



<b>Evropská agentura pro železnice</b>	
<p>Část 1 referenčního dokumentu podle článku 27 směrnice o interoperabilitě železničního systému</p> <p>Návod na použití</p>	
<b>Značka v ERA:</b>	ERA/GUI/XA
<b>Verze v ERA:</b>	3.0
<b>Datum:</b>	30. 10. 2015

<b>Dokument zpracovala:</b>	Evropská agentura pro železnice Rue Marc Lefrancq, 120 BP 20392 F-59307 Valenciennes Cedex Francie
<b>Typ dokumentu:</b>	Návod na použití
<b>Status dokumentu:</b>	veřejný

	<b>Jméno</b>	<b>Funkce</b>
<b>Vydal</b>	Richard LOCKETT [RL]	vedoucí oddělení
<b>Zkontrolovali</b>	Ny Tiana TOURNIER [NTT] Peter MIHM [PM]	vedoucí úseku schvalovacích postupů vedoucí úseku technických hodnocení
<b>Dokument sestavil (autor)</b>	Florinel MELINTE [FM] Sorin HANCI [SH] Sarah YOUNG [SY]	vedoucí pracovník odpovědný za projekt vedoucí pracovník odpovědný za projekt vedoucí pracovník odpovědný za projekt

\*\*\*\*\*

## 0 INFORMACE O DOKUMENTU

### 0.1. Záznam o změnách

<i>Tabulka 1: Stav dokumentu</i>			
<b>Verze Datum</b>	<b>Autor</b>	<b>Číslo oddílu</b>	<b>Popis změny</b>
Verze 2.0 22. 7. 2013	ERA		
Verze 2.1 31. 7. 2015	Jednotka XA	Tabulka 1 Obsah Kapitola 1 Oddíl 4.3  Oddíl 5.3 Oddíl 6.3  Příloha I Příloha II Příloha III	Úvod, odkazy, termíny a definice Výjimka z TSI, povolení pro řadu vozidel, vzor povolení  Vzor povolení, jednotný evropský postup Zásady – smyčky  Aktualizované vzory Aktualizované vývojové diagramy Přidán vzor žádosti
Verze 2.2 8. 9. 2015	Jednotka XA	Doplněné oddíly	Zkontrolována revize poznámek UMT k aktualizovaným oddílům
Verze 2.3 10. 9. 2015	FM, SH, RL	Kapitola 6	Přezkum oddílu 6.2
Verze 2.4 14. 9. 2015	Paul Hampson	Doplněné oddíly	Korektury
Verze 2.5 14. 9. 2015	SH	Doplněné oddíly	Přenos pro 37. zasedání pracovní skupiny pro vzájemné uznávání
Verze 2.6 8. 10. 2015	SH	Doplněné oddíly	Přenos pro 37. zasedání pracovní skupiny pro vzájemné uznávání
Verze 3.0	SH, FM	Doplněné oddíly	Aktualizováno po obdržení stanoviska 37. zasedání pracovní skupiny pro vzájemné uznávání
Verze 3.0	Paul Hampson	Doplněné oddíly	Korektury

\*\*\*\*\*

## 0.2. Obsah

<b>0</b>	<b>INFORMACE O DOKUMENTU .....</b>	<b>2</b>
0.1.	Záznam o změnách.....	2
0.2.	Obsah.....	3
	Seznam tabulek.....	3
<b>1</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>4</b>
1.1	ODKAZY.....	5
1.2	ZKRATKY.....	6
1.3	TERMÍNY A DEFINICE.....	6
<b>2</b>	<b>ÚČEL A OBLAST PŮSOBNOSTI.....</b>	<b>11</b>
2.1	ÚČEL.....	11
2.2	OBLAST PŮSOBNOSTI.....	11
<b>3</b>	<b>KOMU JE TENTO NÁVOD URČEN.....</b>	<b>12</b>
<b>4</b>	<b>POPIS .....</b>	<b>12</b>
4.1	REFERENČNÍ DOKUMENT.....	12
4.2	VNITROSTÁTNÍ REFERENČNÍ DOKUMENTY:.....	14
4.3	VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ RÁMCE.....	16
<b>5</b>	<b>JAK POUŽÍVAT:.....</b>	<b>18</b>
5.1	REFERENČNÍ DOKUMENT.....	18
5.2	VNITROSTÁTNÍ REFERENČNÍ DOKUMENTY:.....	18
5.3	VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ RÁMCE.....	19
<b>6</b>	<b>SPRÁVA .....</b>	<b>22</b>
6.1	NÁVOD NA POUŽITÍ REFERENČNÍHO DOKUMENTU.....	22
6.2	VNITROSTÁTNÍ REFERENČNÍ DOKUMENTY.....	23
6.3	VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ RÁMCE.....	28
	<b>PŘÍLOHA I – FORMULÁŘ PRO OBECNÉ INFORMACE .....</b>	<b>32</b>
	<b>PŘÍLOHA II – FÁZE SCHVALOVACÍHO POSTUPU .....</b>	<b>37</b>
	<b>PŘÍLOHA III - VZOR ŽÁDOSTI .....</b>	<b>60</b>
	<b>SEZNAM VYOBRAZENÍ</b>	
	<i>Obrázek 1 Vztah mezi referenčním dokumentem a vnitrostátními technickými předpisy .....</i>	<i>13</i>
	<b>Seznam tabulek</b>	
	<i>Tabulka 1: Stav dokumentu.....</i>	<i>2</i>
	<i>Tabulka 2: Dokumenty, na které se odkazuje v tomto návodu na použití .....</i>	<i>5</i>
	<i>Tabulka 3: Zkratky.....</i>	<i>6</i>
	<i>Tabulka 4: Kritéria pro hodnocení vnitrostátních technických předpisů (zdroj: databáze NOTIF-IT) .....</i>	<i>25</i>



**ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 9. března 2011**  
**o zveřejnění a správě referenčního dokumentu uvedeného v čl. 27 odst. 4**  
**směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě**  
**železničního systému ve Společenství**  
*(oznámeno pod číslem K(2011) 1536)*  
**(Text s významem pro EHP)**  
**(2011/155/EU)**

## **1 ÚVOD**

Tento návod na použití referenčního dokumentu tvoří část 1 referenčního dokumentu podle rozhodnutí 2011/155/EU ze dne 9. března 2011 o zveřejnění a správě referenčního dokumentu uvedeného v čl. 24 odst. 4 směrnice o interoperabilitě.

Jeho účelem je odkazovat na jednotlivé části tohoto rozhodnutí a další informace relevantní pro správu, porozumění a používání referenčního dokumentu.

Pro lepší porozumění evropskému postupu pro povolování vozidel se doporučuje, abyste si přečetli doporučení Komise 2014/897/EU o záležitostech souvisejících s uvedením strukturálních subsystémů a vozidel do provozu a jejich používáním.

1.1 ODKAZY

**Tabulka 2: Dokumenty, na které se odkazuje v tomto návodu na použití**

Odkaz na dokument	Název	Verze
Směrnice 2008/57/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepracované znění)	Ve znění směrnice Komise 2013/09/EU
Rozhodnutí 2009/965/ES	ROZHODNUTÍ KOMISE o referenčním dokumentu uvedeném v čl. 27 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství	30. listopad 2009
Rozhodnutí 2011/155/EU	ROZHODNUTÍ KOMISE o zveřejnění a správě referenčního dokumentu uvedeného v čl. 27 odst. 4 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství	9. březen 2011
Směrnice 2004/49/ES	Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic)	Naposledy pozměněná směrnicí Komise 2009/149/ES
Směrnice 98/34/ES	Směrnice Evropského Parlamentu a Rady 98/34/ES ze dne 22. června 1998 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů a předpisů pro služby informační společnosti	Naposledy pozměněná nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012
2014/897/EU	Rozhodnutí Komise 2014/897/EU Doporučení Komise ze dne 5. prosince 2014 o záležitostech souvisejících s uvedením strukturálních subsystémů a vozidel do provozu a jejich používáním podle směrnic Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES a 2004/49/ES	5. prosinec 2014
402/2013/EU	Nařízení CSM č. 402/2013 Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (ES) č. 352/2009	30. duben 2013

## 1.2 ZKRATKY

**Tabulka 3: Zkratky**

Zkratka	Definice
CSM	Společná bezpečnostní metoda
EK	Evropská komise
EMC	elektromagnetická kompatibilita
EN	evropská norma
ERATV	evropský registr povolených typů vozidel
EU	Evropská unie
GIG	Skupina pro geografické zájmy
NOTIF-IT	databáze pro oznamování vnitrostátních předpisů (technických a bezpečnostních) Evropské komisi
NSA	Vnitrostátní bezpečnostní orgán
RDD	databáze referenčních dokumentů
SMS	systém řízení bezpečnosti
TEN	transevropská síť
TSI	technická specifikace pro interoperabilitu
UIC	Mezinárodní unie železnic

## 1.3 TERMÍNY A DEFINICE

**Přijatelné splnění požadavků:** nezávazná stanoviska, jež vydává agentura s cílem určit způsoby stanovení shody se základními požadavky.

**Přijatelné vnitrostátní splnění požadavků:** nezávazná stanoviska, jež vydávají členské státy s cílem určit způsoby stanovení shody s vnitrostátními předpisy. Měly by být zveřejněny v databázi referenčních dokumentů a nejsou závazné.

**Dodatečné povolení:** povolení, které udělil jiný členský stát po prvním povolení.

Podle čl. 21 odst. 5 směrnice o interoperabilitě členský stát objasní, zda je zapotřebí dodatečných povolení pro vozidla odpovídající TSI nebo pro vozidla neodpovídající TSI.

**Agentura:** Evropská agentura pro železnice.

**Alternativní metoda:** způsob prokázání shody jiný než přijatelné vnitrostátní způsoby průkazu (existuje-li). V zájmu transparentnosti a k zamezení diskriminace musí být přijatá alternativní metoda zveřejněna v databázi referenčních dokumentů jako přijatelný vnitrostátní splnění požadavků.



**Odvolací orgán:** orgán pověřený v jednotlivých členských státech podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2004/49/ES. Může to být také regulační orgán zřízený v souladu s článkem 30 směrnice 2001/14/ES.

**Žadatel:** úloha, již plní subjekt, který žádá o povolení typu vozidel nebo povolení k uvedení vozidla do provozu – tuto úlohu může plnit kterýkoli z těchto subjektů: držitel, výrobce, železniční podnik, provozovatel infrastruktury nebo jiný. Toto se netýká jiných žadatelů o osvědčení EU.

**Vzor žádosti:** Harmonizovaný, doporučený dokument vypracovaný s cílem usnadnit žadatelům práci při získání povolení k uvedení vozidla do provozu a/nebo povolení typu vozidel.

**Subjekt pro posuzování:** úloha, kterou plní posuzovatel/posuzovatelé s cílem ověřit na základě důkazů vhodnost systému z hlediska toho, zda splňuje příslušné bezpečnostní požadavky podle nařízení 402/2013/ES.

**Případ schvalování:** případ definovaný v oddíle 4.3 tohoto dokumentu.

**Podklady pro povolení:** veškerá dokumentace potřebná pro jakoukoli žádost o povolení uvedení vozidla do provozu podle směrnice o interoperabilitě, včetně souboru technické dokumentace (obsahující veškeré doklady o výjimkách z požadavků, důkazy o shodě s rovnocennými vnitrostátními předpisy, které nevyžadují další kontrolu, doklady o předchozích povoleních atd.).

**Podmínky a omezení používání:** jakákoli omezení zamýšleného používání, které je uvedeno v souboru technické dokumentace přiloženém k ES prohlášení o ověření, např. klimatické podmínky, maximální rychlost, sklon atd.

**Sestavit:** shromáždit.

**Předpokládané povolení:** pokud v případě dodatečného povolování není rozhodnutí příslušného vnitrostátního bezpečnostního orgánu k dispozici ve stanovené lhůtě, považuje se uvedení dotčeného vozidla do provozu za schválené po uplynutí tří měsíců počínaje uplynutím této lhůty – čl. 21 odst. 8 směrnice 2008/57/ES.

**Určený subjekt:** úloha subjektu, který určil členský stát podle čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES za účelem posuzování shody s vnitrostátními předpisy.

**Poplatky:** jakékoli poplatky, jejichž úhradu vyžaduje během schvalovacího procesu příslušný vnitrostátní orgán od žadatele. Patří sem správní poplatky vnitrostátního bezpečnostního orgánu, poplatky za přístup do sítě pro zkoušky na trati, poplatky za povolení a poplatky za posouzení, pokud dotyčný vnitrostátní bezpečnostní orgán jedná také jako určený subjekt a subjekt pro posuzování.

**První povolení:** povolení, které uděluje první členský stát pro nové vozidlo nebo typ vozidla.

Podle popisu uvedeného v článku 22 směrnice o interoperabilitě vozidlu odpovídajícímu TSI a podle popisu v článku 24 vozidlu neodpovídajícímu TSI.

**Provozovatel infrastruktury:** úloha orgánu odpovědného za vytvoření a udržování železniční infrastruktury nebo její části ve smyslu definovaném ve směrnici 2004/49/EC.

**Směrnice o interoperabilitě:** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství (přepřpracované znění).



**Vydání nebo udělení povolení:** povolení uvedení typu vozidla nebo vozidla do provozu. Je třeba poznamenat, že ve směrnici se nehovoří o povolení k používání. Činnost „používání vozidla“ provádí železniční podnik nebo provozovatel infrastruktury v prostředí jejich příslušných systémů řízení bezpečnosti a není součástí schvalovacího procesu.

**Právní postup:** postup, k němuž opravňují předpisy EU nebo doporučení EU a který je třeba dodržovat v případech schvalování.

**Dohoda členských států:** jakákoli dohoda mezi členskými státy, jejímž účelem je usnadnění výměny informací a schvalovacího procesu (prvního, dodatečného, obnoveného, současného povolení atd.).

**Vnitrostátní právní rámec:** soubor předpisů v členském státě, které stanoví postup pro povolování uvádění vozidel do provozu.

**Vnitrostátní bezpečnostní předpisy:** předpisy, jejichž oznámení se vyžaduje podle článku 8 směrnice 2004/49/ES.

**Vnitrostátní technické předpisy:** předpisy, jejichž oznámení se vyžaduje podle článku 17 směrnice 2008/57/ES.

**Nové povolení:** povolení, jež uděluje některý členský stát po modernizaci/obnově stávajícího vozidla nebo typu vozidla, které již byly povoleny.

Podle článku 20 směrnice o interoperabilitě je možno po změně stávajícího vozidla nebo typu vozidla udělit nové povolení.

**Oznámený subjekt:** úloha subjektu, který členský stát oznámil za účelem posuzování souladu s daným právním předpisem EU.

**Nepovinná/obvyklá praxe:** praxe, která se vyvinula v evropském železničním odvětví a lze ji v rámci projektů volitelně uplatňovat.

**Vozidlo neodpovídající TSI:** vozidlo, jež neodpovídá/neodpovídalo všem příslušným TSI platným v okamžiku uvedení do provozu, včetně vozidel, na něž se vztahuje výjimka, nebo pokud důležitá část základních požadavků není/nebyla v jedné nebo několika TSI stanovena – článek 24 směrnice o interoperabilitě.

**Zkoušky na trati:** zkoušky, které se uskutečňují na síti, za kterou je „odpovědný“ vnitrostátní bezpečnostní orgán (viz čl. 21 odst. 1 směrnice o interoperabilitě), na rozdíl od železničních zkušebních zařízení (laboratoře nebo uzavřené zkušební tratě).

**Přípravné konzultace:** předběžná výměna informací mezi žadatelem, vnitrostátním bezpečnostním orgánem a jinými stranami, při které se každému subjektu potvrdí proveditelnost projektu. Součástí této fáze je také případné zmrazení požadavků.

Poznámka: jinými stranami mohou být:

- členský stát, pokud jde o udělení výjimky nebo nového povolení (vyžadují-li to uplatňované předpisy),
- oznámený orgán, pokud jde o kontrolu opatření, včetně určení/potvrzení TSI použitelných na projekt,



- určený orgán, pokud jde o kontrolu opatření, včetně určení/potvrzení vnitrostátních předpisů použitelných na projekt,
- subjekt pro posuzování, pokud jde o kontrolu opatření použitelných na projekt,
- provozovatel infrastruktury, pokud jde o zabezpečení zkoušek na trati, jsou-li vyžadovány,
- Evropská agentura pro železnice jako pozorovatel.

**Vstupní podmínky:** dokument, který specifikuje všechny aspekty týkající se přípravných konzultací včetně podmínek zkoušek na trati a případného zmrazení požadavků týkajících se daného projektu.

**Úloha uživatele databáze referenčních dokumentů** představuje předem definovaný soubor práv přístupu k obsahu, správy obsahu a konfigurace prvků databáze referenčních dokumentů (RDD). V případě úloh uživatelů databáze referenčních dokumentů s právem spravovat obsah a konfigurovat prvky databáze referenčních dokumentů je zapotřebí registrace. Přístup k informacím, jež zveřejňují členské státy, je k dispozici bez registrace.

**Obnovené povolení:** obnovení povolení typu vozidla v případě potřeby (z důvodu změny předpisů či skončení doby platnosti daného typu).

Ustanovení čl. 26 odst. 3 směrnice o interoperabilitě se uplatní pouze v případě obnovení povolení typu vozidla.

Dojde-li ke změně konstrukce (která vyžaduje nové ES ověřování (viz moduly SB nebo SH1 pro posuzování shody)), vznikne nový typ vozidla, který podléhá prvnímu povolení (dokument ERA/REP/01-2012/INT – Povolování typů vozidel – návrh závěrečné zprávy, verze 0.09 / 16. května 2012).

Udělování obnoveného povolení se omezuje na případy, kdy se po posouzení na základě změněného předpisu (změněných předpisů) potvrzuje shoda typu vozidla beze změny konstrukce.

**Předpisy:** závazné požadavky.

**Směrnice o bezpečnosti železnic:** směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic).

**Současná žádost:** žadatel žádá (paralelně) o povolení v různých členských státech ve stejnou dobu.

**Fáze:** fáze je vývojový diagram, který obsahuje referenční symbol pro podfázi, a lze ji považovat za obecný element ve vztahu k podfázi.

**Následné povolení:** povolení vozidla, které odpovídá již schválenému typu vozidla.

Podle čl. 26 odst. 3 směrnice o interoperabilitě vozidlo odpovídající typu již povolenému v členském státě bude tímto členským státem povoleno na základě prohlášení o shodě s typem předloženého žadatelem, a to bez dalších kontrol.

**Téma:** skupina parametrů, která souvisí s danou funkcí vozidla (např. spřáhlo, kolo atd.).



**Časový rámec:** lhůta, která se počítá od rozhodného dne.

**Rozhodný den:** přesné datum, od kterého začíná odpočet časového rámce.

**Vozidlo odpovídající TSI:** vozidlo, jež odpovídá všem příslušným TSI platným v době uvedení do provozu, pokud byla významná část základních požadavků v těchto TSI stanovena a pokud vstoupily v platnost a platí příslušné TSI pro kolejová vozidla – čl. 22 odst. 1 směrnice o interoperabilitě.

**Postup ověřování:** zahrnuje kontroly a vydávání osvědčení podle požadavků obsažených ve směrnících, TSI a vnitrostátních předpisech.

