia a príslušný režim prevádzky (dvojkoľajná trať, obojsmerná prevádzka, ľavostranná alebo pravostranná prevádzka atď.)
3.2.8.	Typ zariadenia na rádiokomunikáciu medzi traťovým zariadením a vlakom
3.3.	**Subsystém „energia“**
3.3.1.	Systém trakčnej sústavy (napätie a frekvencia)
3.3.2.	Maximálny vlakový prúd
3.3.3.	Obmedzenie týkajúce sa spotreby elektrickej energie v prípade špecifickej elektrickej hnacej jednotky (jednotiek)
3.3.4.	Obmedzenie týkajúce sa zaradenia hnacej jednotky (jednotiek) na splnenie požiadavky delenia trolejového vedenia (poloha zberača)
3.3.5.	Poloha neutrálnych úsekov
3.3.6.	Poloha oblastí, cez ktoré sa musí prechádzať so stiahnutými zberačmi
3.3.7.	Podmienky uplatňované vzhľadom na rekuperačné brzdenie
3.3.8.	Maximálny prúd pri státí na jeden zberač
3.4.	**Subsystém „riadenie-zabezpečenie a návestenie“**
3.4.1.	Potreba viacerých súčasne aktívnych systémov
3.4.2.	Osobitné pokyny pre prepínanie medzi rôznymi vlakovými zabezpečovacími, riadiacimi a výstražnými systémami triedy B
3.4.3.	Osobitné technické podmienky požadované na prepínanie medzi systémami ERTMS/ETCS a systémami triedy B
3.4.4.	Osobitné pokyny (poloha) pre prepínanie medzi rôznymi rádiovými systémami
3.4.5.	Prípustnosť použitia brzdy na vírivý prúd
3.4.6.	Prípustnosť použitia magnetickej brzdy
3.5.	**Subsystém prevádzka a riadenie dopravy**
3.5.1.	Používateľský jazyk

▼B

Dodatok E

Jazyk a úroveň komunikácie

Ústna znalosť jazyka sa môže rozdeliť na päť úrovní:

Úroveň	Opis
5	— dokáže prispôsobiť spôsob rozprávania akémukoľvek partnerovi, — dokáže vyjadriť názor, — dokáže vyjednávať, — dokáže presviedčať, — dokáže poradiť.
4	— dokáže si poradiť s úplne nepredvídanými situáciami, — dokáže usudzovať, — dokáže zdôvodniť názor.
3	— dokáže zvládnuť praktické situácie s nepredvídaným prvkom, — dokáže opisovať, — dokáže udržiavať jednoduchú konverzáciu.
2	— dokáže zvládnuť jednoduché praktické situácie, — dokáže položiť otázky, — dokáže odpovedať na otázky.
1	— dokáže hovoriť s pomocou naučených viet.

▼B

Dodatok F

Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“

1. **Všeobecné požiadavky**

a) Tento dodatok, ktorý sa vykladá v spojení s bodmi 4.6 a 4.7, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úloh súvisiacich so sprevádzaním vlaku v rámci siete.

b) Výraz „odborná kvalifikácia“ sa v kontexte tohto nariadenia týka tých prvkov, ktoré sú dôležité na zaistenie toho, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť úlohy.

c) Predpisy a postupy sa uplatňujú na vykonávané úlohy a na osobu, ktorá tieto úlohy plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek oprávnená kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v predpisoch alebo postupoch či používané príslušnou spoločnosťou.

2. **Odborné znalosti**

Každá autorizácia si vyžaduje úspešné vykonanie vstupnej skúšky a splnenie ustanovení týkajúcich sa priebežného posudzovania a odbornej prípravy, ako sa uvádza v bode 4.6.

2.1. *Všeobecné odborné znalosti*

a) zásady systému riadenia bezpečnosti organizácie relevantné pre dané úlohy;

b) úlohy a povinnosti rozhodujúcich účastníkov podieľajúcich sa na prevádzke;

c) všeobecné podmienky dôležité z hľadiska bezpečnosti cestujúcich alebo nákladu a osôb nachádzajúcich sa na železničnej trati alebo v jej blízkosti;

d) podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci;

e) všeobecné zásady bezpečnosti železničného systému;

f) osobná bezpečnosť vrátane bezpečnosti pri vystupovaní z vlaku na prevádzkovanej trati.

2.2. *Znalosti o prevádzkových postupoch a bezpečnostných systémoch relevantných pre dané úlohy*

a) prevádzkové postupy a bezpečnostné predpisy;

b) relevantné aspekty systému riadenia-zabezpečenia a návestenia;

c) formalizovaný postup výmeny správ vrátane použitia komunikačného zariadenia.

2.3. *Znalosti o železničných koľajových vozidlách*

a) vnútorné vybavenie osobného vozňa;

b) primerané znalosti o úlohách rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre železničné koľajové vozidlá.

2.4. *Znalosť traťových pomerov*

a) relevantné prevádzkové postupy (ako napríklad spôsob výpravy vlakov) v jednotlivých miestach (vybavenie stanice, návestenie atď.);

b) stanice, v ktorých môžu cestujúci vystupovať z vlaku alebo doň nastupovať;

c) miestne prevádzkové a núdzové opatrenia špecifické pre trať (trate) trasy.

▼B

2.5. *Znalosti o bezpečnosti cestujúcich*

Odborná príprava v oblasti bezpečnosti cestujúcich musí pokrývať aspoň:

a) zásady zaistenia bezpečnosti cestujúcich:

— podpora cestujúcich so zníženou pohyblivosťou,

— identifikácia nebezpečenstva,

— postupy uplatňované pri nehodách, ktorých účastníkmi sú osoby,

— prípady výskytu požiaru a/alebo dymu,

— evakuácia cestujúcich;

b) zásady komunikácie:

— identifikácia osôb, ktoré treba kontaktovať, a chápanie metód komunikácie, najmä s osobou riadiacou dopravu počas evakuácie v prípade incidentu,

— identifikácia príčin/situácií a žiadostí o nadviazanie komunikácie,

— komunikačné postupy na informovanie cestujúcich,

— komunikačné postupy v prevádzke za mimoriadnych podmienok/v núdzových situáciách;

c) behaviorálne schopnosti:

— uvedomenie si situácie,

— svedomitosť,

— schopnosť komunikovať,

— schopnosť rozhodovať a konať.

3. **Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

Schopnosť uplatniť tieto znalosti v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách si vyžaduje, aby bol personál plne oboznámený:

— so spôsobmi a zásadami uplatňovania predpisov a postupov,

— s procesom používania traťových zariadení a železničných koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou.

Ide najmä o:

a) kontroly pred odchodom vrátane prípadných skúšok brzdy a správneho zatvárania dverí;

b) postup pri odchode;

c) prevádzku za mimoriadnych podmienok;

d) posudzovanie potenciálu poruchy v priestoroch pre cestujúcich a reakciu podľa predpisov a postupov;

e) ochranné a výstražné opatrenia, ako sa vyžadujú v predpisoch a nariadeniach, alebo ktoré sú potrebné na pomoc rušňovodičovi;

f) komunikáciu s personálom manažéra infraštruktúry pri pomoci rušňovodičovi;

g) hlásenie všetkých nezvyčajných udalostí týkajúcich sa prevádzky vlaku, stavu železničných koľajových vozidiel a bezpečnosti cestujúcich. Ak sa to vyžaduje, tieto hlásenia sa vypracujú písomne v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik.

▼B

Dodatok G

Minimálne prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohu prípravy vlakov

1. **Všeobecné požiadavky**

a) Tento dodatok, ktorý sa vykladá v spojení s bodom 4.6, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úlohy prípravy vlaku v rámci siete.

b) Výraz „odborná kvalifikácia“ sa v kontexte tohto nariadenia týka tých prvkov, ktoré sú dôležité na zaistenie toho, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.

c) Predpisy a postupy sa uplatňujú na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek oprávnená kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v predpisoch alebo postupoch či používané príslušnou spoločnosťou.