---

\*\*\*\*\*

## 2 ÚČEL A OBLAST PŮSOBNOSTI

### 2.1 ÚČEL

Podle popisu uvedeného v rozhodnutí 2011/155/EU o zveřejnění a správě referenčního dokumentu je účelem referenčního dokumentu usnadnit postup povolování uvedení vozidel do provozu tím, že:

- a) uvede seznam všech parametrů, které by měly být zkontrolovány v souvislosti s povolením k uvedení vozidel do provozu;
- b) určí všechna pravidla používaná členskými státy pro povolení k uvedení vozidel do provozu;
- c) vztáhne každé pravidlo k jednomu z parametrů, které se mají kontrolovat v souvislosti s povolením k uvedení vozidel do provozu;
- d) klasifikuje všechny předpisy ve skupinách A, B nebo C v souladu s částí 2 přílohy VII směrnice o interoperabilitě;
- e) v souladu s článkem 1 rozhodnutí 2009/965/ES nastíní vnitrostátní právní rámec týkající se povolení k uvedení vozidel do provozu.

Stručně řečeno:

- zajišťuje transparentnost rámce pro schvalování vozidel a
- usnadňuje tzv. vzájemné uznávání.

Vzájemné uznávání poskytuje dvě výhody:

- kontroly prováděné v rámci schvalovacího procesu v jednom členském státě jsou automaticky vzájemně uznávány. To znamená, že povolení ve druhém členském státě vyžaduje pouze kontroly, které jsou „nezbytně nutné pro ověření technické kompatibility vozidla s příslušnou sítí“ (42. bod odůvodnění směrnice o interoperabilitě) a
- snižuje potřebu různého uspořádání projektu vozidla podle každého souboru předpisů jednotlivých členských států.

### 2.2 OBLAST PŮSOBNOSTI

Směrnice o interoperabilitě se vztahuje na:

- vozidla odpovídající TSI a vozidla neodpovídající TSI,
- vozidla provozovaná na transevropských sítích (TEN) i mimo ně,
- nová, modernizovaná i obnovená vozidla a
- vozidla již provozovaná v jednom členském státě, pro která se požaduje tzv. dodatečné povolení pro uvedení do provozu v jiném členském státě.

To je také oblast působnosti referenčního dokumentu. V referenčním dokumentu jsou uvedeny všechny předpisy a postupy, které uplatňují členské státy pro povolování uvádění vozidel do provozu ve všech možných případech schvalování. Zahrnuty jsou i vnitrostátní předpisy, na které TSI odkazují jako na předpisy pro zvláštní případy, pokud nejsou popsány podrobně v TSI.

### 3 **KOMU JE TENTO NÁVOD URČEN**

Návod na použití je určen třem skupinám uživatelů referenčního dokumentu:

- uživatelům = všem, kdo hledají informace, žadatelům o povolení k uvedení do provozu, členským státům / vnitrostátním bezpečnostním orgánům, agentuře,
- správci referenčního dokumentu = agentuře,
- správcům vnitrostátních referenčních dokumentů a vnitrostátních právních rámců = členským státům / vnitrostátním bezpečnostním orgánům.

### 4 **POPIS**

#### 4.1 REFERENČNÍ DOKUMENT

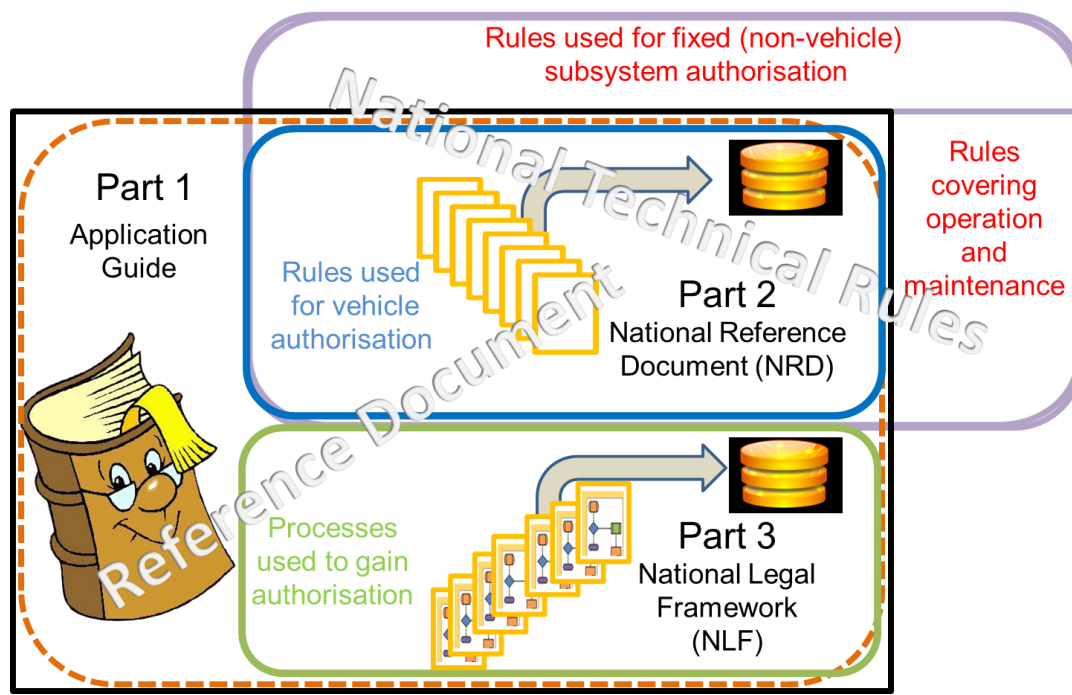
##### **Právní základ referenčního dokumentu**

Za zavádění vnitrostátních předpisů jsou odpovědné členské státy a na rozdíl od oznamování vnitrostátních technických předpisů Komisi agentura nepotvrzuje platnost předpisů uvedených v referenčním dokumentu. Pokud je předpis platný pro účely povolování, musí ho agentura uveřejnit. Klasifikace rovnocennosti předpisů uvedených v referenčním dokumentu však mají právní status, protože určují, co může vnitrostátní bezpečnostní orgán, který povolení vydává, kontrolovat nebo zpochybnit.

##### **Struktura referenčního dokumentu a obecné zásady**

Rozhodnutí 2011/155/EU stanoví, že referenční dokument se člení na:

- Část 1: Návod na použití: tato část odkazuje k jednotlivým částem obsaženým v tomto rozhodnutí (rozhodnutí 2011/155/EU) a jakýmkoli dalším informacím relevantním pro správu, pochopení a používání referenčního dokumentu.
- Část 2: Vnitrostátní referenční dokumenty: referenční dokument obsahuje všechny vnitrostátní referenční dokumenty obsahující seznam a klasifikaci vnitrostátních pravidel, jeden pro každý členský stát, podle článku 3 rozhodnutí 2011/155/EU.
- Část 3: Informace o vnitrostátních právních rámcích: v souladu s článkem 1 rozhodnutí 2009/965/ES referenční dokument obsahuje informace o vnitrostátním právním rámci upravujícím povolení k uvedení vozidel do provozu. Tato část se vyplní, jakmile členské státy oznámí vnitrostátní opatření, kterými se provádí směrnice o interoperabilitě.



National Technical Rules	Vnitrostátní technické předpisy
Reference Document	Referenční dokument
Rules used for fixed (non-vehicle) subsystem authorisation	Předpisy uplatňované pro povolování pevných subsystémů (které nejsou součástí vozidla)
Rules covering operation and maintenance	Předpisy o provozu a údržbě
Rules used for vehicle authorisation	Předpisy uplatňované pro povolování vozidel
Processes used to gain authorisation	Postupy pro získání povolení
Part 1 Application Guide	Část 1 Návod na použití
Part 2 National Reference Document (NRD)	Část 2 Vnitrostátní referenční dokument
Part 3 National Legal Framework (NLF)	Část 3 Vnitrostátní právní rámec

Všechny tři části referenčního dokumentu jsou uveřejněny na webových stránkách agentury.

**Obrázek 1 Vztah mezi referenčním dokumentem a vnitrostátními technickými předpisy**

**Databáze**

Vnitrostátní předpisy uplatňované na povolování vozidel a související údaje týkající se vnitrostátních referenčních dokumentů jsou uloženy ve dvou databázích:

- v databázi NOTIF-IT, kterou spravuje Evropská komise a kde jsou uchovávány dokumenty obsahující vnitrostátní předpisy, záznamy o oznámení vnitrostátních technických a bezpečnostních předpisů a odkazy všech těchto předpisů na TSI, článek 8 směrnice o bezpečnosti železnic a seznam parametrů podle povahy a obsahu předpisu,
- v databázi referenčních dokumentů (RDD), kterou spravuje agentura.



### **Vztah mezi databázemi referenčních dokumentů (RDD) a databází NOTIF-IT**

Aby se usnadnilo oznamování předpisů uplatňovaných v souvislosti s povolováním vozidel a zamezilo se duplicitnímu zavádění dat, Komise a agentura se rozhodly vytvořit funkční vztah mezi databázemi referenčních dokumentů a databází NOTIF-IT.

Počínaje verzí 3.3 databáze referenčních dokumentů předpisy, které byly nahrány do databáze referenčních dokumentů, nemusí být znovu odděleně vkládány pro jejich oznámení. Související informace je možno exportovat pomocí aplikační funkce databáze RDD, a vytvořit tak oznámení v databázi NOTIF-IT. Po exportu z databáze RDD tak „oznamovatel“ musí v databázi NOTIF-IT pouze potvrdit jejich oznámení, čímž se zahájí oznamovací postup.

Exportem předpisu z databáze RDD do databáze NOTIF-IT se vytvoří oznámení tohoto předpisu v databázi NOTIF-IT. Poté co je předpis exportován, je v databázi RDD uzamknut (nelze jej v databázi referenčních dokumentů již pozměnit) a může začít zpracování jeho oznámení v databázi NOTIF-IT.

Změny statusu předpisu (v rámci jeho oznámení) v databázi NOTIF-IT se projeví v databázi RDD. Pokud je však předpis v databázi NOTIF-IT aktualizován, v databázi RDD se to bezprostředně neprojeví.

Na konci zpracování oznámení v databázi NOTIF-IT, je-li oznámení přijato, je aktualizován předpis v databázi RDD, a to i s případnými změnami provedenými během oznámení v databázi NOTIF-IT. V tomto okamžiku je předpis v databázi RDD odemknut. Je-li v databázi NOTIF-IT oznámení zamítnuto, změní se status oznámení předpisu v databázi RDD na „zamítnuto“ a daný předpis se v databázi RDD odemkne. Po odemknutí v databázi RDD lze předpis v databázi RDD znovu upravovat.

Do databáze NOTIF-IT je možno exportovat pouze závazné předpisy uveřejněné v databázi RDD. Předpisy označené v databázi RDD jako „přijatelné vnitrostátní způsoby průkazu“, které tudíž mají nezávazný charakter, nelze do databáze NOTIF-IT exportovat.

## **4.2 VNITROSTÁTNÍ REFERENČNÍ DOKUMENTY:**

### **Obsah vnitrostátních referenčních dokumentů**

Vnitrostátní referenční dokumenty obsahují seznam všech vnitrostátních technických předpisů uplatňovaných ve spojitosti s povolováním železničních vozidel. Struktura odkazů na tyto předpisy a jejich uspořádání na seznamu vychází ze seznamu parametrů. Stávající verzi seznamu parametrů představuje příloha rozhodnutí 2009/965/ES s opravou zveřejněnou v návodu na použití referenčního dokumentu verze 2.0 – 22.7.2013. Aktualizace seznamu parametrů byla schválena na 73. zasedání Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost v železniční dopravě (RISC) dne 4. 6. 2015 a vstupuje v platnost dne 1. 1. 2016.

Vnitrostátní referenční dokumenty musí obsahovat klasifikaci předpisů jiných členských států do skupiny A, B nebo C.

V případě, že má členský stát vnitrostátní technický předpis, který nelze přiřadit k některému z parametrů na seznamu parametrů, měl by o tom tento členský stát informovat Evropskou agenturu pro železnice.

Je to třeba chápat tak, že vnitrostátní referenční dokumenty obsahují vyčerpávající seznam všech vnitrostátních požadavků uplatňovaných v souvislosti s povolováním železničních vozidel, s odkazy na seznam parametrů.

Aby se zajistilo, že informace o předpisech, které budou uplatňovány pro schvalování vozidel, jsou veřejně dostupné, transparentní a harmonizované, musí členské státy u všech parametrů uvést:

- a) příslušný platný vnitrostátní technický předpis nebo
- b) výslovně uvést, že žádný takový vnitrostátní technický předpis neexistuje.  
Pokud u určitého parametru vnitrostátní technický předpis neexistuje, uvede se ve vnitrostátním referenčním dokumentu „žádný požadavek kromě použitelných TSI“. Pokud členský stát musí ještě zkontrolovat, zda u některého parametru existuje požadavek, mělo by se uvést „bude přešetřeno“.

Vnitrostátní referenční dokumenty by měly rovněž obsahovat informace o případných přijatelných vnitrostátních způsobech splnění požadavků.

### **Kritéria pro určení rovnocennosti**

V každém vnitrostátním referenčním dokumentu by v souladu s přílohou VII směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES měla být uvedena klasifikace (A, B nebo C) předpisů jiných členských států týkajících se daného parametru:

- do skupiny A jsou zařazeny „vnitrostátní předpisy, které se považují za rovnocenné s vnitrostátními předpisy ostatních členských států“ nebo které jsou „mezinárodní normou“ (např. EN, předpis UIC).  
Předpis se považuje za rovnocenný, když členský stát 1 akceptuje, že pokud je tento předpis platný v členském státě 2, pak splňuje také základní požadavky v členském státě 1,
- do skupiny C „patří předpisy, které jsou naprosto nezbytné a týkají se technických parametrů infrastruktury z hlediska bezpečného a interoperabilního provozu dotyčné sítě (např. průjezdný průřez)“.  
U předpisu, který je zařazen do skupiny C, se vyžaduje provedení dodatečných kontrol nebo zkoušek k ověření souladu s předpisy členského státu 2,
- do skupiny B „patří všechny předpisy, které nepatří do skupiny A nebo C nebo takové, které ještě nebylo možné zařadit ani do jedné z nich“.  
U předpisu, který je zařazen do skupiny B, se vyžaduje provedení dodatečných kontrol nebo zkoušek k ověření souladu s předpisy členského státu 2.  
podle čl. 23 odst. 5 a čl. 25 odst. 4 směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES může vnitrostátní bezpečnostní orgán provádět ověření pouze na základě vnitrostátních předpisů vztahujících se na skupinu B nebo C.



## 4.3 VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ RÁMCE

### **Struktura vnitrostátního právního rámce**

Struktura vnitrostátního právního rámce vychází ze směrnice o interoperabilitě a z doporučení 2014/897/EU.

Cílem struktury vnitrostátního právního rámce je umožnit snadné srovnání vnitrostátních právních rámců za účelem:

- nalezení společných prvků a významných rozdílů ve vnitrostátních právních rámcích jiných členských států a
- porovnání se směrnicí o interoperabilitě a doporučením 2014/897/EU.

Postup povolování uvádění vozidel do provozu sestává z několika fází; fáze tohoto postupu jsou popsány v příloze II tohoto dokumentu.

Struktura vnitrostátního právního rámce je taková, že obsahuje informace, které je třeba poskytnout v každé fázi postupu pro příslušný „případ povolování“.

Při volbě „případů povolování“, jež určují postup pro povolování uvedení vozidel do provozu, bylo cílem obsáhnout všechny případy, které spadají do oblasti působnosti směrnice o interoperabilitě.

### **Případy povolování**

U některých „případů povolování“ jsou postupy podobné. Proto, ačkoli bylo teoretických případů povolování více, byly některé z nich sloučeny.

Do jednoho případu byly sloučeny s výjimkou udělování dodatečného povolení zejména tyto dva případy:

- vozidla odpovídající TSI a
- vozidla neodpovídající TSI.

Pro oba tyto případy ve skutečnosti platí dva soubory požadavků: požadavky TSI a požadavky vnitrostátních technických předpisů. Jediný rozdíl je v tom, že na vozidla odpovídající TSI se uplatňuje TSI pro železniční kolejová vozidla, zatímco u vozidel neodpovídajících TSI tomu tak být zatím ještě nemusí. Postup je však podobný, přestože se požadavky mohou lišit.

Na vozidla neodpovídající TSI se uplatní zvláštní případy a výjimky takto:

- zvláštní případy: uplatní se při obnově nebo modernizaci části vozidla, na kterou se vztahují TSI. U dodatečných povolení je možno uplatnit zvláštní případy, je-li to nezbytné pro zajištění technické kompatibility se sítí,
- výjimky: uplatní se podle článku 9 směrnice o interoperabilitě. Požádat Komisi o udělení výjimky je v odpovědnosti členských států. Při posuzování složitých žádostí o výjimku může Komise konzultovat danou záležitost s agenturou. V případě výjimek, jež spadají do





působnosti čl. 9 odst. 1 písm. b), d) a f) směrnice o interoperabilitě, uplatňuje Komise regulační postup popsáný v článku 29 směrnice o interoperabilitě.

Je-li uděleno povolení k uvedení vozidla do provozu, typ tohoto vozidla je podle čl. 26 odst. 2 směrnice o interoperabilitě povolen automaticky, avšak je-li povolen typ vozidla, neznamená to, že musí být povoleno i uvedení odpovídajícího vozidla do provozu. Je-li povolen pouze daný typ vozidla, musí být předloženo ES prohlášení o ověření (např. použití modulu SD).

Popis postupů pro povolování uvádění vozidel do provozu i povolování typu vozidla je společný, pokud tyto postupy nejsou výslovně rozlišeny.

Vyvinuty a formou všeobecných vývojových diagramů byly popsány tyto případy:

- první povolení typu vozidla / vozidla,
- nové povolení modernizovaného/obnoveného typu vozidla / vozidla,
- dodatečné povolení typu vozidla / vozidla odpovídajícího/neodpovídajícího TSI, kterému již udělil povolení členský stát EU,
- obnovené povolení typu, jehož povolení pozbylo platnosti,
- následná povolení vozidel, která odpovídají povolenému typu vozidla (povolování vozidel shodného typu).

V čl. 21 odst. 13 směrnice 2008/57/ES je uvedeno povolení pro řadu vozidel. Za tento případ povolování se považuje kombinace povolení typu vozidla, po němž následuje udělení povolení pro specifický soubor následných identických vozidel prostřednictvím ověření shody s daným typem, a také se tak chápe. Ve všeobecných vývojových diagramech proto povolení pro řadu vozidel popsáno není.

### **Vzor žádosti**

Vzor žádosti je harmonizovaný dokument, který byl vytvořen tak, aby usnadnil žadatelům práci při získání povolení k uvedení vozidla do provozu nebo povolení typu vozidel.

Vzor žádosti:

- obsahuje informace, které musí žadatel uvést od počátku až do konce postupu povolování; zahrnuje všechny kroky evropského právního rámce.
- Vztahuje se na všechny případy povolování vymezené v oddíle 4.3 i na současné povolení.
- Bere v úvahu požadavky na registraci nového typu vozidla v registru ERATV.
- Žadatel a vnitrostátní bezpečnostní orgán (orgány) podílející se na udělování povolení k uvedení do provozu mohou vzor žádosti použít jako kontrolní seznam.
- Umožňuje výsledovatelnost během celého postupu povolování.