2. **Odborné znalosti**

Každá autorizácia si vyžaduje úspešné vykonanie vstupnej skúšky a splnenie ustanovení týkajúcich sa priebežného posudzovania a odbornej prípravy, ako sa uvádza v bode 4.6.

2.1. *Všeobecné odborné znalosti*

a) zásady systému riadenia bezpečnosti organizácie relevantné pre danú úlohu;

b) úlohy a povinnosti rozhodujúcich účastníkov podieľajúcich sa na prevádzke;

c) všeobecné podmienky týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu vrátane prepravy nebezpečného tovaru a mimoriadnych zásielok;

d) posúdenie rizík, najmä pokiaľ ide o riziká súvisiace s prevádzkou železníc a s napájaním elektrickou trakčnou sústavou;

e) podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci;

f) všeobecné zásady bezpečnosti železničného systému;

g) bezpečnosť osôb na železničných tratiach alebo v ich blízkosti;

h) zásady komunikácie a formalizovaný postup výmeny správ vrátane použitia komunikačného zariadenia.

2.2. *Znalosti o prevádzkových postupoch a bezpečnostných systémoch relevantných pre dané úlohy*

a) prevádzka vlakov v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách;

b) prevádzkové postupy v jednotlivých miestach (návestenie, vybavenie stanice/depa/zriaďovacej stanice) a bezpečnostné predpisy;

c) miestne prevádzkové opatrenia.

2.3. *Znalosti o vybavení vlaku*

a) účel a používanie vozňa a vybavenia vozidla;

b) určovanie a uskutočňovanie technických prehliadok;

c) primerané znalosti o úlohách rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre železničné koľajové vozidlá.

▼B

3. **Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

Schopnosť uplatniť tieto znalosti v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách si vyžaduje, aby bol personál plne oboznámený:

— so spôsobmi a zásadami uplatňovania predpisov a postupov,

— s procesom používania traťových zariadení a železničných koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou.

Ide najmä o:

a) uplatnenie predpisov o zostave vlaku, predpisov o brzdení vlaku, predpisov o nakladaní vlaku atď. s cieľom zabezpečiť, aby bol vlak prevádzkyschopný;

b) pochopenie významu označení a štítkov na vozidlách;

c) postup určovania a sprístupňovania údajov o vlaku;

d) komunikáciu s vlakovým personálom;

e) komunikáciu s personálom zodpovedným za riadenie jazdy vlakov;

f) prevádzku za mimoriadnych podmienok, najmä keď ovplyvňuje prípravu vlakov;

g) ochranné a výstražné opatrenia, ako sa vyžadujú v predpisoch a nariadeniach alebo miestnych opatreniach v danom mieste;

h) opatrenia, ktoré sa musia vykonať vzhľadom na mimoriadne situácie týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru (v prípade potreby).

▼B

Dodatok H

Európske číslo vozidla a súvisiace abecedné označenie na skrini vozidla

1. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA EURÓPSKEHO ČÍSLA VOZIDLA

Európske číslo vozidla (EVN) sa prideľuje v súlade s dodatkom 6 prílohy II k rozhodnutiu vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie (EÚ) 2018/1614 ([1]).

EVN sa zmení v súlade s bodom 3.2.2.8 prílohy II k vykonávaciemu rozhodnutiu (EÚ) 2018/1614.

EVN sa môže zmeniť na žiadosť držiteľa v súlade s bodom 3.2.2.9 prílohy II k rozhodnutiu (EÚ) 2018/1614.

2. VŠEOBECNÉ ÚPRAVY TÝKAJÚCE SA VONKAJŠIEHO OZNAČENIA

Veľké písmená a číslice, ktoré tvoria označujúce nápisy, musia mať výšku aspoň 80 mm a typ písma sans serif v zodpovedajúcej kvalite. Menšia výška sa môže použiť iba v prípade, ak neexistuje žiadna iná možnosť, len umiestniť označenie na pozdĺžniky.