Znění vzoru žádosti obsahuje příloha III.

---

\*\*\*\*\*

## 5 **JAK POUŽÍVAT:**

### 5.1 REFERENČNÍ DOKUMENT

Referenční dokument obsahuje předpisy a postupy týkající se povolování vozidel, které jsou uplatňovány v členských státech EU a dále pak v Norsku a Švýcarsku.

Uživatel podle oblasti působnosti svého projektu podléhajícího schválení určí předpisy a postupy, které je třeba uplatnit.

Referenční dokument může být rovněž používán k:

- analýze již dosažené úrovně interoperability,
- analýze údajů uvedených v referenčním dokumentu s cílem:
  - zajistit shodu mezi TSI a vnitrostátními předpisy (aby např. nedocházelo k duplikaci požadavků),
  - snížit počet vnitrostátních předpisů, kde je to možné,
  - nahradit vnitrostátní předpisy požadavky TSI, kde je to možné,
  - uzavřít otevřené body v TSI, kde je to možné,
  - zavést jednotný evropský postup,
  - zlepšit postup povolování vozidel,
  - zjednodušit klasifikaci předpisů členských států (do skupin A, B, C),
- řízení projektů podléhajících schválení,
- usnadnění současného povolování. Postup pro současné povolování je uveden v oddíle 5.3; doporučuje se tento postup uplatnit, ale není povinný.

### 5.2 VNITROSTÁTNÍ REFERENČNÍ DOKUMENTY:

#### **Uživatel**

Do doby, než členský stát schválí seznam předpisů daného členského státu a zveřejní jej v databázi referenčních dokumentů, je tento seznam pro uživatele dostupný ve formátu pdf na webových stránkách agentury.

V oblasti působnosti dodatečného povolení k uvedení železničních vozidel do provozu v souladu s článkem 23 a článkem 25 směrnice o interoperabilitě nesmí vnitrostátní bezpečnostní orgán provádět ověřování na základě vnitrostátních předpisů s klasifikací A, které jsou uvedeny v části 2 referenčního dokumentu (Vnitrostátní referenční dokumenty). V této souvislosti se kritéria kontrolovaná vnitrostátním bezpečnostním orgánem mohou týkat pouze:

- technické slučitelnosti mezi vozidlem a dotyčnou sítí včetně vnitrostátních předpisů uplatňovaných k pokrytí otevřených bodů, které jsou potřebné k zajištění takové slučitelnosti,
- vnitrostátních předpisů pro zvláštní případy, které jsou náležitě určené v příslušných TSI.



### **Správce referenčního dokumentu**

Správce referenčního dokumentu zajišťuje:

- provádění změn ve struktuře vnitrostátních referenčních dokumentů včetně aktualizací seznamu parametrů,
- vytváření zpráv ze šablon na vyžádání,
- podporu správcům vnitrostátních referenčních dokumentů při přenosu, aktualizaci a uveřejňování informací (předpisy, klasifikace předpisů) týkajících se vnitrostátních referenčních dokumentů příslušného členského státu,
- správu databáze referenčních dokumentů.

### **Správce vnitrostátního referenčního dokumentu**

Správce vnitrostátního referenčního dokumentu aktualizuje a uveřejňuje vnitrostátní předpisy a jejich klasifikace. Tyto předpisy a klasifikace jsou popsány v oddílech 2.4 a 2.5 uživatelské příručky k databázi referenčních dokumentů.

## 5.3 VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ RÁMCE

### **Uživatel**

Do doby, než členský stát schválí seznam předpisů daného členského státu a zveřejní jej v databázi RDD, je tento seznam pro uživatele dostupný ve formátu pdf na webových stránkách agentury.

Uživatelé budou moci prohlížet obecné informace, vývojové diagramy, grafické srovnání vývojových diagramů a zprávy uchovávané v databázi referenčních dokumentů. To je popsáno v oddílech 3.4 a 3.5 uživatelské příručky k databázi referenčních dokumentů.

### **Správce všeobecného právního rámce**

Správce všeobecného právního rámce vytváří všeobecné vývojové diagramy a obecné informace. To je popsáno v oddíle 5.13 uživatelské příručky k databázi referenčních dokumentů.

### **Správce vnitrostátního právního rámce**

Správce vnitrostátního právního rámce vytváří svůj vnitrostátní právní rámec s využitím všeobecných vývojových diagramů a obecných informací. To je popsáno v oddíle 4.6 uživatelské příručky k databázi referenčních dokumentů.

### **Použití vzoru žádosti**

Vzor žádosti o povolení vozidla, který vypracovala agentura ERA, je uveden v příloze III této verze návodu na použití.

Žádost by měla vycházet z výše uvedeného vzoru žádosti, vypracuje ji žadatel a předloží vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (vnitrostátním bezpečnostním orgánům). Žádost se aktualizuje v každé fázi postupu povolování, které jsou ve vzoru uvedeny:

- přípravné konzultace,
- posuzování,
- podklady pro povolení.

Aktualizovanou žádost poskytne žadatel vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu a je poté použita jako základ pro projednávání v různých fázích daného postupu.

Konečnou verzi formuláře žádosti může vnitrostátní bezpečnostní orgán použít k vydání povolení daného vozidla harmonizovaným způsobem.

### **Doporučený postup pro současné povolování**

Několik vnitrostátních bezpečnostních orgánů může povolení k uvedení vozidla do provozu vyřizovat společně. V případě povolení pro síť několika členských států žadatel podá žádost současně u každého příslušného vnitrostátního bezpečnostního orgánu podle příslušných právních předpisů platných ke dni podání žádosti.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány zřídí společnou organizaci, která bude mimo jiné zahrnovat časový harmonogram provedení. Jeden z vnitrostátních bezpečnostních orgánů bude určen, aby zajišťoval vzájemnou koordinaci. V rámci provádění rozhodnutí Komise 2011/155/EU se příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány dohodnou na provedení příslušných referenčních dokumentů, zejména části 2 „Vnitrostátní referenční dokumenty“ a části 3 „Informace o vnitrostátních právních rámcích“. Výsledky předběžných konzultací (viz část 3 referenčního dokumentu) ohledně rozdělení úkolů a toho, jaká kritéria mají být uplatněna (např. sdílení dokumentů, forma dokumentů, použitý jazyk, sdílení parametrů, postup v případě parametrů, které nejsou klasifikovány v kategorii A, atd.) se zaznamenají ve zprávě. Všichni účastníci včetně žadatele se dohodnou na vstupních podmínkách (rovněž se zaznamená ve zprávě uvedené výše).

Parametry s klasifikací A společně ověří vnitrostátní bezpečnostní orgány ve shodě s žadatelem a může to být provedeno tak, že se parametry seskupí podle definovaných věcných témat (např. „parametry týkající se zajišťovací brzdy“). Dokumenty, kterých je zapotřebí, aby mohlo být vydáno povolení k uvedení do provozu, musí být klasifikovány v souladu se strukturou „společné technické dokumentace“ vycházející z přílohy k rozhodnutí Komise 2009/965/ES.

Ke každému parametru s klasifikací A předloží žadatel k ověření potřebnou dokumentaci pouze tomu vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu, který odpovídá za posouzení tohoto parametru.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány si vymění informace, které každý z nich posuzoval, přičemž u parametrů s klasifikací A použijí „osvědčení o shodě“ (jedno nebo více). Osvědčení o shodě se vydává podle jednotlivých témat, nikoli podle parametrů. V každém osvědčení musí být jasně

určen každý posouzený parametr. Tato osvědčení o shodě dostatečně prokazují shodu posuzovaného vozidla s příslušnými předpisy včetně předpisů členských států / vnitrostátních bezpečnostních orgánů, které je obdrží.

V případě parametrů s klasifikací B a C předloží žadatel požadované dokumenty, včetně výsledku posouzení provedeného určeným subjektem, všem příslušným vnitrostátním bezpečnostním orgánům a ty provedou své vlastní posouzení podle vnitrostátních nařízení a dohodnutých vstupních podmínek.

Dokumenty zasílané jednotlivým vnitrostátním bezpečnostním orgánům budou vyhotoveny v jazycích podle dohodnutých vstupních podmínek.

V případě parametrů, které členský stát XX u členského státu YY klasifikoval jako A a členský stát YY u členského státu XX klasifikoval jako C, budou členským státem YY posouzení provedená členským státem XX přijata, ale ne naopak (což ukazuje, že rovnocennost nemusí být obousměrná).

V případě změn vozidla, které ovlivňují parametr, pro nějž bylo vydáno osvědčení, se provedou nová posouzení. Prokáže-li se shoda s předpisy, vydá se nové osvědčení.

Jsou-li příslušné podklady pro povolení úplné a byly přijaty, může každý vnitrostátní bezpečnostní orgán vydat povolení k uvedení vozidel do provozu na síti svého vlastního členského státu.

V každém členském státě budou podklady pro povolení obsahovat:

- pro parametry s klasifikací B a C dokumenty, jež obdržel přímo vnitrostátní bezpečnostní orgán tohoto členského státu,
- pro parametry s klasifikací A dokumenty, které obdržel přímo samotný vnitrostátní bezpečnostní orgán nebo osvědčení vydaná jinými vnitrostátními bezpečnostními orgány.

Každé povolení k uvedení vozidla do provozu v daném členském státě, a to včetně dodatečných povolení, platí i jako schválení typu vozidla v tomto členském státě. Všechny příslušné vnitrostátní bezpečnostní orgány musí mít alespoň kopii všech osvědčení, včetně zprávy o posouzení, vystavených nebo vypracovaných určeným subjektem, aby byla zajištěna úplnost dokumentace. To pro případ další nebo obnovené žádosti téhož žadatele v budoucnu.

---

\*\*\*\*\*

## 6 **SPRÁVA**

### 6.1 NÁVOD NA POUŽITÍ REFERENČNÍHO DOKUMENTU

Tento návod na použití bude agentura pravidelně aktualizovat s ohledem na získané zkušenosti a za podpory pracovní skupiny pro vzájemné uznávání.

#### 1. **Plánování**

Agentura tento návod na použití nejméně jednou ročně přezkoumá a veškeré návrhy, které bude považovat za nezbytné, předloží pracovní skupině pro vzájemné uznávání. V případě potřeby mohou o přezkum požádat i zainteresované strany.

#### 2. **Aktualizace**

Za aktualizaci návodu na použití je odpovědná agentura. Pro takovou aktualizaci agentura vezme v úvahu veškeré připomínky zainteresovaných stran.

#### 3. **Organizace a koordinace činností**

Agentura shromažďuje veškeré připomínky směřující ke zlepšení tohoto návodu na použití. Své připomínky mohou zainteresované strany předkládat prostřednictvím odvětvových organizací, členských států / vnitrostátních bezpečnostních orgánů nebo jako individuální uživatelé. Lze tak učinit také e-mailem na adresu [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu).

Návrh agentury na aktualizaci tohoto návodu na použití bude vystaven na webových stránkách agentury nejméně jeden měsíc před jeho předložením pracovní skupině pro vzájemné uznávání.

#### 4. **Rozhodování**

Pracovní skupina pro vzájemné uznávání může na návrh agentury rozhodnout o častější aktualizaci návodu na použití.

Pracovní skupina pro vzájemné uznávání je odpovědná za:

- schválení návrhu agentury a
- schválení zveřejnění návodu na použití.

## 6.2 VNITROSTÁTNÍ REFERENČNÍ DOKUMENTY

Rámec, který má usnadnit povolování železničních vozidel s ohledem na požadavky stanovené ve vnitrostátních technických předpisech, je založen na třech různých krocích:

1. Společný seznam parametrů, které mají být zkontrolovány, když jsou povolována železniční vozidla.
  - Stávající verze: Příloha rozhodnutí 2009/965/ES s opravou zveřejněnou v návodu na použití referenčního dokumentu verze 2.0 – 22. 7. 2013.
  - Aktualizace seznamu parametrů byla odhlasována na 73. zasedání Výboru pro interoperabilitu a bezpečnost v železniční dopravě (RISC) dne 4. 6. 2015 a vstupuje v platnost dne 1. 1. 2016.
2. Shromažďování různých vnitrostátních požadavků vztahujících se ke každému příslušnému parametru a zveřejňování těchto požadavků ve formě vnitrostátního referenčního dokumentu (viz rozhodnutí 2011/155/EU).
3. Porovnávání a klasifikace rovnocennosti (A, B, C) uplatňovaných vnitrostátních předpisů, prováděná orgány jednotlivých členských států, s předpisy, které uplatňují jiné členské státy (v souladu s přílohou VII oddílem 2 směrnice 2008/57/ES).

### **Řízení vnitrostátních referenčních dokumentů**

Rozhodnutí 2011/155/EU popisuje opatření ke zveřejnění a správě vnitrostátních referenčních dokumentů. Aby byl usnadněn přístup k informacím obsaženým ve vnitrostátním referenčním dokumentu a jejich správa, zavedla agentura databázi referenčních dokumentů (RDD), která se průběžně aktualizuje.

Poté, co členský stát schválí a zveřejní seznam svých předpisů, přístup k těmto předpisům ve formátu pdf na webových stránkách agentury bude přesměrován do sekce Zprávy v databázi RDD.

### **Správa vnitrostátních referenčních dokumentů**

Členské státy / vnitrostátní bezpečnostní orgány přezkoumávají své vnitrostátní dokumenty, aby zajistily:

- shodu se všemi příslušnými právními předpisy EU (např. s TSI),
- shodu se všemi příslušnými vnitrostátními právními předpisy,
- shodu s vývojem příslušných standardů a norem,
- shodu s nejmodernějšími poznatky (např. zohlednění přijatelných vnitrostátních způsobů průkazu).

Členské státy / vnitrostátní bezpečnostní orgány pravidelně přezkoumávají informace obsažené ve vnitrostátním referenčním dokumentu v návaznosti na vývoj předpisů, zejména v případě technického vývoje nebo vývoje TSI.

\*\*\*\*\*

Aby se zajistila aktuálnost informací o předpisech, jež mají být uplatňovány v souvislosti s povolováním železničních vozidel, a jejich klasifikace rovnocennosti, bude agentura poskytovat podporu vnitrostátním bezpečnostním orgánům a členským státům. Tato podpora bude spočívat v pomoci při přenosu informací, poskytovaných vnitrostátními bezpečnostními orgány / členskými státy, do databáze referenčních dokumentů a také v různých formách školení uživatelů (např. prezenční školení, instruktážní videopořady atd.).

Jiné subjekty (tj. výrobci, železniční podniky, provozovatelé infrastruktury, sdružení atd.) mohou rovněž poskytovat členským státům / vnitrostátním bezpečnostním orgánům nebo agentuře doporučení, pokud jde o potřebu aktualizace databáze referenčních dokumentů (např. pokud chybějí známé předpisy nebo pokud se jiné příslušné informace v databázi referenčních dokumentů jeví jako zastaralé). V případě obdržení takových informací agentura kontaktuje příslušný členský stát / vnitrostátní bezpečnostní orgán k provedení analýzy uvedené záležitosti a členský stát / vnitrostátní bezpečnostní orgán v případě potřeby informace v databázi referenčních dokumentů aktualizuje.

### **Vývoj vnitrostátních referenčních dokumentů**

Návrhy nových nebo změněných předpisů by měly být oznámeny v souladu s postupem uvedeným ve směrnici 98/34/ES. Naproti tomu vnitrostátní referenční dokumenty se v souladu s postupem uvedeným ve směrnici 98/34/ES neoznamují.

Změna vnitrostátního předpisu provedená členským státem může popřípadě vést k neplatnosti klasifikace tohoto předpisu ve třídě A, protože vozidlo by v důsledku toho nemuselo být kompatibilní se sítí druhého členského státu. Je proto důležité, aby členské státy ke každé změně předpisů přistupovaly velmi obezřetně a aby zvážily účinek, jaký může tato změna mít na klasifikaci daného předpisu prováděnou všemi ostatními členskými státy. Je osvědčenou praxí projednávat připravované změny předpisů na zasedáních skupiny pro geografické zájmy (GIG).

### **Úprava vnitrostátních technických předpisů**

Agentura poskytne členským státům podporu při ověřování, zda jsou jejich předpisy sladěny s právním rámcem EU, a usnadní oznamování vnitrostátních technických předpisů Evropské komisi<sup>1</sup>. Za tímto účelem agentura zavede službu zvanou „úprava předpisů“. Tato služba má zahrnovat nezbytný soubor činností usnadňujících porovnávání a oznamování vnitrostátních technických předpisů, a to zejména s ohledem na vývoj TSI, jako bylo např. rozšíření oblasti působnosti TSI v lednu 2015. V jejím rámci budou poskytovány nástroje jako:

- Tabulka křížových odkazů: křížové odkazy mezi harmonizovaným seznamem parametrů a parametry různých TSI.

---

<sup>1</sup> Viz plán projektu „Strategie pro sladění vnitrostátních technických předpisů s právním rámcem EU“ – referenční číslo ERA-REP-128.





- Soubory pro přenos do databáze RDD: k přenášení aktualizovaných informací, jež jsou uvedeny ve vnitrostátních referenčních dokumentech, do databáze RDD.

Pokud jde o oblast působnosti a účel návodu na použití referenčního dokumentu, je úprava vnitrostátních technických předpisů omezena na pravidla uplatňovaná v souvislosti s povolováním železničních vozidel.

Pro hodnocení vnitrostátního technického předpisu budou uplatňována kritéria uvedená v tabulce 4. Pro provedení hodnocení je nezbytné zajistit, aby byly poskytnuty všechny povinné informace požadované pro oznámení, např. otevřený bod, zvláštní případ nebo parametr, k němuž se vztahuje daný předpis, atd.

**Tabulka 4: Kritéria pro hodnocení vnitrostátních technických předpisů (zdroj: databáze NOTIF-IT)**

KRITÉRIA PRO HODNOCENÍ VNITROSTÁTNÍCH TECHNICKÝCH PŘEDPISŮ	
1.	Vztahuje se na daný vnitrostátní technický předpis čl. 17 odst. 3 směrnice 2008/57/ES?
2.	Týká se daný předpis některého základního požadavku a parametru? (Poznámka: při oznamování předpisů o vozidlech neodpovídajících TSI by měl být uveden odkaz na příslušný subsystém a na parametr ze seznamu parametrů; při oznamování předpisů o vozidlech odpovídajících TSI musí být uveden pouze odkaz na otevřený bod / zvláštní případ, který bude implicitně odkazovat na příslušný parametr a na základní požadavek).
3.	Je daný vnitrostátní technický předpis zaveden na úrovni členského státu?
4.	Uplatňuje se daný vnitrostátní technický předpis na všechny dotyčné železniční podniky nebo provozovatele infrastruktury? (tj. neměl by bránit hospodářské soutěži)
5.	Týká se daný vnitrostátní technický předpis subsystému neodpovídajícího TSI? (je-li odpověď ANO, přejděte na otázku 8, pokud je odpověď NE, přejděte na otázku 6)
6.	Pokud se daný vnitrostátní technický předpis týká oblasti použití, na niž se vztahuje určitá TSI – odkazuje na otevřený bod / zvláštní případ dotyčné TSI?
7.	Pokud daný vnitrostátní technický předpis odkazuje na otevřený bod nebo zvláštní případ příslušné TSI – specifikuje pouze požadavky na dosažení souladu s tímto otevřeným bodem nebo zvláštním případem TSI? (v tom případě se akceptují pouze informace potřebné ke splnění otevřeného bodu / zvláštního případu; všechny dodatečné informace / požadavky se zkontrolují s cílem ověřit, zda nejsou v rozporu s TSI).
8.	Odkazuje vnitrostátní technický předpis správně na parametr zvolený v oznámení?
9.	Je znění vnitrostátního technického předpisu dostupné / veřejně přístupné?
10.	Jsou do vnitrostátního technického předpisu doplněny informace o subjektu, který předpis zveřejnil nebo vydal? Jsou tyto informace úplné?
11.	Pouze u POZMĚŇUJÍCÍCH předpisů: je daný POZMĚŇUJÍCÍ předpis ve shodě s předpisem, jež mění? (zvolte ANO pouze v případě, jsou-li zaneseny podrobnosti o dříve registrovaném předpisu)
12.	Jsou do daného vnitrostátního technického předpisu doplněny informace o postupech posouzení shody a ověření uplatňovaných v souvislosti s tímto předpisem? Jsou tyto informace úplné?
13.	Jsou do daného vnitrostátního technického dokumentu doplněny informace týkající se orgánů určených pro uplatnění postupů posouzení shody a ověření? Jsou tyto informace úplné?