Označenie nesmie byť umiestnené vyššie ako 2 metre nad úrovňou koľajnice.

Držiteľ môže pridať vlastné číselné označenie užitočné počas prevádzky (pozostávajúce spravidla z číslic sériového čísla doplnených abecedným kódovaním), pričom použije písmená s veľkosťou väčšou, ako je európske číslo vozidla. Miesto vyznačenia vlastného čísla závisí od držiteľa, vždy však musí byť možné ľahko odlíšiť európske číslo vozidla od vlastného číselného označenia držiteľa.

3. VOZNE

Označenie musí byť napísané na skrini vozňa takto:

23. TEN	31. TEN	33. TEN
80 D-RFC	80 D-DB	84 NL-ACTS
7369 553-4	0691 235-2	4796 100-8
Zcs	Tanoos	Slpss

Kde v príkladoch

D a NL znamenajú registrujúci členský štát v zmysle časti 4 dodatku 6 k rozhodnutiu (EÚ) 2018/1614.

RFC, DB a ACTS znamenajú označenie držiteľa v zmysle časti 1 dodatku 6 k rozhodnutiu (EÚ) 2018/1614.

V prípade vozňov, ktorých skriňa neposkytuje dostatočne veľký priestor na takýto typ usporiadania, najmä v prípade plošinových vozňov, označenie musí byť usporiadané takto:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

Ak bude na vozni napísané jedno alebo viac indexových písmen národného významu, toto národné označenie sa uvádza za medzinárodným písmenovým označením a oddeľuje sa od neho spojovníkom takto:

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks-xy

([1]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES (Ú. v. EÚ L 268, 26.10.2018, s. 53).

▼B

4. OSOBNÉ VOZNE A ŤAHANÉ OSOBNÉ VOZIDLÁ

Číslo sa umiestni na každej bočnej stene vozidla takto:

F-SNCF 61 87 20 – 72 021 – 7

B^{10} tu

Označenie krajiny, v ktorej je vozidlo registrované, a technických charakteristík je napísané priamo pred, za alebo pod dvanástimi číslicami čísla vozidla.

V prípade osobných vozňov s kabínou rušňovodiča sa európske číslo vozidla uvedie aj vo vnútri kabíny.

5. RUŠNE, MOTOROVÉ VOZNE A ŠPECIÁLNE VOZIDLÁ

Európske číslo vozidla sa vyznačí na každej bočnej stene hnacích železničných koľajových vozidiel takto:

92 10 1108 062-6

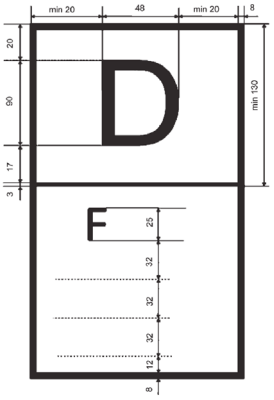
Európske číslo vozidla sa takisto uvedie v každej kabíne hnacích železničných koľajových vozidiel.

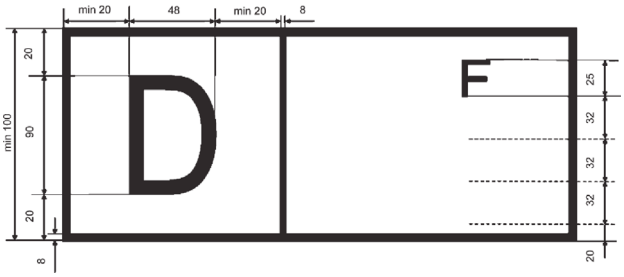
6. ABECEDNÉ OZNAČOVANIE SPÔSOBILOSTI NA INTEROPERABILITU

„TEN“: Vozidlo, ktoré má povolenie platné pre oblasť použitia zahŕňajúcu všetky členské štáty.