Při vyplňování informací o příslušném vnitrostátním technickém předpisu v databázi RDD může členský stát prostřednictvím příslušné funkce databáze RDD přenést předpisy z databáze RDD do databáze NOTIF-IT za účelem jejich oznámení Evropské komisi.

Závěrečná fáze postupu provedení úprav končí schválením předpisu ze strany EK a zveřejněním schválení v databázi NOTIF-IT; následně se v databázi RDD objeví označení jeho stavu jako „schváleno“. Je-li předpis Evropskou komisí zamítnut, pozbývá nadále platnosti a členský stát by měl přijmout příslušná opatření, např. tento předpis zrušit nebo upravit.

### **Aktualizace seznamu parametrů**

Na 73. zasedání výboru RISC dne 4. června 2015 byl přijat návrh agentury na aktualizaci seznamu parametrů. Nová verze seznamu parametrů vstupuje v platnost dne 1. 1. 2016.

Cílem této revize je dosáhnout lepšího porozumění a uplatňování seznamu parametrů a zahrnuje:

- doplnění/upřesnění vysvětlení parametrů,
- odstranění zastaralých parametrů,
- otázky, které je nezbytné zvážit v souvislosti s aktualizací TSI (např. řízení a zabezpečení TSI),
- podrobnější specifikace,
- nové parametry (některých aspektů, např. elektromagnetické kompatibility).

Při zpracování návrhu byla využita zpětná vazba ze zkušeností vnitrostátních bezpečnostních orgánů, skupiny pro geografické zájmy, žadatelů, jiných zainteresovaných stran i agentury.

K novému seznamu parametrů bude připojena tabulka křížových odkazů, dokument zveřejněný a spravovaný agenturou, který ukazuje vztah mezi tímto seznamem parametrů a parametry různých technických specifikací pro interoperabilitu. Obsah tabulky křížových odkazů bude začleněn do databáze RDD.

Do doby, než tento nový seznam parametrů vstoupí v platnost, budou předpisy a klasifikace jejich rovnocennosti spravovány v databázi RDD na základě seznamu parametrů zveřejněného v příloze III návrhu na použití referenčního dokumentu verze 2.0 ze dne 22. 7. 2013. Poté, co revidovaný seznam parametrů vstoupí v platnost:

- agentura bude uplatňovat v databázi RDD aktualizovaný seznam parametrů,
- agentura bude koordinovat s členskými státy / vnitrostátními bezpečnostními orgány přenos dříve zveřejněných vnitrostátních referenčních dokumentů do aktualizovaného seznamu parametrů, přičemž budou zváženy tyto kroky:
  - po dohodě s členskými státy / vnitrostátními bezpečnostními orgány agentura poskytne členským státům / vnitrostátním bezpečnostním orgánům k přezkumu



seznam stávajících předpisů zveřejněných v databázi RDD zapracovaný do struktury nového seznamu parametrů. Tento seznam bude poskytnut ve formě souboru k nahrání do databáze RDD (ve formátu MS Excel). Kde je to možné, budou předpisy přiřazeny k parametrům v novém seznamu automaticky (pokud u parametrů existuje jednoznačný vztah). Členské státy / vnitrostátní bezpečnostní orgány zkontrolují seznam z hlediska přesnosti v něm uvedených informací a jeho aktuálnosti a přiřadí též odpovídající parametr k těm předpisům, u nichž nebylo možné stanovit jednoznačný vztah mezi předchozím a aktualizovaným seznamem parametrů.

- Po revizi členské státy / vnitrostátní bezpečnostní orgány předají soubor k nahrání do databáze RDD agentuře, která ho nahraje a uveřejní v databázi RDD.

### **Změny norem, na něž odkazují předpisy používané pro povolování vozidel (např. normy EN, předpisy UIC...)**

Vzhledem k tomu, že odvětvové organizace by z různých důvodů (i kvůli obchodním výhodám) mohly změnit normy, je třeba, aby všechny dotyčné členské státy rozhodly o přizpůsobení vnitrostátního předpisu nejnovější platné verzi normy v případě, že došlo ke změně normy. Vnitrostátní předpisy by vždy měly jasně odkazovat na verzi normy, o kterou se jedná.

V případě, že členský stát navrhuje změnu verze normy, která je uvedena ve vnitrostátním technickém předpisu, musí být pro oznámení návrhu nového (aktualizovaného) předpisu uplatněn postup podle směrnice 98/34/ES.

Změna normy, na niž se odkazuje v předpisech, by mohla ohrozit všechny související klasifikace rovnocennosti (A, B, C). V důsledku toho musí být tyto klasifikace znovu přezkoumány. Všichni účastníci, kteří se podílejí na revizi norem, by si při zvažování změn norem používaných v souvislosti s povolováním vozidel měli být tohoto aspektu vědomi, aby nebylo ohroženo vzájemné uznávání.

### **Odkazy na normy nebo jiné dokumenty ve vnitrostátních technických předpisech**

S cílem zohlednit nejnovější vývoj, ale i umožnit svobodný technický rozvoj vnitrostátní předpisy často odkazují na vnitrostátní nebo mezinárodní normy nebo jiné dokumenty vydávané organizacemi, které působí v odvětví železnic, např. normy EN, předpisy UIC atd.

Žadatel by měl uvést verzi normy nebo dokumentu a uplatňovat verzi, na kterou se odkazuje. V případech, kdy jsou norma nebo dokument uvedeny bez určení uplatňované verze, měl by žadatel uplatňovat nejnovější platnou verzi této normy nebo dokumentu.

Ve vstupních podmínkách by měla být uvedena verze normy, jež bude uplatňována po celou dobu trvání daného projektu.



## 6.3 VNITROSTÁTNÍ PRÁVNÍ RÁMCE

### Zavedení jednotného evropského postupu

K zavedení harmonizovaného rámce je nezbytné, aby členské státy, podporované agenturou, upravily své vnitrostátní právní rámce pro schvalování vozidel tak, aby byly uvedeny do souladu s rámcem EU (všeobecným právním rámcem).

Agentura bude členským státům poskytovat podporu, příslušný postup se připravuje.

### Všeobecný právní rámec

Všeobecný právní rámec se skládá ze všeobecných vývojových diagramů a obecných informací. Všeobecný právní rámec by měl být používán k:

- zaznamenání vnitrostátního právního rámce každého členského státu a
- umožnění snadného přístupu k vnitrostátnímu právnímu rámci pro uživatele.

K zaznamenání obecných informací se používá jiná forma než všeobecný vývojový diagram.

Všeobecné vývojové diagramy a obecné informace uvedené v příloze I a II zahrnují všechny případy povolování a každou činnost/výstup je možno rozvinout tak, aby byly získány potřebné informace:

- odkazy / hypertextový odkaz na předpisy (právní texty nebo pokyny) a
- vlastnosti činnosti/výsledku, např. forma (elektronická, tištěná).

Všeobecný vývojový diagram rovněž obsahuje:

- odkazy na právní předpisy EU a
- úlohy účastníků.

Každý členský stát použije všeobecný právní rámec k popisu svého vlastního vnitrostátního právního rámce, a buď vyznačí jeho části, které se neuplatňují, nebo podle potřeby připojí své poznámky a informace.

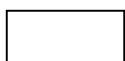
### Jak číst vývojové diagramy

#### Vývojové diagramy

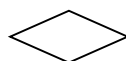
Standardní vývojový diagram, který popisuje schvalovací postup a v němž je použito šest symbolů unifikovaného modelovacího jazyka:



Počátek/Konec



Činnost



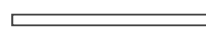
Rozhodnutí s více  
volbami



Výstup



Podfáze



Rozdělovník/Spojovník



Průběžný  
začátek/konec



## Zásady

- Symboly jsou spojeny orientovanými šipkami.
- U symbolu spojovník je uvedeno, zda jsou paralelní šipky považovány za „A“ či „NEBO“.
- Symbol rozdělovník je vždy považován za „A“.
- Vývojový diagram začíná a končí stejným symbolem.
- V zájmu srozumitelnosti nejsou ve vývojových diagramech používány logické smyčky (kdy se činnost nebo řada činností provádí až do splnění určité podmínky).
- Činnost je akce, která vyžaduje použití slovesa, např. požadovat, poskytnout, upravit.
- Rozhodnutí je často odpovědí na otázku. Odpověď je často binární ano/ne, ale může existovat i více možností.
- Výstup je výsledkem nějaké akce a často je to dokument v tištěné nebo elektronické formě.
- U výstupů se uvádí příjemce.
- Úlohu uvedenou ve vývojovém diagramu je třeba chápat jako úlohu, která je odpovědná za danou činnost. Nápomocní mohou být i jiní účastníci, avšak ti nejsou ve vývojovém diagramu uvedeni.
- Stanoví-li právní předpis určitou lhůtu, je to v činnosti/rozhodnutí/výstupu vyznačeno symbolem (\*).
- Činnosti/rozhodnutí/výstupy jsou uvedeny barevným písmem, aby bylo zřejmé, zda se jedná o:
  - zelená = doporučený postup,
  - fialová = povinné podle právních předpisů EU,
  - hnědá = povinné podle vnitrostátních právních předpisů.
- Odkazy na právní předpisy jsou uvedeny barevným písmem, aby bylo patrné, zda se jedná o předpis:
  - žlutá = EU,
  - šedá = vnitrostátní.
- Poznámky týkající se:
  - buď povinné činnosti podle právních předpisů EU, které nejsou v určitém členském státě provedeny nebo uplatňovány,
  - nebo jiné činnosti (doporučená praxe, povinné činnosti podle vnitrostátních právních předpisů) poskytující dodatečné informacejsou odraženy v textových polích s bílým pozadím ohraničených přerušovanou čarou.
- Jsou použity tyto zkratky EU:
  - ID – směrnice o interoperabilitě 2008/57/ES,
  - R – doporučení 2014/897/EU,
  - CSM – nařízení o CSM 402/2013.

## Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů

Pro shromáždění potřebných informací o vnitrostátním právním rámci musí být kromě vývojových rámců poskytnuty určité další informace.

Obecně jsou zapotřebí informace související s předpisy a dokumenty. Jsou popsány v dalších oddílech a činnosti/rozhodnutí/výstupy, které musí být v těchto doplňujících informacích uvedeny, jsou ve vývojových diagramech vyznačeny tučným rámečkem.

Mohou být vyžádány i jiné dodatečné informace, jež nesouvisejí s předpisy či dokumenty.

U předpisů je třeba specifikovat:

- podrobné odkazy na předpisy, které specifikují požadavky, a
- jazyk/jazyky, ve kterém/kterých jsou předpisy k dispozici.

### **Obecné informace**

Zpřístupnění obecných informací účastníkům je obvyklou praxí.

Většina požadovaných informací je potřebná pro pochopení prováděcích opatření, která přijímají členské státy při provádění směrnice o interoperabilitě do vnitrostátního práva v souladu s doporučením 2014/897/EU.

Poskytnutí obecných informací je proto zahrnuto do procesu jako nezbytný předpoklad s cílem zajistit transparentnost postupu pro všechny zúčastněné strany.

Obecné informace obsahují popisy:

- schvalovacích procesů/postupů a pokynů,
- úloh a povinností příslušných účastníků,
- poplatků,
- kontaktních míst a
- vnitrostátních právních rámců.

### **Zveřejnění a správa vnitrostátních právních rámců**

#### **Správa všeobecného právního rámce**

##### **1. Plánování**

Po aktualizaci právních předpisů EU nebo na základě doporučení EU či agentury za účelem zlepšení povolování vozidel nebo zohlednění zkušeností provede agentura jednou ročně přezkoumání všeobecného právního rámce a návrhy, které považuje za potřebné, předloží pracovní skupině pro vzájemné uznávání.

##### **2. Aktualizace**

Za aktualizaci všeobecného právního rámce je odpovědná agentura. Při každé aktualizaci vezme agentura v úvahu připomínky zainteresovaných stran.

##### **3. Organizace a koordinace činností**

Agentura shromažďuje připomínky zaměřené na zlepšení všeobecného právního rámce. Své připomínky mohou zainteresované strany předkládat prostřednictvím odvětvových organizací, členských států / vnitrostátních bezpečnostních orgánů nebo jako individuální uživatelé. Lze tak učinit e-mailem na adresu [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu).



Návrh agentury na aktualizaci všeobecného právního rámce bude vystaven na webových stránkách agentury nejméně jeden měsíc před jeho předložením pracovní skupině pro vzájemné uznávání.

#### 4. Rozhodování

Pracovní skupina pro vzájemné uznávání je odpovědná za:

- a. schválení návrhu agentury a
- b. schválení zveřejnění všeobecného právního rámce.

#### **Správa vnitrostátního právního rámce**

Poté, co členský stát schválí vnitrostátní právní rámec pro daný stát a zveřejní jej v databázi RDD, přístup k tomuto vnitrostátnímu právnímu rámci ve formátu pdf na webových stránkách agentury bude zrušen.

#### 1. Plánování

Členský stát / vnitrostátní bezpečnostní orgán svůj vnitrostátní právní rámec přezkoumá po:

- a. aktualizaci právních předpisů EU nebo na základě doporučení EU či agentury směřujících ke zlepšení povolení vozidel nebo
- b. aktualizaci vnitrostátních právních předpisů.

#### 2. Aktualizace

První kontaktní osoba určená v obecných informacích zajistí, aby byla provedena aktualizace vnitrostátního právního rámce.

#### 3. Organizace a koordinace činností

Je-li zveřejněna aktualizace všeobecného právního rámce, agentura to oznámí všem kontaktním osobám odpovědným za vnitrostátní právní rámce v databázi RDD zasláním emailu z adresy [RDD@era.europa.eu](mailto:RDD@era.europa.eu).

Aktualizovaný vnitrostátní právní rámec bude zveřejněn do jednoho měsíce od oznámení agentury.

Je-li v databázi NOTIF-IT oznámen nový vnitrostátní právní předpis týkající se povolení vozidel, aktualizovaný vnitrostátní právní rámec by měl být zveřejněn do jednoho měsíce od tohoto oznámení.

#### 4. Rozhodování

První kontaktní osoba určená v obecných informacích je odpovědná za:

- a. schválení aktualizovaného vnitrostátního právního rámce a
- b. schválení jeho zveřejnění.

## PŘÍLOHA I – FORMULÁŘ PRO OBECNÉ INFORMACE

### 1. Všeobecné informace

Kontaktní údaje pro vnitrostátní právní rámec		
Posuzovaná země	Název organizace	Telefonní číslo úřadu
Jméno kontaktní osoby	E-mail	Číslo mobilního telefonu

	Existuje (ano/ne)	Klasifikace: (všeobecné specifické, podrobné)	Podrobný odkaz na předpis/předpisy	Jazyk/jazyky, ve kterém/kterých jsou předpisy k dispozici	Členské státy
Je směrnice o interoperabilitě provedena do vnitrostátního práva?		nepoužije se			nepoužije se
Vnitrostátní pokyny		nepoužije se			
Požadované dodatečné povolení		nepoužije se			
Definice:	Typ vozidla				
	Doba platnosti typu	nepoužije se			
	Modernizace				
Obnova					
Specifikujte opatření pro zkoušky na trati – správní, technické a provozní požadavky					
Koordinace s jinými členskými státy		Postup pro současnou žádost o povolení			



Část 1 referenčního dokumentu – Návod na použití

\*\*\*\*\*

Poplatky	Existuje (ano/ne)	Částka (EUR)	Podmínky (pevná/hodinová sazba)	Podrobný odkaz na předpis/předpisy	Jazyk/jazyky, ve kterém/kterých jsou předpisy k dispozici
Za získání vnitrostátních pokynů					
Za potvrzení přijetí žádosti					
Za vydání povolení					
Za zamítnutí povolení					
Za odvolání k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu					
Za odvolání k odvolacímu orgánu					
Za konání vnitrostátního bezpečnostního orgánu jako subjektu pro posuzování (určeného subjektu / subjektu pro posuzování)					
Za vydání osvědčení vnitrostátního bezpečnostního orgánu (určeného subjektu / subjektu pro posuzování)					



## 2. Úlohy a povinnosti

Postupu udělování povolení k uvedení vozidel do provozu se mohou účastnit tyto úlohy / tito účastníci: žadatel, železniční podnik, provozovatel infrastruktury, držitel, oznámený subjekt, určený subjekt, vnitrostátní bezpečnostní orgán, členský stát, subjekt pro posuzování a jiní (laboratoře atd.).

Někteří účastníci mohou plnit několik úloh. Například žadatel může být také železniční podnik, resp. oznámený subjekt může být také určený subjekt. Účelem této tabulky je vysvětlit případné požadavky kladené na každou z uvedených úloh.

V této tabulce je třeba uvést tyto informace:

- odkaz na předpisy, které popisují každou úlohu, a jazyk/jazyky, ve kterém/kterých jsou tyto předpisy k dispozici,
- seznam kritérií, která účastníkovi umožňují danou úlohu převzít, a
- seznam všech účastníků způsobilých k převzetí úlohy.

Požadavek na účastníka v úloze	Žadatel	Provozovatel infrastruktury	Oznámený subjekt	Určený subjekt	Vnitrostátní bezpečnostní orgán	Členský stát	Odvolací orgán	Subjekt pro posuzování	Příslušný subjekt	Jiní(*)
Podrobný odkaz na předpis/předpisy										
Jazyk/jazyky, ve kterém/kterých jsou předpisy k dispozici										



Seznam kritérií přijatelnosti	-									
Seznam oprávněných účastníků	-	nepoužije se	nepoužije se							

(\* ) Popište úlohu a právní základ účasti každého „jiného“ účastníka, který není uveden ve směrnících o interoperabilitě a bezpečnosti železnic.