„PPV/PPW“: Vozidlo, ktoré je v súlade s dohodou PPV/PPW alebo PGW (v rámci štátov OSŽD). [pôvodne: PPV/PPW: ППВ (Правила пользования вагонами в международном сообщении), PGW: Правила Пользования Грузовыми Вагонами]

Vozidlá, ktoré majú povolenie platné pre oblasť použitia nezahŕňajúcu všetky členské štáty, potrebujú označenie s uvedením členských štátov, ktoré patria do oblasti použitia daného vozidla. Toto označenie musí zodpovedať jednému z nasledujúcich nákresov, kde D predstavuje členský štát, ktorý vydal prvé povolenie (v tomto príklade Nemecko) a F znamená druhý povoľujúci členský štát (v tomto príklade Francúzsko). Kódy členských štátov zodpovedajú časti 4 dodatku 6 k rozhodnutiu (EÚ) 2018/1614.





▼B

Dodatok I

Zoznam oblastí, pre ktoré sa vnútroštátne predpisy môžu naďalej uplatňovať v súlade s článkom 8 smernice (EÚ) 2016/798

1. OBLASTI PRE VNÚTROŠTÁTNE PREDPISY

Posunovanie

Predpisy týkajúce sa návestenia

Predpisy týkajúce sa používania vnútroštátneho systému návestenia v prevádzke

Maximálne rýchlosti pri prevádzke za mimoriadnych podmienok vrátane jazdy podľa rozhľadu

Jazda so zvýšenou opatrnosťou

Miestny prevádzkový predpis

Týka sa špecifických miestnych podmienok, pričom môžu byť potrebné ďalšie informácie – toto je obmedzené na požiadavky, na ktoré sa nevzťahuje toto nariadenie

Prevádzka počas prác

Bezpečná prevádzka skúšaného vlaku

Viditeľnosť vlaku – začiatok vlaku (pozri bod 4.2.2.1.2)

Existujúce vozidlá, ktoré nespĺňajú TSI

Riadenie núdzovej situácie a reakcií na núdzové situácie (pozri bod 4.2.3.7)

Úloha miestnych/vnútroštátnych orgánov a záchranných zložiek

Oznamovanie nehôd a incidentov: vnútroštátne pokyny týkajúce sa spôsobov oznamovania príslušným orgánom

Terminológia komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti (pozri dodatok C)

Vnútroštátne prevádzkové pokyny

Požiadavky na znalosť trás podľa vnútroštátnej transpozície smernice 2007/59/ES (smernica o rušňovodičoch)

2. ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV

Mimoriadna zásielka

Cestovný poriadok (pozri bod 4.2.1.2.3)

Ďalšie informácie

Zaznamenávanie kontrolných údajov mimo vlaku (pozri bod 4.2.3.5.1)

Ďalšie informácie

Zaznamenávanie kontrolných údajov vo vlaku (pozri bod 4.2.3.5.2)

Ďalšie informácie

Odborné spôsobilosti (pozri bod 4.6)

— personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti okrem rušňovodičov,

— ďalšie informácie pre personál vykonávajúci úlohy súvisiace so sprevádzaním vlaku, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, okrem rušňovodiča,

▼B

— ďalšie informácie pre personál, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s konečnou prípravou vlaku pred plánovaným prekročením hranice rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti a pracuje za miestom (miestami) označeným(-i) v podmienkach používania siete manažéra infraštruktúry ako „pohraničné“ a uvedeným(-i) v jeho bezpečnostnom povolení.

Zdravotné a bezpečnostné podmienky (pozri bod 4.7).

— personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti okrem rušňovodičov,

— ďalšie informácie pre personál vykonávajúci úlohy súvisiace so sprevádzaním vlaku, ktoré sú rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, okrem rušňovodiča,

— obmedzenia týkajúce sa alkoholu (pozri bod 4.7.1).

Spoločné prevádzkové zásady a predpisy (pozri bod 4.4 a dodatok B)

— pieskovanie – zariadenie na automatické pieskovanie a správa o použití pieskovacieho zariadenia,

— porucha priecestia – ďalšie informácie.

Terminológia komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti (pozri dodatok C)

Ďalšie pojmy

Prevádzka v dlhých tuneloch (pozri bod 4.3.5)

Ďalšie informácie

▼B

Dodatok J

Slovník

Vymedzenie pojmov v tomto slovníku sa vzťahuje na používanie pojmov v tomto nariadení.

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje vymedzenie pojmov uvedené v článku 2 smernice (EÚ) 2016/797 a v bode 2.2 TSI Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá.

Pojem	Vymedzenie
Nehoda	Podľa vymedzenia v článku 3 smernice (EÚ) 2016/798.
Povoľovanie jázd vlaku	Obsluha zariadenia na stavadlách, na miestach riadenia napájania elektrickej trakcie prúdom a v riadiacich strediskách dopravy, ktorá povoľuje jazdu vlakov. Sem nepatrí personál železničného podniku, ktorý je zodpovedný za riadenie zdrojov, ako je vlakový personál alebo železničné koľajové vozidlá.
Spôsobilosť	Kvalifikácia a prax potrebná na bezpečné a spoľahlivé plnenie vykonávanej úlohy. Prax sa dá získať ako súčasť procesu odbornej prípravy.
Nebezpečný tovar	Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru ([1]).
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	Prevádzka vyplývajúca z neplánovanej udalosti, ktorá bráni normálnej prevádzke vlakovej dopravy.
Výprava	Pozri Výprava vlakov
Rušňovodič	Podľa vymedzenia v článku 3 smernice 2007/59/ES.
Núdzové volanie	Volanie uskutočnené v niektorých nebezpečných situáciách na účely výstrahy pre všetky vlaky/posunovacie diely vo vymedzenej oblasti.
Prejdenie konca dovolenej jazdy bez povolenia	Prejdenie konca dovolenej jazdy bez povolenia sa týka každého prípadu, keď vlak pokračuje v jazde za koncom dovolenej jazdy za týchto okolností: — traťové návestidlo s návesťou „stoj“ alebo príkaz na zastavenie, ak nefunguje ATP, — koniec dovolenej jazdy stanovený v ATP, — miesto oznámené prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia podľa nariadení, — tabule s návesťou „stoj“, — ručné návesti. Toto sa vzťahuje na dovolenú jazdu, ako sa uvádza v ETCS, a súhlas na jazdu, na ktorý sa vzťahujú pokyny/návestenie. Nepatria sem prípady, keď vozidlo bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejde návesť.
Európsky pokyn	Harmonizovaný prevádzkový pokyn, ktorým sa rušňovodičom v celej Európskej únii poskytuje podobný obsah a ktorého cieľom je, aby rušňovodiči reagovali podobným spôsobom v podobnej situácii.
Evakuácia	Evakuácia vlaku je situácia, v ktorej všetci cestujúci dostanú pokyn, aby opustili vlak a presunuli sa na infraštruktúru pod dohľadom vlakového personálu. Vlakový personál dostane súhlas od osoby riadiacej dopravu alebo iného zodpovedného personálu manažéra infraštruktúry, že je to bezpečné.