### 3. Časový rámec

Existuje vnitrostátní časový rámec		Uvedte harmonogram	Podrobný odkaz na předpis/předpisy	Jazyk/jazyky, ve kterém/kterých jsou předpisy k dispozici
pro nový případ povolování po modernizaci/obnově: pro rozhodnutí členského státu / vnitrostátního bezpečnostního orgánu podle čl. 20 odst. 1 směrnice o interoperabilitě				
pro všechny případy povolování, pokud se jedná o zamítnutí povolení podle čl. 21 odst. 7 směrnice o interoperabilitě:	žádost žadatele o přezkoumání rozhodnutí o zamítnutí podaná u vnitrostátního bezpečnostního orgánu			
	potvrzení rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu o zamítnutí			
	žádost žadatele o přezkoumání rozhodnutí o zamítnutí podaná k odvolacímu orgánu – případně stanovisko agentury, pokud si je odvolací orgán vyžádá			
pro případ dodatečného povolování vozidel odpovídajících TSI	rozhodnutí vnitrostátního bezpečnostního orgánu, které musí být podle čl. 23 odst. 7 směrnice o interoperabilitě přijato co nejdříve, avšak nejpozději: (a) po předložení podkladů pro povolení			
	(b) v případě potřeby po poskytnutí dodatečných informací, které si vyžádal vnitrostátní bezpečnostní orgán			

Část 1 referenčního dokumentu – Návod na použití

\*\*\*\*\*

	(c) v případě potřeby po poskytnutí výsledků zkoušek, které si vyžádal vnitrostátní bezpečnostní orgán			
pro případ dodatečného povolování vozidel neodpovídajících TSI	rozhodnutí NSA, které musí být podle čl. 5 odst. 5 směrnice o interoperabilitě přijato co nejdříve, avšak nejpozději: (a) po předložení podkladů pro povolení			
	(b) v případě potřeby po poskytnutí dodatečných informací, které si vyžádal vnitrostátní bezpečnostní orgán			
	(c) v případě potřeby po poskytnutí výsledků zkoušek, které si vyžádal vnitrostátní bezpečnostní orgán			
pro všechny případy dodatečného povolování vozidel odpovídajících/neodpovídajících TSI	pro zkoušky/kontroly (včetně kompatibility se sítí) s určenými účastníky, zejména provozovateli infrastruktury, které se podle čl. 23 odst. 6 a čl. 25 odst. 4 směrnice o interoperabilitě musí uskutečnit nejpozději:			
	pokud je povolení považováno za udělené podle čl. 21 odst. 8 směrnice o interoperabilitě			

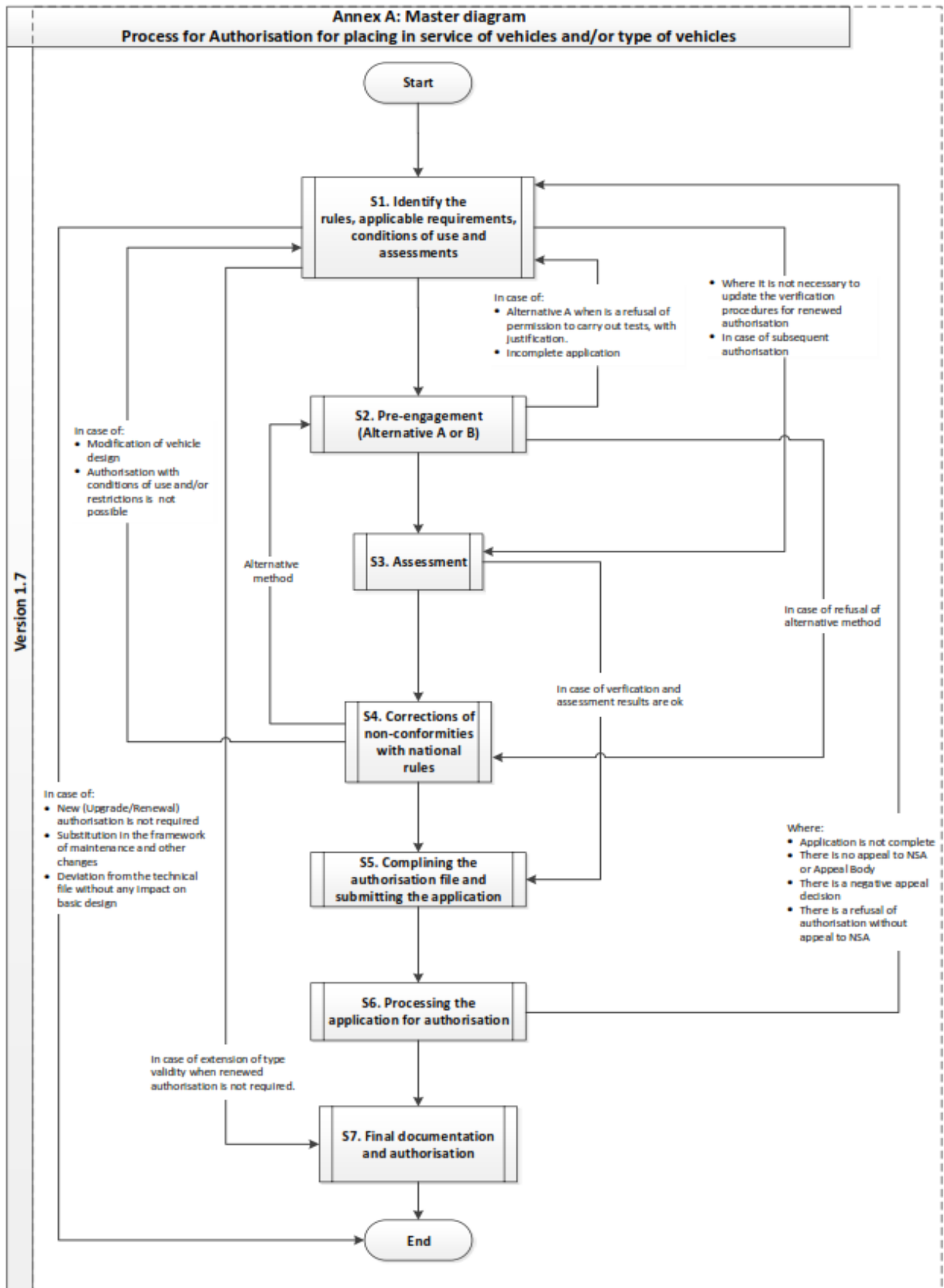


## **PŘÍLOHA II – FÁZE SCHVALOVACÍHO POSTUPU**

Tento postup sestává z obecných informací a osmi fází. Obecné informace jsou základním předpokladem pro další popis postupu.

Fáze postupu:

- fáze 1 – určit předpisy, uplatňované požadavky, podmínky používání a posuzování,
  - fáze 1 – podfáze 1: rozhodnout o případě povolení,
  - fáze 1 – podfáze 2: výjimky z TSI,
- fáze 2
  - přípravné konzultace
  - přípravné konzultace
  - alternativa A (vyžaduje-li se pro provedení zkoušek povolení příslušného subjektu):
  - alternativa B (nevyžaduje-li se pro provedení zkoušek povolení příslušného subjektu):
  - podfáze 1: vyhodnotit návrh na uplatnění alternativní metody pro splnění základních požadavků,
  - podfáze 2: povolení k provedení zkoušek na trati,
- fáze 3 – posouzení,
- fáze 4 – oprava neshod s vnitrostátními předpisy,
- fáze 5 – sestavení podkladů pro povolení a předložení žádosti,
- fáze 6 – zpracování žádosti za účelem schválení:
  - podfáze 1: odvolání,
- fáze 7 – závěrečná dokumentace a vydání povolení,
- fáze 8 – registrace povolení vozidla ve vnitrostátním registru vozidel.





## **Fáze 1. Určení předpisů, uplatňovaných požadavků, podmínek používání a posuzování Rozhodnutí o uplatněném případě povolování**

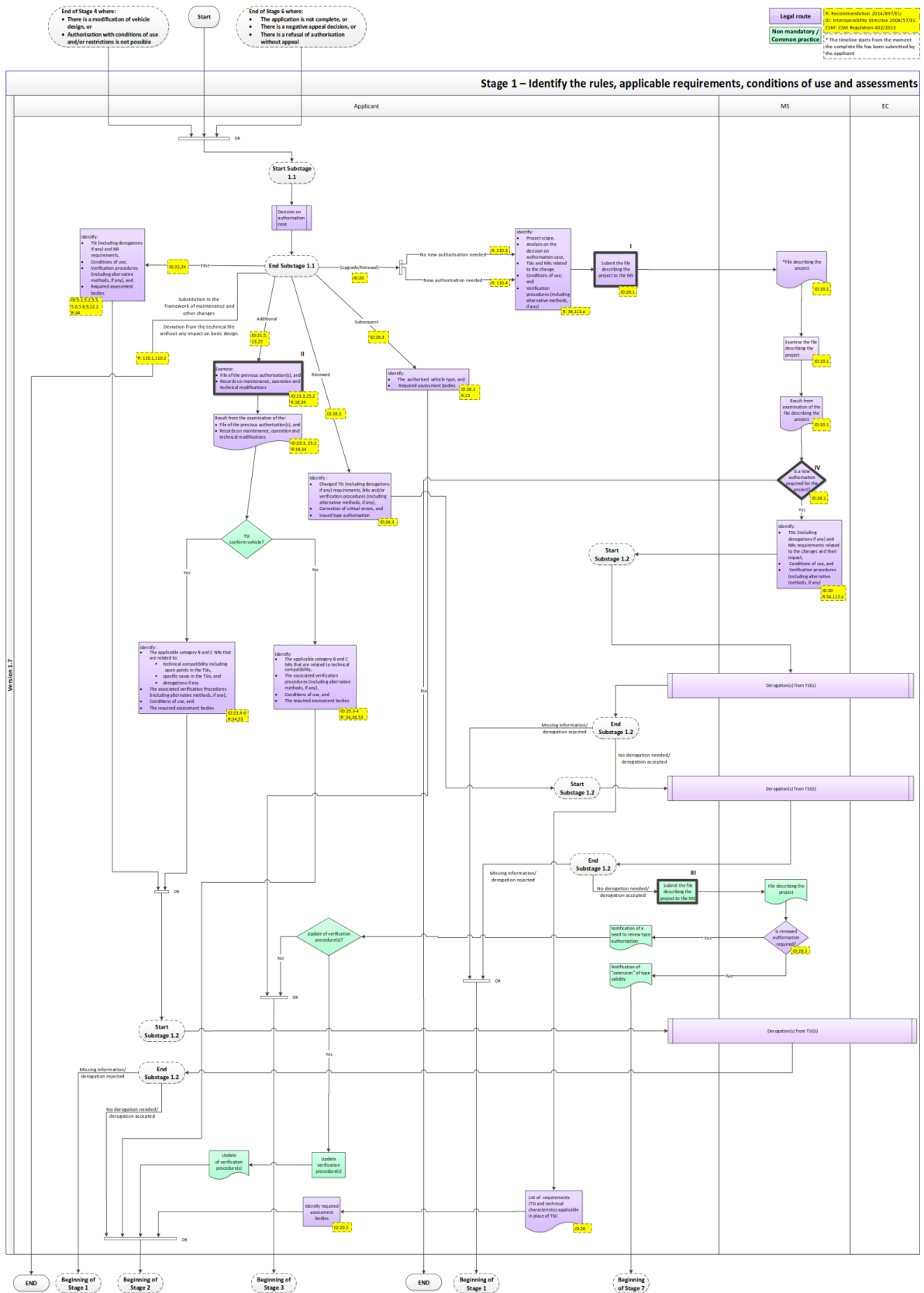
Jako první krok ve fázi 1 žadatel rozhodne, jaký případ povolování se uplatní, s výjimkou případu nového povolení, kdy toto rozhodnutí přijímá členský stát. V případě obnovy nebo modernizace musí žadatel informovat členský stát a dotázat se, zda je vyžadováno nové povolení, či nikoliv. To vychází z obecných informací uvedených v dokumentaci podle vnitrostátního právního rámce.

Poznámka: Změna může zahrnovat změnu software.

### **Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů**

Specifikujte:

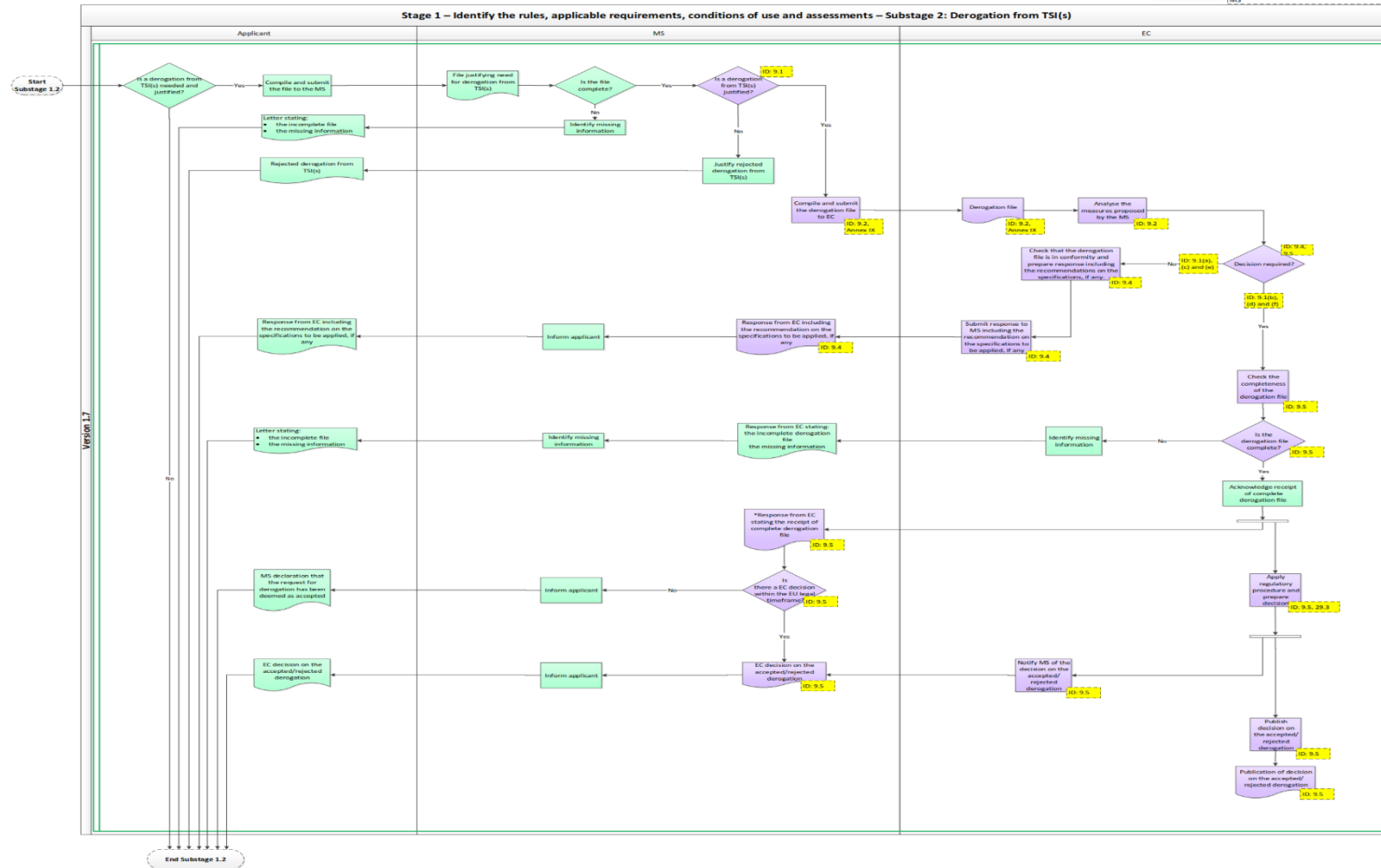
- požadavky na obsah dokumentace popisující projekt v případě modernizace/obnovy,
- požadavky na obsah dokumentace při dřívějším povolení / dřívějších povoleních,
- požadavky na obsah záznamů o údržbě, provozu a změnách,
- požadavky na obsah složky popisující projekt v případě obnoveného povolení,
- kritéria pro vydání nového povolení.







Legal route ID: Inoperability Directive 2008/57/EC  
 Non mandatory/Common practice \* The timeline starts from the moment the complete file has been submitted by the MS





## **Fáze 2. Přípravné konzultace (alternativa A / alternativa B)**

Přípravné konzultace byly zahrnuty, neboť se jedná o osvědčený postup.

### **Popis postupu**

Postup je popsán na vývojovém diagramu. Doplnující vysvětlení je podáno v níže uvedeném oddíle.

Pokud jde o vnitrostátní předpisy, jsou posouzení, související postup ověřování a požadované důkazy pro každý členský stát uvedeny v části 2 referenčního dokumentu.

Zapojení úloh ve fázi přípravných konzultací zahrnuje:

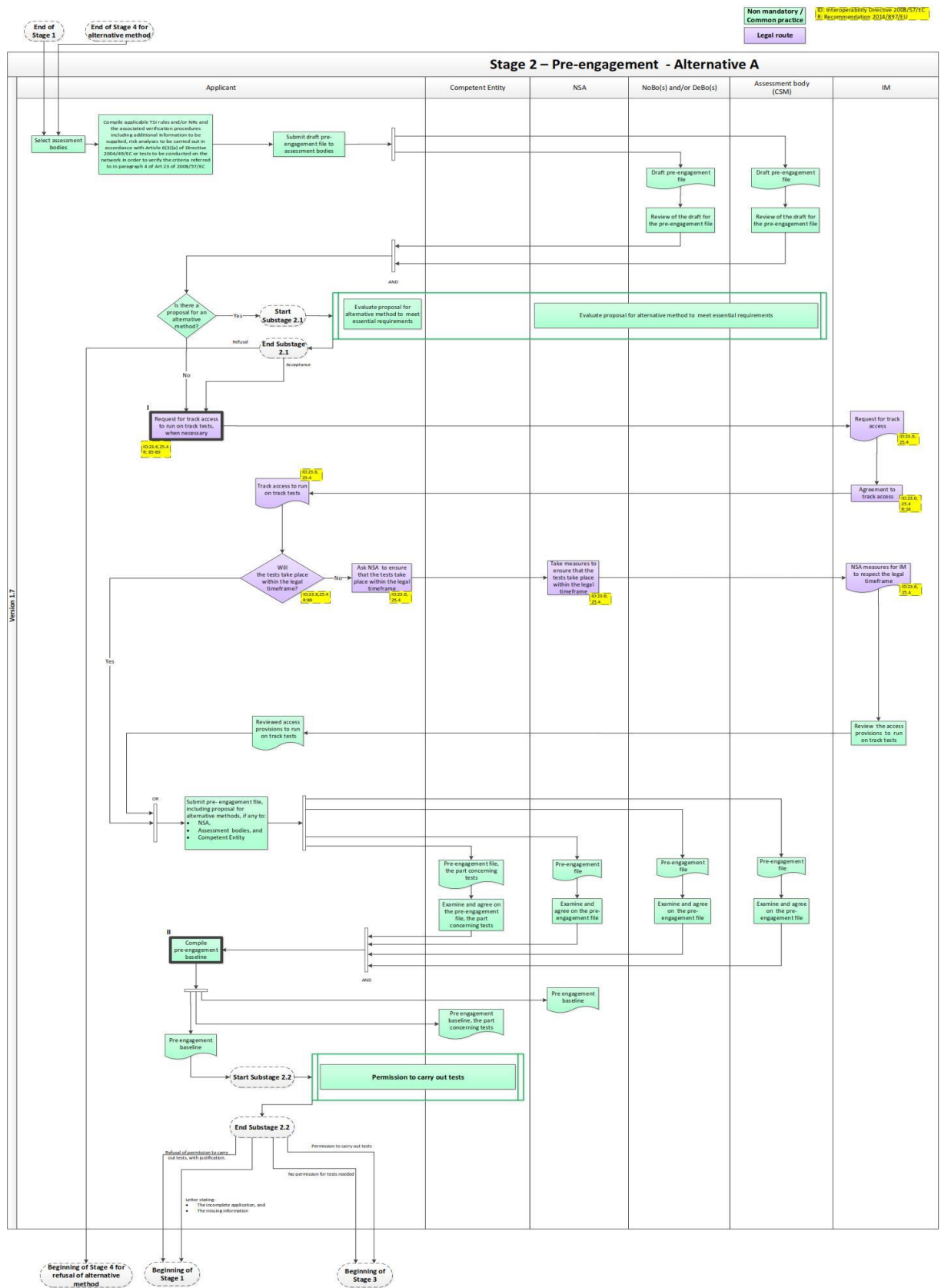
- žadatel – všechny otázky přípravných konzultací,
- vnitrostátní bezpečnostní orgán – uplatňované předpisy včetně specifických vnitrostátních opatření pro zkoušky na trati,
- subjekty pro posuzování – opatření ve vztahu k žadateli,
- provozovatel infrastruktury pro zajištění přístupu k provádění zkoušek,
- příslušný subjekt požadovaný členským státem v rámci alternativy A.

Výstupem z této fáze jsou vstupní podmínky dohodnuté mezi zúčastněnými úlohami.

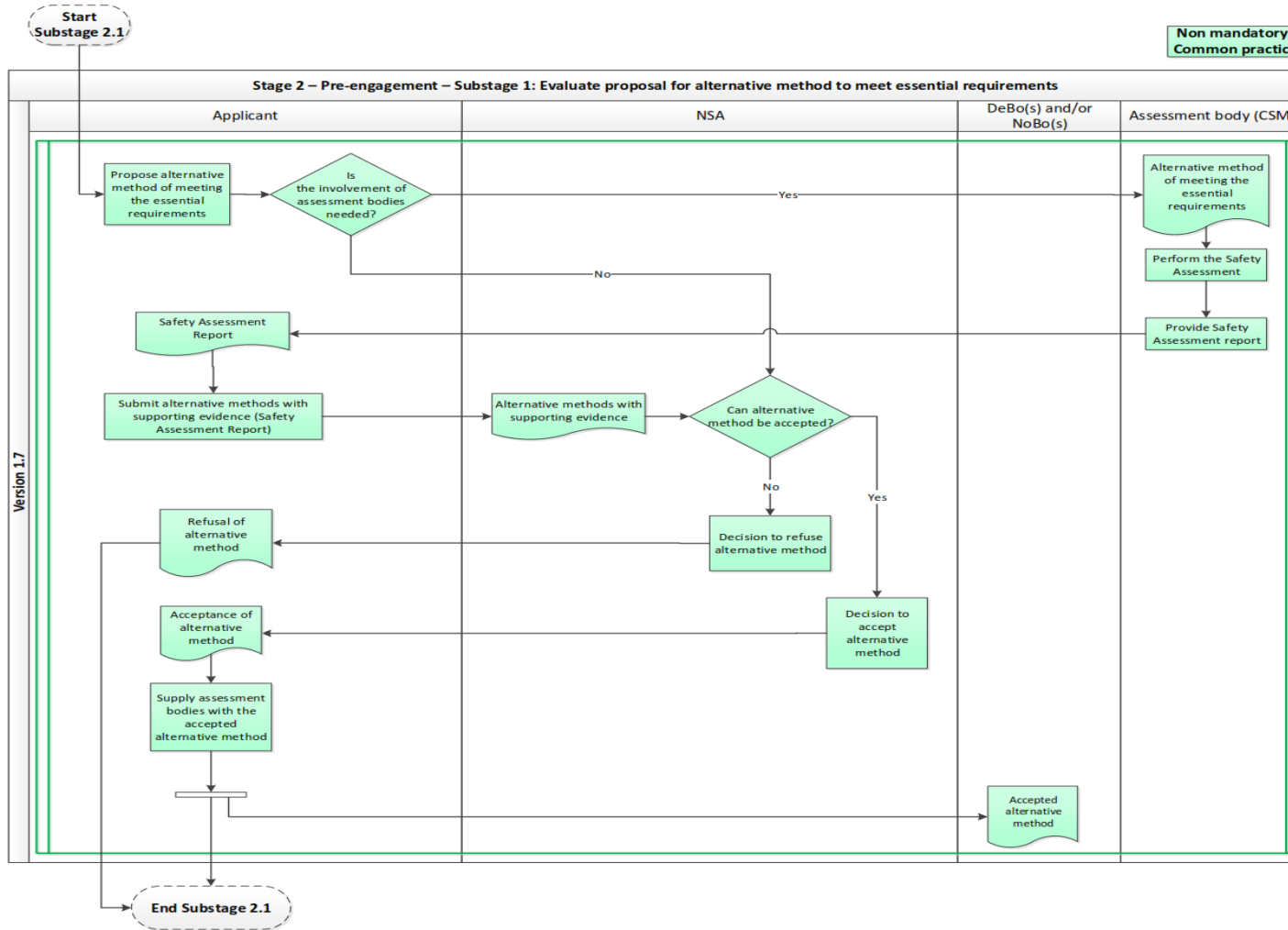
### **Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů**

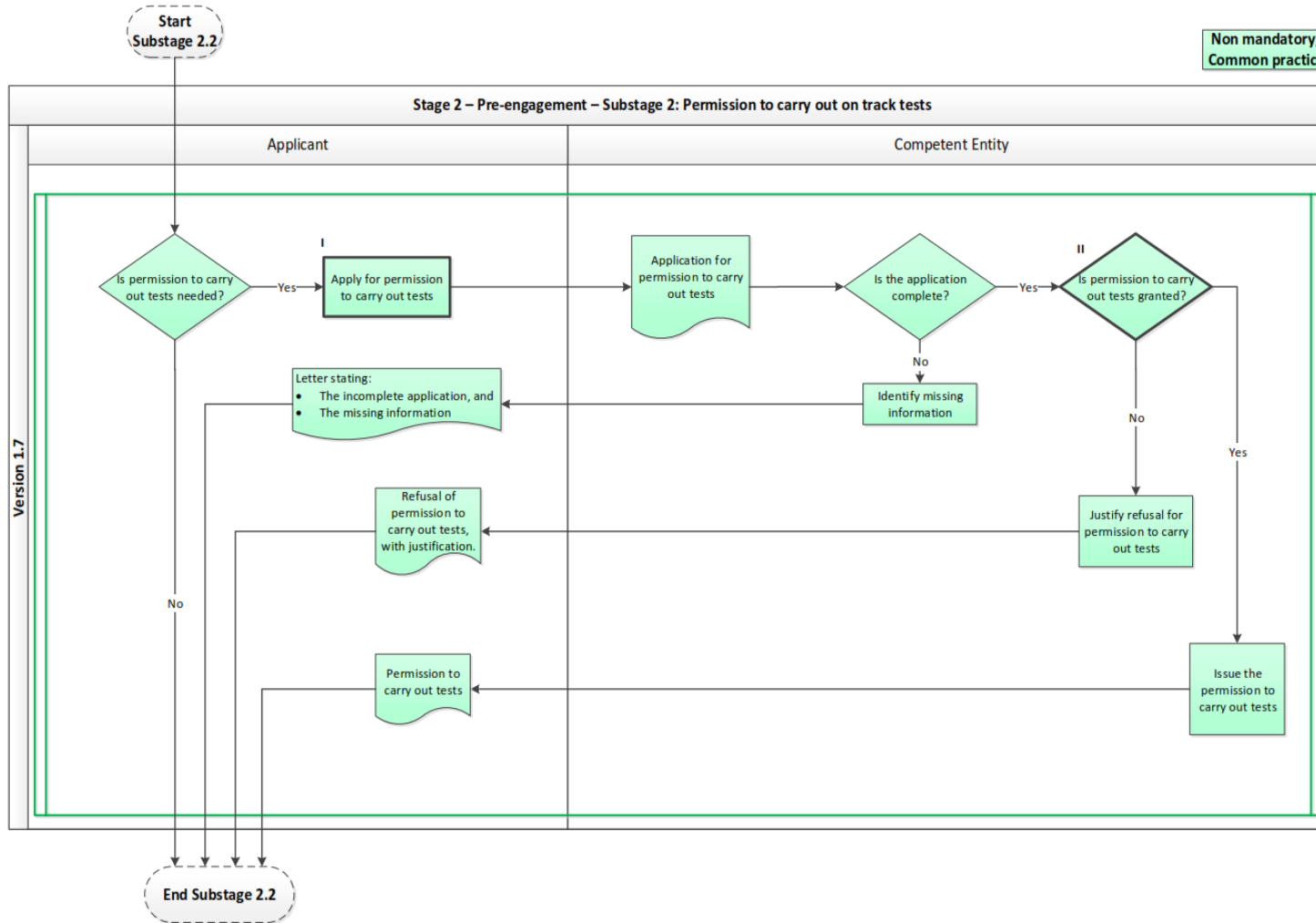
Specifikujte:

- postup pro vytvoření podmínek pro provedení zkoušek na trati,
- postup pro vytvoření vstupních podmínek,
- požadavky týkající se předložení žádosti o povolení traťových zkoušek a obsahu takové žádosti,
- kritéria pro přijetí rozhodnutí o povolení zkoušek na trati.











### **Fáze 3. Posouzení**

Posouzení je jednou z fází – uvedených ve směrnici o interoperabilitě – procesu uvádění vozidel do provozu.

#### **Popis postupu**

Tato fáze zahrnuje veškerá potřebná posouzení pro povolení typu vozidla / vozidla; avšak nejsou zde rozpracována podrobná posuzování (subsystémů, částí subsystémů, fází ověřování, složek interoperability).

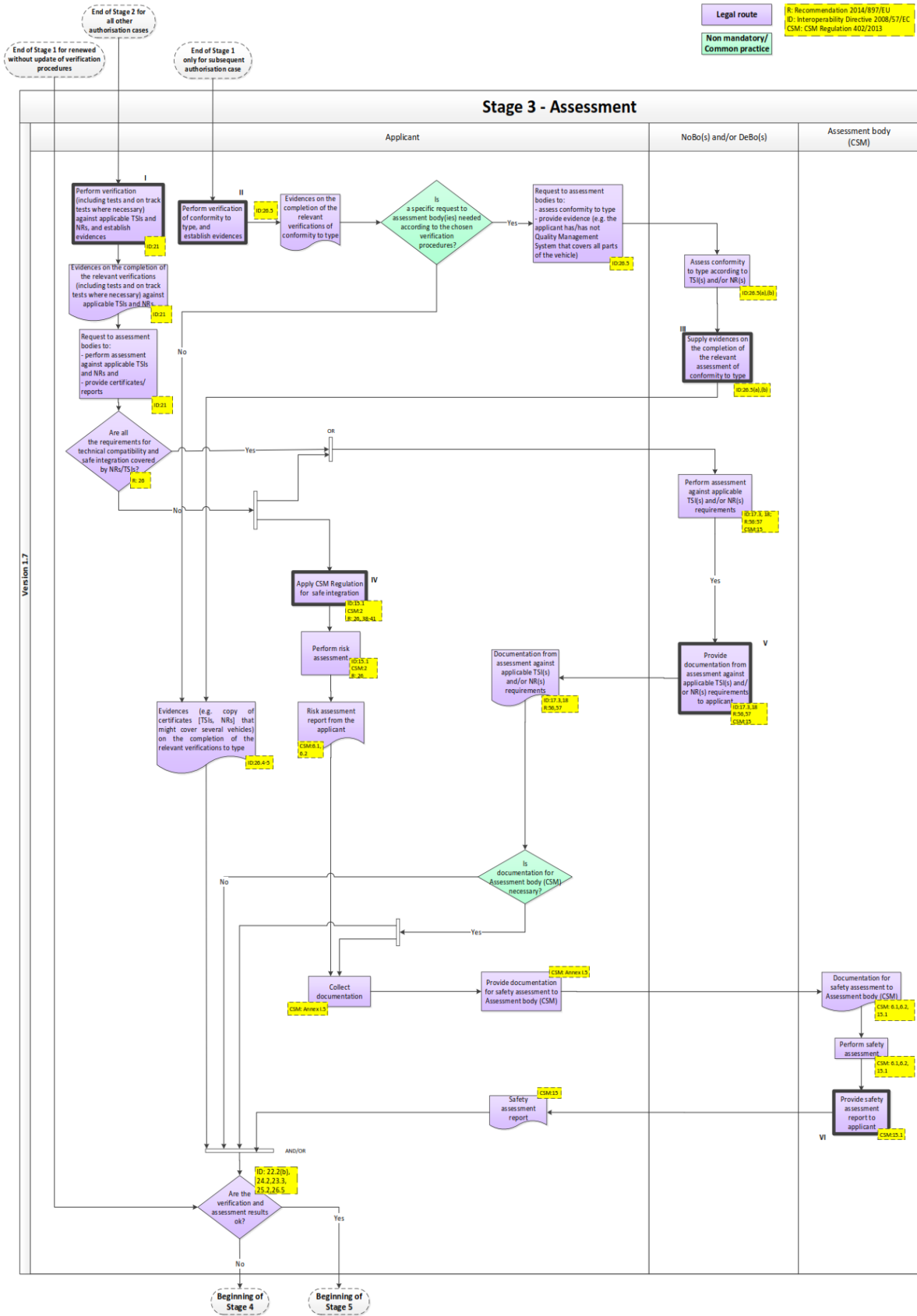
Za sestavení dokumentů týkajících se prováděných posuzování je odpovědný každý subjekt pro posuzování.

Žadatel provádí ověřování a předkládá důkazy.

#### **Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů**

Specifikujte:

- požadavky týkající se posouzení rizik,
- požadavky týkající se předložení důkazů,
- požadavky na obsah zprávy o posouzení bezpečnosti.







#### **Fáze 4. Oprava neshod s vnitrostátními předpisy**

Předpokládá se, že pokud nebyla udělena výjimka z TSI nebo z vnitrostátního předpisu/předpisů, měly by být předpisy plně dodrženy, a žadatel má proto omezené možnosti změnit konstrukci nebo změnit podmínky pro používání.

##### **Popis postupu**

Nápravná opatření je možno opakovat, dokud není dosaženo shody.

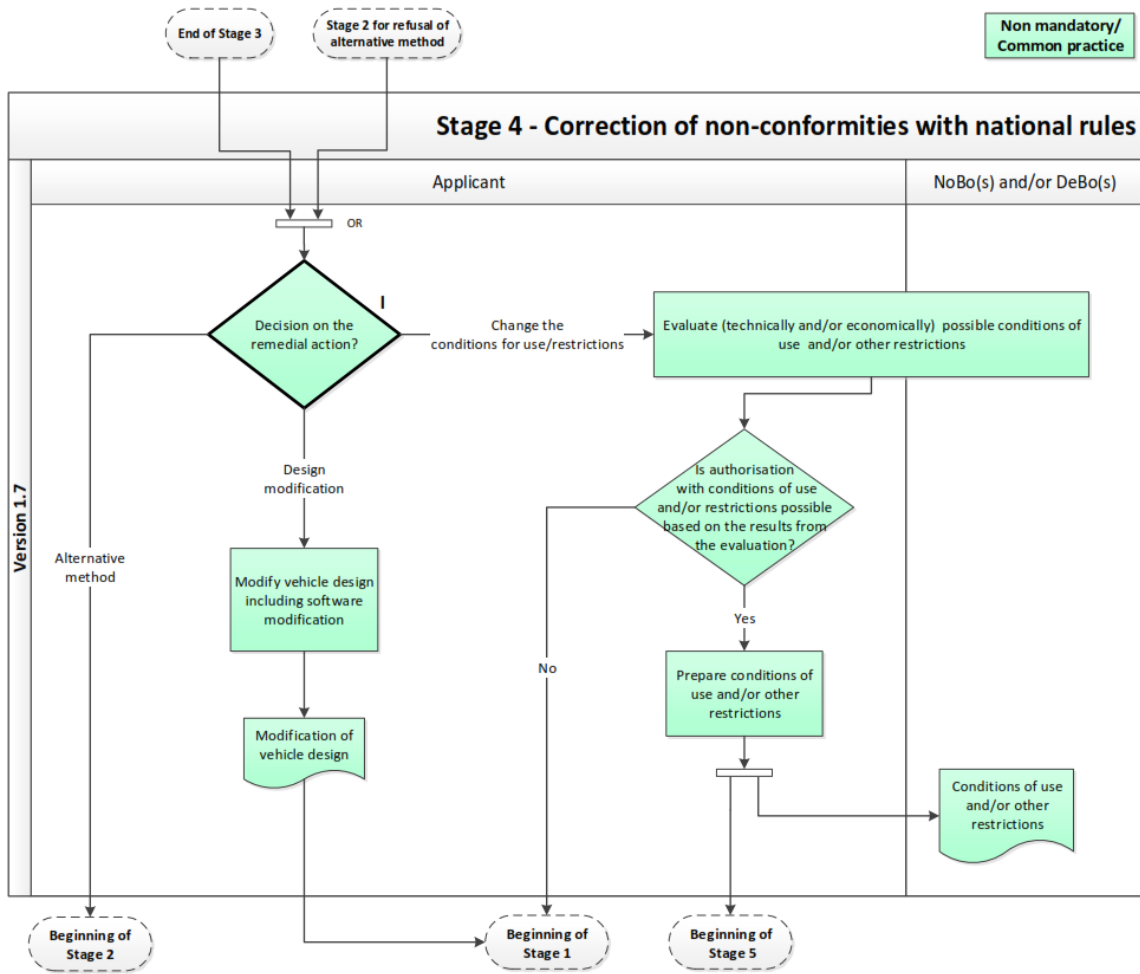
Návrhy podmínek používání nebo jiných omezení by měly vycházet z nezbytných posouzení podle fáze 3. Omezením je třeba se v co největší míře vyhnout.

Poznámka: Před skutečným uvedením vozidla do provozu musí být vydáno povolení k uvedení do provozu. Používání vozidla a jeho bezpečný provoz (včetně provozu a údržby) jsou zahrnuty do systému řízení bezpečnosti železničního podniku. Vnitrostátní bezpečnostní orgán z hlediska provozu a údržby pro vydání povolení k uvedení do provozu kontroluje pouze referenční provozní stav vozidla.

##### **Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů**

Specifikujte:

- případná nápravná opatření: alternativní metodu, změnu konstrukce, změnu podmínek používání / omezení,
- kritéria pro přijetí rozhodnutí o nápravném opatření.





## **Fáze 5. Sestavení podkladů pro povolení a předložení žádosti**

### **Popis postupu**

Sestavení podkladů pro povolení zahrnuje všechny činnosti spojené se shromážděním podpůrné dokumentace, která je požadována pro předložení žádosti.