▼B

Pojem	Vymedzenie
Mimoriadna zásielka	Vozidlo a/alebo prevážaný náklad, ktorého konštrukcia, rozmery alebo hmotnosť nevyhovujú parametrom trasy a ktoré(-ý) si vyžaduje zvláštne povolenie na jazdu a môže si vyžadovať osobitné podmienky počas časti trasy alebo počas celej trasy.
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	V kontexte tohto nariadenia sa tieto podmienky týkajú iba zdravotných a psychologických spôsobilostí požadovaných na prevádzkovanie príslušných prvkov subsystému.
Horúca ložisková skriňa	Ložisková skriňa a ložisko, ktoré prekročilo svoju maximálnu konštrukčnú prevádzkovú teplotu.
Incident	Podľa vymedzenia v článku 3 smernice (EÚ) 2016/798.
Dĺžka vlaku	Celková dĺžka všetkých vozidiel cez nárazníky vrátane rušňa (rušňov)
Výhybňa	Koľaj napojená na hlavnú koľaj používaná na obchádzanie, vyhýbanie a odstavenie.
Vnútroštátny pokyn	Pokyn vymedzený na vnútroštátnej úrovni alebo manažérom infraštruktúry, ktorý sa vzťahuje na špecifické situácie týkajúce sa systému triedy B alebo prechodu zo systému triedy A do systému triedy B.
Používateľský jazyk	Jazyk alebo jazyky, ktoré používa manažér infraštruktúry v každodennej činnosti na oznamovanie prevádzkových správ alebo správ súvisiacich s bezpečnosťou medzi personálom manažéra infraštruktúry a železničného podniku a ktoré sú uverejnené v jeho podmienkach používania siete.
Prevádzkový pokyn	Formálna výmena informácií medzi osobou riadiacou dopravu a rušňovodičom s cieľom zabezpečiť železničnú prevádzku/pokračovanie v železničnej prevádzke v špecifických situáciách. Prevádzkový pokyn existuje na vnútroštátnej, ako aj na európskej úrovni.
Cestujúci	Osoba (iná ako zamestnanec so zvláštnymi povinnosťami vo vlaku) cestujúca vlakom alebo nachádzajúca sa v priestore železnice pred jazdou vlakom alebo po jazde vlakom.
Monitorovanie výkonnosti	Systematické pozorovanie a zaznamenávanie výkonnosti vlakovej dopravy a infraštruktúry na účely zlepšenia výkonnosti obidvoch oblastí.
Kvalifikácia	Fyzická a psychologická spôsobilosť pre danú úlohu spolu s požadovanými znalosťami.
Reálny čas	Schopnosť vymieňať alebo spracovávať informácie o špecifikovaných udalostiach (ako je príchod do stanice, prejazd stanicou alebo odchod zo stanice) počas jazdy vlaku v čase, keď nastanú.
Miesto hlásenia	Bod na plánovanej trase vlaku, v ktorom sa vyžaduje nahlásenie času príchodu, odchodu alebo prejazdu.
Trasa	Konkrétny úsek alebo úseky trate
Úloha rozhodujúca z hľadiska bezpečnosti	Úloha vykonávaná personálom, keď riadi alebo ovplyvňuje jazdu vlaku, ktorá by mohla ovplyvniť bezpečnosť železníc.
Plánované zastavenie	Plánované zastavenie z komerčných alebo prevádzkových dôvodov.
Manipulačná koľaj	Každá koľaj (koľaje) v rámci miesta prevádzky, ktorá sa nepoužíva na vlakovú dopravu.
Osoba riadiaca dopravu	Pracovník, ktorý je poverený stavaním vlakových/posunovacích ciest a vydávaním pokynov pre rušňovodičov.
Personál	Zamestnanci pracujúci pre železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry alebo ich dodávateľov vykonávajúci úlohy uvedené v tomto nariadení.