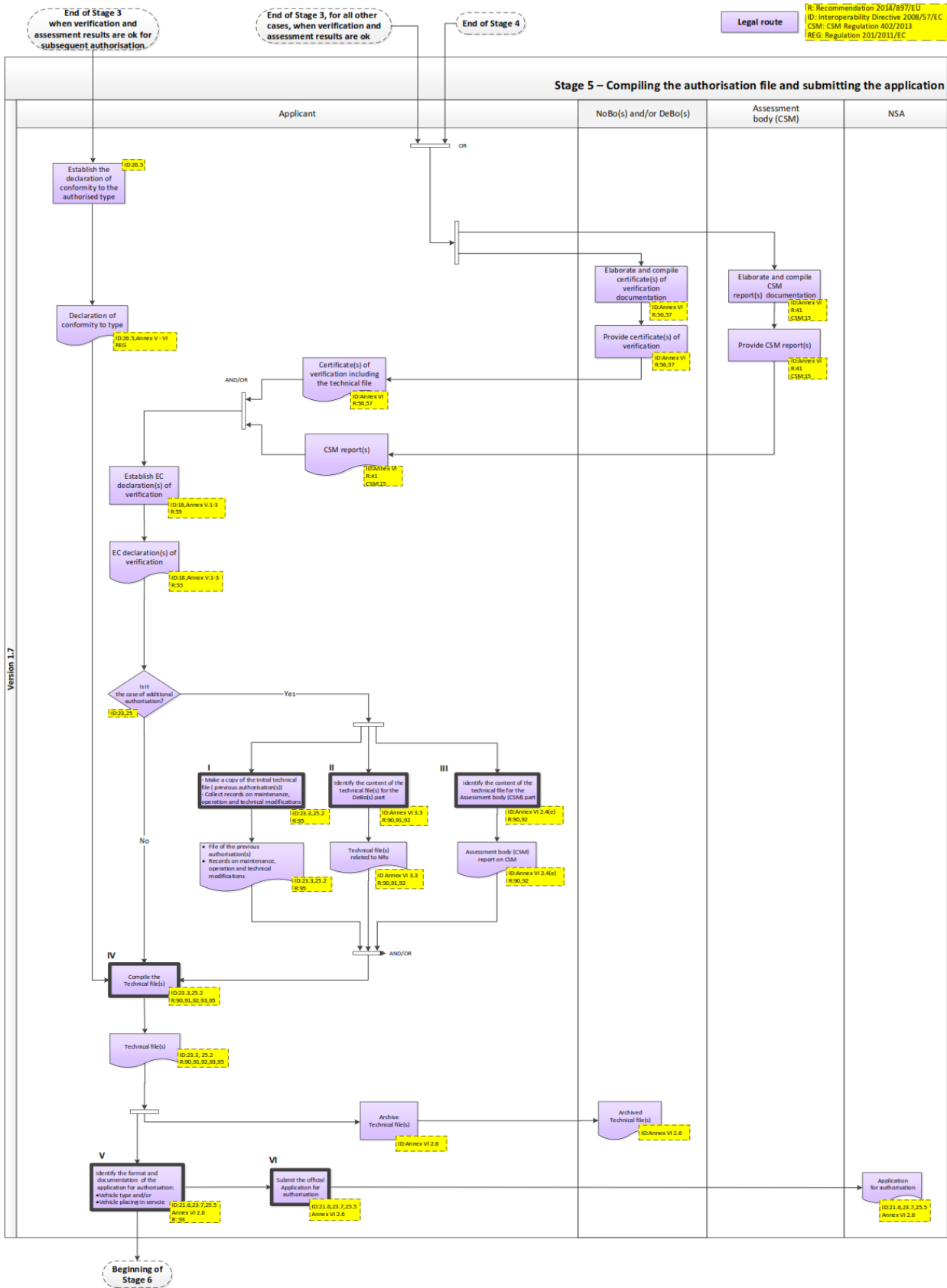
Oficiální žádost o povolení se předkládá, když jsou podklady pro povolení v dohodnutém rozsahu úplné.

Osvědčení by měla obsahovat podmínky používání nebo případná omezení, jak je popsáno ve směrnici o interoperabilitě.

### **Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů**

Specifikujte:

- požadavky na obsah podkladů pro povolení (včetně souborů technické dokumentace),
- zda existuje jasný kontrolní seznam, který je třeba dodržet při sestavování podkladů pro rozhodnutí,
- jaká dokumentace byla akceptována pro získání povolení, které bylo uděleno před prováděním směrnice o interoperabilitě,
- požadavky týkající se předložení oficiální žádosti a obsah takové žádosti,
- případný časový rámec pro předložení oficiální žádosti stanovený ve vstupních podmínkách.





## Fáze 6. Zpracování žádosti za účelem schválení

### Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů

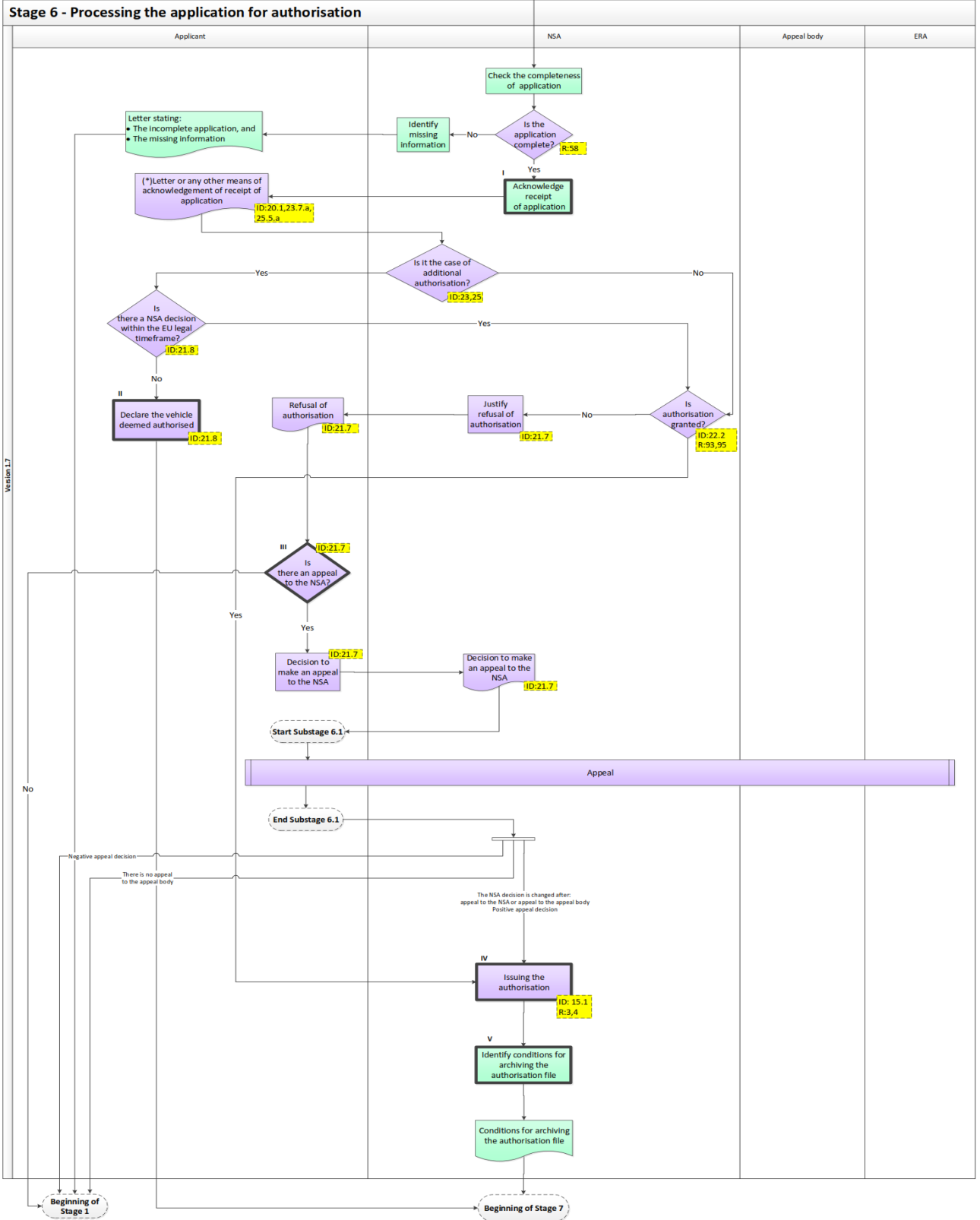
Specifikujte:

- požadavky týkající se potvrzení přijetí žádosti,
- požadavky týkající se vydání povolení,
- požadavky týkající se podání odvolání k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu,
- požadavky na obsah odůvodnění odvolání k vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu,
- požadavky týkající se podání odvolání k odvolacímu orgánu,
- požadavky na vnitrostátní bezpečnostní orgán týkající se archivace podkladů pro povolení,
- požadavky týkající se vydání předpokládaného povolení.



(\*) The timeline starts from the moment the application has been acknowledged

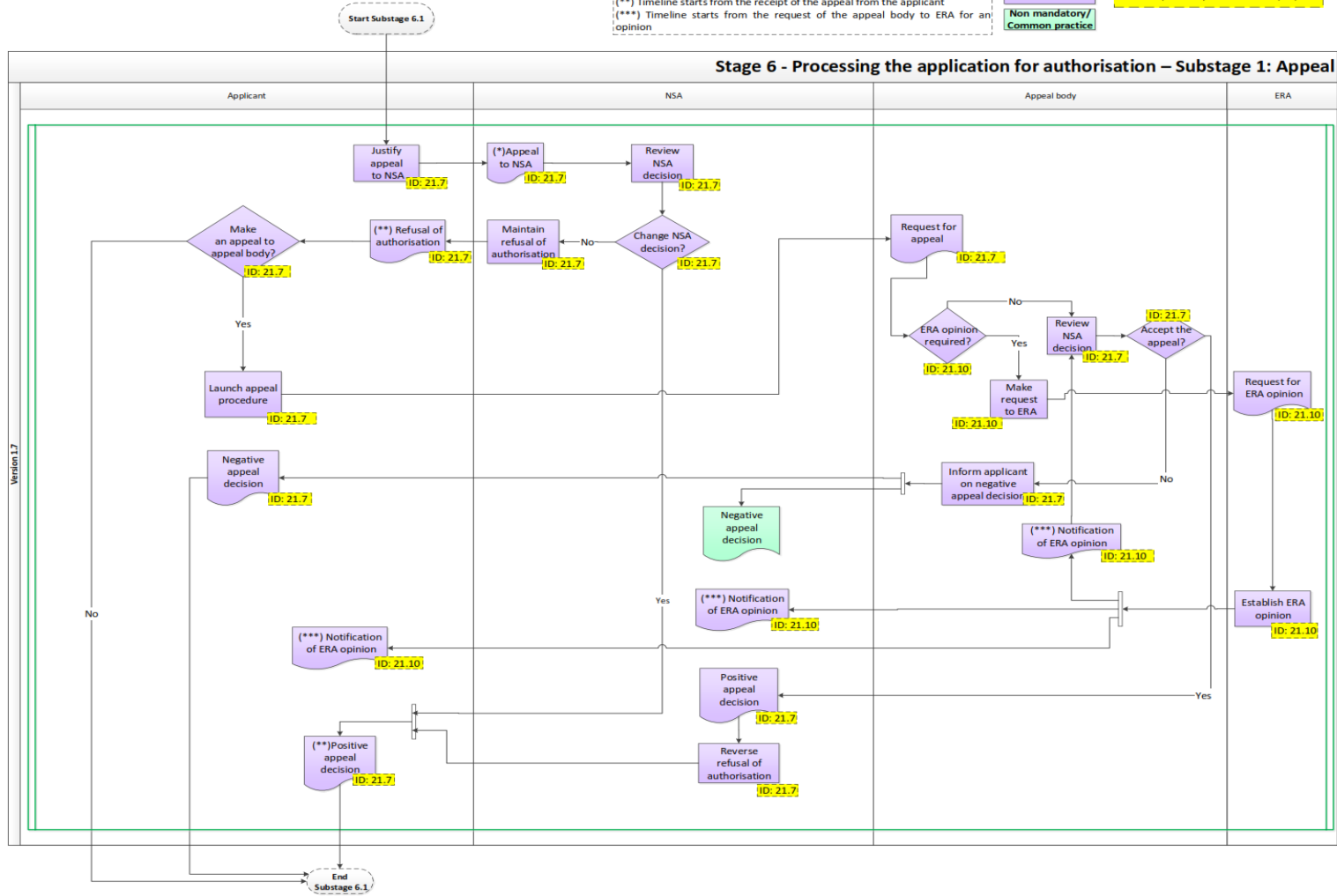
Legal route: R: Recommendation 2014/897/EU  
 Non mandatory/Common practice: ID: Interoperability Directive 2008/57/EC





(\*) Timeline starts from the moment the NSA has refused the authorisation  
 (\*\*) Timeline starts from the receipt of the appeal from the applicant  
 (\*\*\*) Timeline starts from the request of the appeal body to ERA for an opinion

Legal route ID: Interoperability Directive 2008/57/EC  
 Non mandatory/Common practice





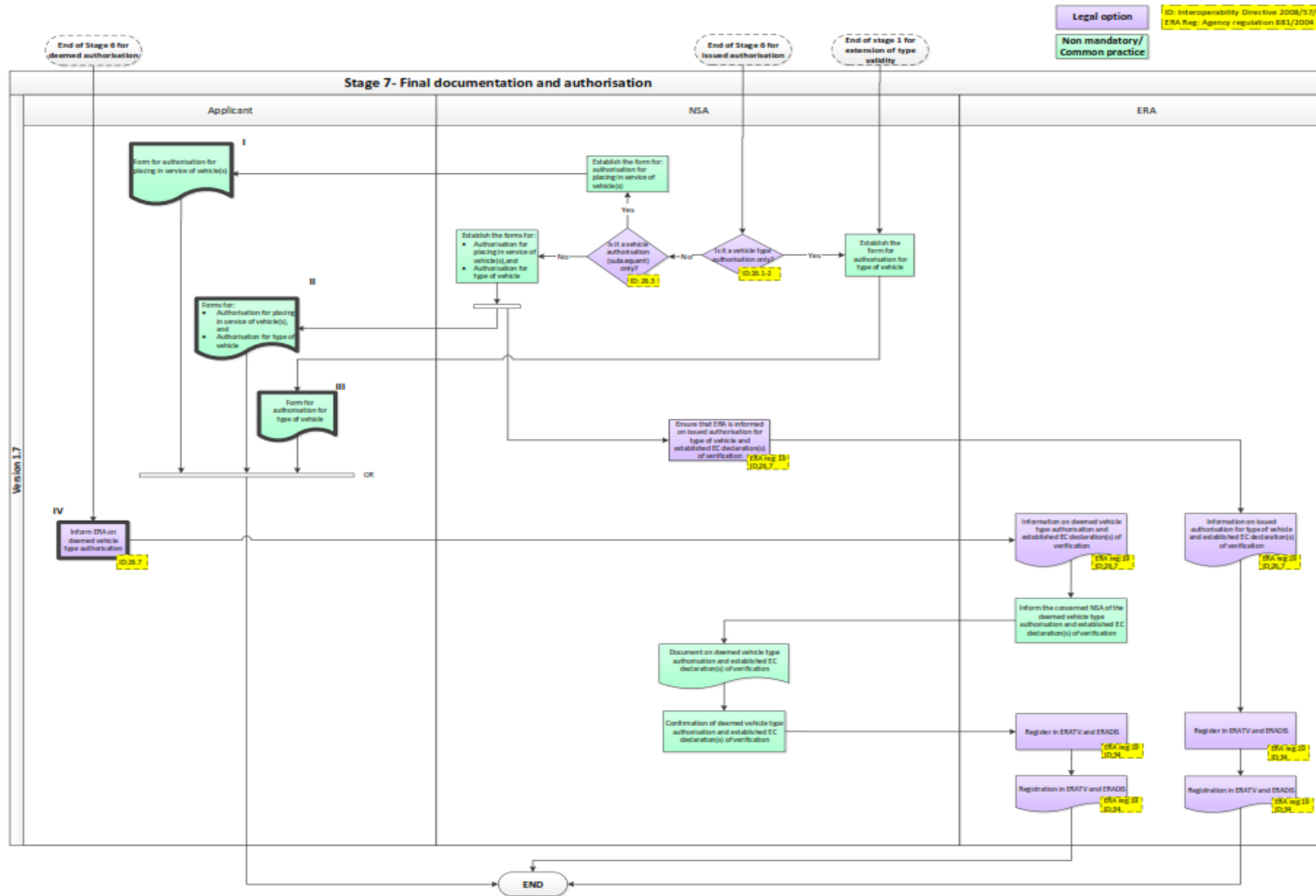
## **Fáze 7. Závěrečná dokumentace a udělení povolení**

### **Informace o vnitrostátním právním rámci poskytované kromě vývojových diagramů**

Specifikujte:

- formu vydaného povolení (typu vozidla a uvedení vozidla do provozu),
- postup pro informování agentury o předpokládaném povolení typu vozidla.







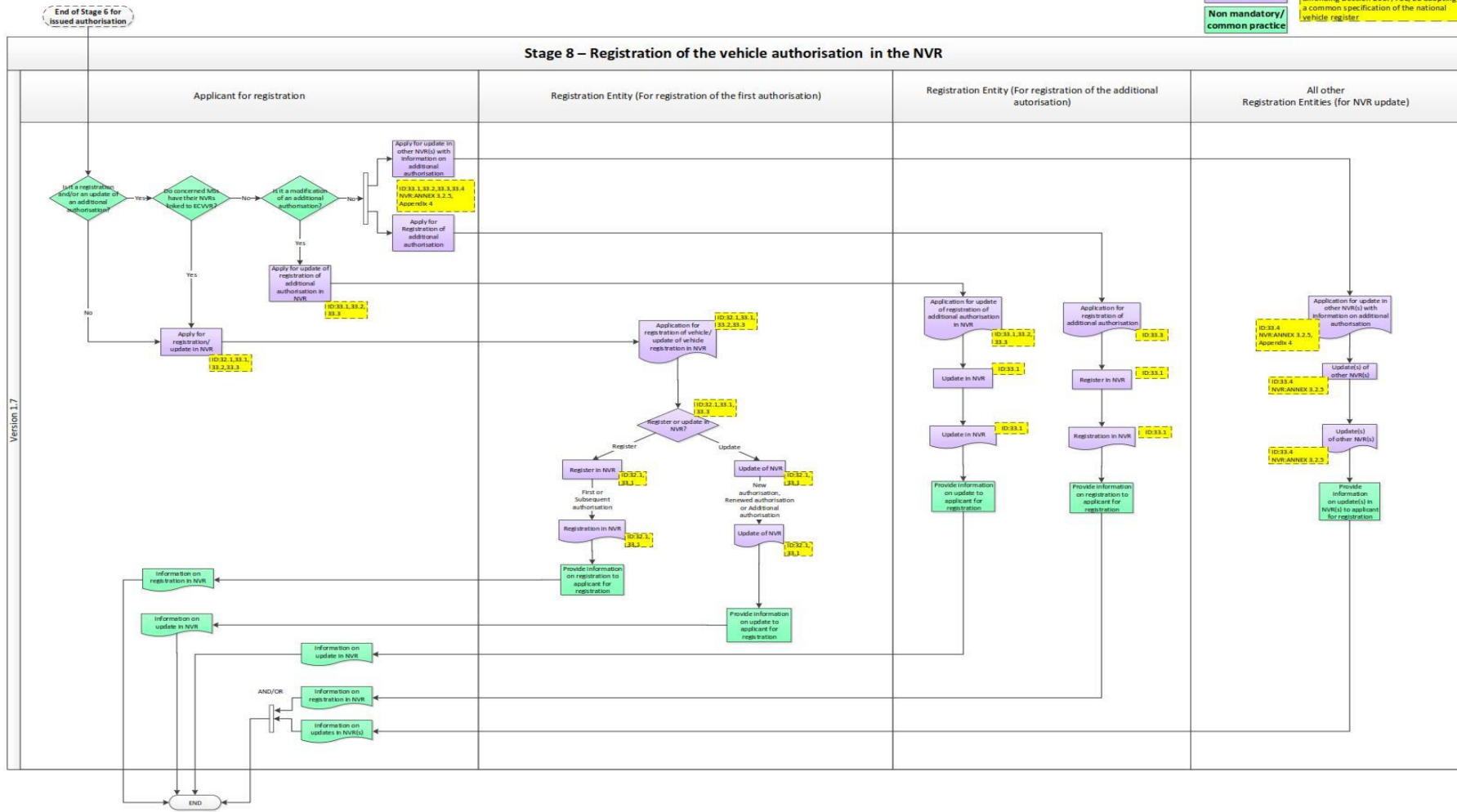
### **Fáze 8. Registrace povolení vozidla**

Poznámka: Jak bylo uvedeno ve verzi 2.0 návodu na použití, registrace ve vnitrostátním registru vozidel není součástí postupu povolování, jelikož k ní dochází poté, co je povolení uděleno. Tato fáze byla přidána s ohledem na četné požadavky, aby byl popsán praktický postup.



**Legal option**  
**Non mandatory/ common practice**

ID: Interoperability Directive 2008/57/EC  
 NVR: Commission Decision 2011/107/EU  
 amending Decision 2007/756/EC adopting  
 a common specification of the national  
 vehicle register





Žadatelé se vyzývají, aby v rámci schvalovacího procesu vyplnili tento vzor žádosti, jelikož splňuje zákonné požadavky pro registr ERATV a poskytuje úplné informace všem zúčastněným stranám schvalovacího procesu.

<b><u>PŘÍLOHA III - VZOR ŽÁDOSTI</u></b>	
Název (označení vozidla a vlastní referenční číslo žadatele)	
<b>Status vzoru</b>	
<input type="checkbox"/> <b>PŘEDBĚŽNÉ UJEDNÁNÍ</b>	<input type="checkbox"/> <b>POSOUZENÍ</b>
<input type="checkbox"/> <b>PODKLADY PRO POVOLENÍ</b>	
Správa verzí	
Verze:	Datum verze:
<b>- ŽADATEL</b>	
Název žadatele	
Poštovní adresa	
PSČ	Město/země
Telefon	Oficiální e-mail
Internetové stránky	
<b>- KONTAKTNÍ OSOBA</b>	
Jméno	Titul/funkce
Telefon	E-mail

\*\*\*\*\*

<b>- ZADAVATEL</b>	
Název zadavatele	<input type="checkbox"/> Zadavatel je totožný s žadatelem
Poštovní adresa	
PSC	Město/země
Telefon	Oficiální e-mail
Internetové stránky	
<b>- ŽÁDOST SE TÝKÁ: Ref.: oddíl 2.6 přílohy II směrnice 2008/57/ES</b>	
<b>Motorové nebo elektrické jednotky s vlastním pohonem</b>	
<input type="checkbox"/> Jednotka	
<input type="checkbox"/> Elektrická nebo motorová ucelená jednotka	
<input type="checkbox"/> Motorový nebo elektrický vůz	
<b>Motorová nebo elektrická hnací vozidla:</b>	
<input type="checkbox"/> Lokomotiva	
<input type="checkbox"/> Posunovací lokomotiva	
<b>Osobní vozy a ostatní související vozy:</b>	
<input type="checkbox"/> Řídicí vůz	
<input type="checkbox"/> Služební vůz	
<input type="checkbox"/> Osobní vůz	
<input type="checkbox"/> Vůz na přepravu automobilů	
<input type="checkbox"/> Pevná souprava osobních vozů	
<b>Mobilní zařízení pro výstavbu a údržbu železniční infrastruktury</b>	
<input type="checkbox"/> Traťové stroje (OTM)	
<input type="checkbox"/> Vozidla pro kontrolu infrastruktury	
<b>Nákladní vozy, NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 321/2013</b>	
<input type="checkbox"/> Nákladní vozy, včetně vozidel určených pro přepravu nákladních automobilů	
<b>- ÚČEL POUŽITÍ VOZIDLA (VOZIDEL) A ZAMÝŠLENÉ ŽELEZNIČNÍ SÍŤE, NA NICHŽ BUDE ZJIŠŤOVÁNA TECHNICKÁ KOMPATIBILITA.</b>	

\*\*\*\*\*

**Uveďte všechna „kódovaná omezení“ (z rozhodnutí o celostátním registru vozidel, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)**

**Uveďte všechna „nekódovaná omezení“ (ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV)**

**- Druh žádosti:**

- První povolení pro typ vozidla / vozidlo
- Nové povolení pro modernizovaný/obnovený typ vozidla / vozidlo
- Dodatečné povolení pro typ vozidla, který již získal (nebo vozidlo, které již získalo) povolení v členském státě EU pro vozidla, která splňují nebo nesplňují TSI
- Obnovené povolení pro povolení typu vozidla, které již není platné
- Následná povolení vozidel, která odpovídají povolenému typu vozidla (povolení vozidel téhož typu)

**- Předchozí povolení vozidla**

Předchozí povolení vozidla: Ano:  Ne:

Vnitrostátní bezpečnostní orgán

Datum povolení k uvedení do provozu

Evropské identifikační číslo (EIČ)

**- Oblast působnosti a definice projektu podléhajícího schválení**

**Všeobecné informace o projektu podléhajícímu schválení**

**Technická oblast působnosti a rozhraní**



<b>Plán, harmonogram a milníky projektu podléhajícího schválení</b>
Datum zahájení projektu
Datum podpisu smlouvy
Datum dokončení technické dokumentace (předpokládané)
Datum dokončení technické dokumentace (skutečné)
Datum povolení k uvedení do provozu (předpokládané)
Datum prvního uvedení do provozu (předpokládané)
<b>Požadované výjimky od verze (verzí) TSI – uveďte, proč se výjimky požadují</b>

<b>- TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE VEHICLE, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV</b>		
	Parametr	
0	Označení typu	
0,1	ID TYPY	
0,2	Verze, které jsou součástí typu	
0,3	Datum vložení do ERATV	
1	Obecné informace	
1,1	Název typu	
1,2	Další název typu	
1,3	Název výrobce	
1,4	Kategorie	
1,5	Skupina	
2	Shoda s TSI	
2,1	Shoda s TSI	

\*\*\*\*\*

2,2	Odkaz na „certifikáty ES přezkoušení typu“ (pokud se použije modul SB) nebo „certifikáty ES přezkoušení konstrukce“ (pokud se použije modul SH1)	
2,3	Relevantní zvláštní případy (zvláštní případy, pro které byla posuzována shoda)	
2,4	Oddíly TSI, které nejsou dodrženy	
3	Povolení	
3,1	Povolení v	
3.1.1	Členský stát, který povolení vydal	
3.1.2	Současný stav	
3.1.2.1	Stav	
3.1.2.2	Platnost povolení (pokud je stanovena)	
3.1.2.3	Omezení s kódem	
3.1.2.4	Omezení bez kódu	
3.1.3	Historie	
3.1.3.1	Původní povolení	
3.1.3.1.1	Datum	
3.1.3.1.2	Držitel povolení	
3.1.3.1.3	Odkaz na povolení	
3.1.3.1.4	Odkazy na vnitrostátní certifikáty (pokud existují)	
3.1.3.1.5	Parametry, u nichž byla posuzována shoda s platnými vnitrostátními předpisy	
3.1.3.1.6	Poznámky	
3.1.3.X	Změna povolení	
3.1.3.X.1	Druh změny	
3.1.3.X.2	Datum	
3.1.3.X.3	Držitel povolení (přichází-li v úvahu)	
3.1.3.X.4	Odkaz na změnu povolení	
3.1.3.X.5	Odkazy na vnitrostátní certifikáty (pokud existují)	
3.1.3.X.6	Platné vnitrostátní předpisy (pokud existují)	
3.1.3.X.7	Poznámky	
3.X	Povolení v	
4	Technické vlastnosti vozidla	
4,1	Obecné technické vlastnosti	
4.1.1	Počet kabin strojvedoucího	



\*\*\*\*\*

4.1.2	Rychlost	
4.1.2.1	Maximální konstrukční rychlost	
4.1.2.2	Maximální rychlost prázdného vozidla	
4.1.3	Rozchod dvojkolí	
4.1.4	Podmínky užívání z hlediska řazení vlaku	
4.1.5	Maximální počet vlakových souprav nebo lokomotiv spojených při vícečlenném řízení	
4.1.6	Počet jednotek v soupravě nákladních vagónů (pouze u skupiny „souprava nákladních vagónů“)	
4.1.7	Označení písmeny	
4.1.8	Typ splňuje nezbytné požadavky pro to, aby povolení vozidla udělené v jednom členském státě platilo v jiných členských státech	
4.1.9	Nebezpečné zboží, pro něž je vozidlo vhodné (kód cisterny)	
4.1.10	Kategorie konstrukce	
4,2	Kinematický obrys vozidla	
4.2.1	Kinematický obrys vozidla (interoperabilní obrys)	
4.2.2	Kinematický obrys vozidla (jiné obrysy posuzované kinematickou metodou)	
4,3	Podmínky prostředí	
4.3.1	Teplotní rozsah	
4.3.2	Výškový rozsah	
4.3.3	Sníh, led a kroupy	
4.3.4	Nabírání šterku (pouze u vozidel s $v \geq 190$ km/h)	
4,4	Požární bezpečnost	
4.4.1	Kategorie požární bezpečnosti	
4,5	Konstrukční hmotnost a zatížení	
4.5.1	Přípustné užitečné zatížení pro různé kategorie tratí	
4.5.2	Konstrukční hmotnost	
4.5.2.1	Konstrukční hmotnost v pracovním stavu	
4.5.2.2	Konstrukční hmotnost při obvyklém užitečném zatížení	

\*\*\*\*\*

4.5.2.3	Konstrukční hmotnost při výjimečném užitečném zatížení	
4.5.3	Statické zatížení na nápravu	
4.5.3.1	Statické zatížení na nápravu v pracovním stavu	
4.5.3.2	Statické zatížení na nápravu při obvyklém užitečném zatížení / maximálním užitečném zatížení u nákladních vagónů	
4.5.3.3	Statické zatížení na nápravu při výjimečném užitečném zatížení	
4.5.4	Kvazistatická vodící síla (pokud přesahuje mezní hodnotu uvedenou v TSI nebo není uvedena v TSI)	
4,6	Dynamické chování kolejového vozidla	
4.6.1	Nedostatečné převýšení (maximální nevyrovnané boční zrychlení), pro které bylo vozidlo posuzováno	
4.6.2	Vozidlo vybavené systémem pro vyrovnávání nedostatečného převýšení (vozidlo s naklápěcí skříní)	
4.6.3	Provozní mezní hodnoty ekvivalentní konicity (nebo opotřebeného profilu kola), pro něž bylo vozidlo zkoušeno	
4,7	Brzdění	
4.7.1	Maximální zpomalení vlaku	
4.7.2	Provozní brzdění	
4.7.2.1	Účinnost brzd při velkém prudkém sklonu a obvyklém užitečném zatížení	
4.7.2.1.1	Referenční případ z TSI	
4.7.2.1.2	Rychlost (pokud není uveden referenční případ)	
4.7.2.1.3	Sklon (pokud není uveden referenční případ)	
4.7.2.1.4	Vzdálenost (pokud není uveden referenční případ)	
4.7.2.1.5	Čas (pokud není uvedena vzdálenost) (pokud není uveden referenční případ)	
4.7.3	Zajišťovací brzda	
4.7.3.1	Všechna vozidla tohoto typu musí být vybavena zajišťovací brzdou (zajišťovací brzda povinná pro vozidla tohoto typu)	

\*\*\*\*\*

4.7.3.2	Typ zajišťovací brzdy (pokud je jí vozidlo vybaveno)	
4.7.3.3	Maximální sklon, na němž je jednotka zajištěna pouze zajišťovací brzdou (pokud je jí vozidlo vybaveno)	
4.7.4	Brzdový systém, jímž je vozidlo vybaveno	
4.7.4.1	Vířivá brzda	
4.7.4.1.1	Vozidlo vybaveno vířivou brzdou	
4.7.4.1.2	Možnost zabránit použití vířivé brzdy (pouze je-li vozidlo vířivou brzdou vybaveno)	
4.7.4.2	Magnetická brzda	
4.7.4.2.1	Vozidlo vybaveno magnetickou brzdou	
4.7.4.2.2	Možnost zabránit použití magnetické brzdy (pouze je-li vozidlo magnetickou brzdou vybaveno)	
4.7.4.3	Rekuperační brzda (pouze u vozidel s elektrickou trakcí)	
4.7.4.3.1	Vozidlo vybaveno rekuperační brzdou	
4.7.4.3.2	Možnost zabránit použití rekuperační brzdy (pouze je-li vozidlo rekuperační brzdou vybaveno)	
4,8	Geometrické vlastnosti	
4.8.1	Délka vozidla	
4.8.2	Minimální provozní průměr kola	
4.8.3	Posunovací omezení	
4.8.4	Minimální poloměr horizontálního oblouku	
4.8.5	Minimální poloměr konvexního vertikálního oblouku	
4.8.6	Minimální poloměr konkávního vertikálního oblouku	
4.8.7	Výška nakládací plošiny (u plošinových vozů a kombinované přepravy)	
4.8.8	Vhodnost pro přepravu na trajektech	
4,9	Zařízení	
4.9.1	Typ koncového spřáhla (s uvedením tahové a tlakové síly)	
4.9.2	Monitorování stavu nápravových ložisek (detekce zahřívání skříní nápravových ložisek)	

\*\*\*\*\*

4.9.3	Mazání okolků	
4.9.3.1	Vozidlo vybaveno mazáním okolků	
4.9.3.2	Možnost zabránit použití mazacího zařízení (pouze je-li vozidlo mazáním okolků vybaveno)	
4,10	Dodávky energie	
4.10.1	Systém dodávky energie	
4.10.2	Maximální výkon (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.3	Maximální jmenovitý proud z trolejového vedení (uvádí se pro každý systém dodávky elektrické energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.4	Maximální proud při stání na jeden sběrač (uvádí se pro každý systém se stejnosměrným proudem, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.5	Výška interakce sběrače s trolejovým vedením (nad temenem kolejnice) (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.6	Hlava sběrače (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.7	Počet sběračů v kontaktu s nadzemním trolejovým vedením (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.8	Nejkratší vzdálenost mezi dvěma sběrači v kontaktu s nadzemním trolejovým vedením (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno; uvádí se pro jednočlenné a případně i vícečlenné řízení) (pouze pokud je počet vztyčených sběračů vyšší než 1)	
4.10.9	Typ nadzemního trolejového vedení použitého při zkoušce výkonu odběru proudu (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno) (pouze pokud je počet vztyčených sběračů vyšší než 1)	

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

4.10.10	Materiál sběrné lišty sběrače, kterým vozidlo může být vybaveno (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.11	Instalováno automatické stahovací zařízení (uvádí se pro každý systém dodávky energie, pro který je vozidlo vybaveno)	
4.10.12	Na palubě je pro účely účtování instalováno měření spotřeby energie splňující požadavky TSI	
4,11	Vlastnosti související s hlučností	
4.11.1	Hladina hluku projíždějícího vozidla (dB(A))	
4.11.2	Hladina hluku projíždějícího vozidla byla měřena za referenčních podmínek	
4.11.3	Hladina hluku při stání (dB(A))	
4.11.4	Hladina hluku při rozjezdu (dB(A))	
4,12	Vlastnosti související s cestujícími	
4.12.1	Obecné vlastnosti související s cestujícími	
4.12.1.1	Počet pevných sedadel	
4.12.1.2	Počet toalet	
4.12.1.3	Počet míst na spaní	
4.12.2	Vlastnosti související s osobami s omezenou schopností pohybu	
4.12.2.1	Počet vyhrazených sedadel	
4.12.2.2	Počet míst pro invalidní vozíky	
4.12.2.3	Počet toalet přístupných osobám s omezenou schopností pohybu	
4.12.2.4	Počet míst na spaní přístupných pro invalidní vozíky	
4.12.3	Nastupování a vystupování cestujících	
4.12.3.1	Výška nástupiště, pro kterou je vozidlo konstruováno	
4.12.3.2	Popis případných integrovaných pomocných zařízení pro nastupování	
4.12.3.3	Popis přenosných pomocných zařízení pro nastupování, pokud jsou zohledněna v návrhu vozidla za účelem splnění požadavků TSI týkajících se osob s omezenou schopností pohybu	

\*\*\*\*\*

4,13	Zařízení pro řízení a zabezpečení (pouze u vozidel s kabinou strojvedoucího)	
4.13.1	Zabezpečení	
4.13.1.1	Palubní zařízení ETCS a jeho úroveň	
4.13.1.2	ETCS základní verze (x.y). Pokud verze není plně kompatibilní, bude to uvedeno v závorce	
4.13.1.3	Palubní zařízení ETCS pro příjem informací s funkcí mezilehlého přenosu prostřednictvím smyčky nebo GSM-R	
4.13.1.4	Zavedeny vnitrostátní aplikace ETCS (NID_XUSER paketu č. 44)	
4.13.1.5	Instalovány vlakové zabezpečovací systémy a řídicí a výstražné systémy třídy B nebo jiné (systém a případně verze)	
4.13.1.6	Zvláštní podmínky pro palubní zařízení pro přepnutí mezi různými systémy vlakového zabezpečení, řídicími a výstražnými systémy	
4.13.2	Rádio	
4.13.2.1	Palubní zařízení GSM-R a jeho verze (FRS a SRS)	
4.13.2.2	Počet mobilních sad GSM-R k přenosu dat v kabině strojvedoucího	
4.13.2.3	Instalované rádiové systémy třídy B nebo jiné (systém a případně verze)	
4.13.2.4	Zvláštní podmínky pro palubní zařízení pro přepínání mezi různými rádiovými systémy	
4,14	Kompatibilita se systémy detekce vlaků	
4.14.1	Typ systému detekce vlaků, pro nějž bylo vozidlo konstruováno a posuzováno	
4.14.2	Podrobné vlastnosti vozidla související s kompatibilitou se systémy detekce vlaků	
4.14.2.1	Maximální vzdálenost mezi sousedními nápravami	
4.14.2.2	Minimální vzdálenost mezi sousedními nápravami	

\*\*\*\*\*

4.14.2.3	Vzdálenost mezi první a poslední nápravou	
4.14.2.4	Maximální délka čela vozidla	
4.14.2.5	Minimální šířka obruče kola	
4.14.2.6	Minimální průměr kola	
4.14.2.7	Minimální tloušťka okolku	
4.14.2.8	Minimální výška okolku	
4.14.2.9	Maximální výška okolku	
4.14.2.10	Minimální hmotnost na nápravu	
4.14.2.11	Volný prostor mezi koly bez kovových a indukčních součástí	
4.14.2.12	Kola jsou z feromagnetického materiálu	