▼B

Pojem	Vymedzenie
Návesť „stoj“	Akákoľvek návesť, ktorá rušňovodičovi nedovoľuje prejdenie návestidla.
Miesto zastavenia	Miesto uvedené v cestovnom poriadku vlaku, v ktorom je plánované zastavenie vlaku, obvykle na vykonanie špecifickej činnosti, akou je umožniť cestujúcim nastúpiť do vlaku a vystúpiť z neho.
Cestovný poriadok	Dokument alebo systém, v ktorom sú uvedené podrobné údaje o cestovnom poriadku vlaku (vlakov) na konkrétnej trati.
Časový bod	Miesto identifikované v cestovnom poriadku vlaku, v ktorom sa identifikuje špecifický čas. Tento čas môže byť časom príchodu, časom odchodu alebo v prípade vlaku, ktorý nemá plánované zastavenie v danom mieste, časom prejazdu.
Hnacia jednotka	Vozidlo s vlastným pohonom schopné pohybu samostatne a s ďalšími vozidlami, s ktorými môže byť spriahnuté.
Vlak	Vlak sa vymedzuje ako hnacia (hnacie) jednotka (jednotky) so spriahnutými železničnými koľajovými vozidlami alebo bez nich, s dostupnými údajmi o vlaku, prevádzkovaná medzi dvoma alebo viacerými vymedzenými bodmi.
Výprava vlaku	Znamenie osobe vedúcej vlak o tom, že všetky činnosti v stanici alebo v depe boli ukončené a že, pokiaľ ide o zodpovedný personál, bolo pre vlak vydané povolenie na jazdu.
Vlakový personál	Členovia vlakového personálu, ktorí sú certifikovaní ako spôsobilí a vymenovaní železničným podnikom na vykonávanie stanovených špecifických úloh súvisiacich s bezpečnosťou vo vlaku, napríklad rušňovodič alebo sprievodca.
Príprava vlaku	Zabezpečenie toho, aby vlak bol v prevádzkyschopnom stave, aby vybavenie vlaku bolo správne dislokované a aby zostava vlaku zodpovedala určenej trase (trasám). Príprava vlaku takisto zahŕňa technické prehliadky vykonávané pred odchodom vlaku.

([1]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

Skratka	Vysvetlenie
AC	striedavý prúd (Alternating Current)
ATP	vlakový zabezpečovač (Automatic Train Protection)
CCS	riadenie-zabezpečenie a návestenie (Command Control Signalling)
CEN	Európsky výbor pre normalizáciu (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)
dB	decibely
DC	jednosmerný prúd (Direct Current)
DMI	rozhranie rušňovodič-stroj (Driver Machine Interface)
EC	Európske spoločenstvo
ECG	EKG (elektrokardiogram)
EIRENE	Európska integrovaná železničná rádiom zdokonalená sieť (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	európska norma

▼B

Skratka	Vysvetlenie
ENE	energia
ERA	Železničná agentúra Európskej únie (European Union Agency for Railways)
ERPVT	Európsky register povolených typov vozidiel (European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov (European Train Control System)
EÚ	Európska únia
FRS	špecifikácia funkčných požiadaviek (Functional Requirement Specification)
GSM-R	globálny systém mobilnej komunikácie – železnice (Global System for Mobile Communications – Rail)
IM	manažér infraštruktúry (Infrastructure Manager)
INF	Infraštruktúra
OPE	prevádzka a riadenie dopravy (Operation and Traffic Management)
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PPV/PPW	ruská skratka – Pravila Polzovanija Vagonami v meždunarodnom soobščeniji = Pravidlá používania železničných vozidiel v medzinárodnej doprave
RINF	register infraštruktúry
RST	železničné koľajové vozidlá (Rolling Stock)
RU	železničný podnik (Railway Undertaking)
SMS	systém riadenia bezpečnosti (Safety Management System)
SPAD	prejdenie návesti „stoj“ (Signal Passed at Danger)
SRS	špecifikácia požiadaviek na systém (System Requirement Specification)
TAF	telematické aplikácie v nákladnej doprave (Telematics Applications for Freight)
TEN	transeurópska sieť (Trans-European Network)
TPS	systém zabezpečenia vlaku (Train Protection System)
TSI	technická špecifikácia interoperability
UIC	Medzinárodná únia železníc (Union Internationale des Chemins de fer)
TSI Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá (LOC&PAS)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii
TSI Riadenie-zabezpečenie a návestenie (TSI CCS)	Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii

▼B

Skratka	Vysvetlenie
TSI Hluk (TSI NOI)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ
TSI Vozne (TSI WAG)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES
TSI Osoba so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou
TSI Energia (TSI ENE)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii
TSI Infraštruktúra (TSI INF)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii
TSI Bezpečnosť v železničných tuneloch (TSI SRT)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie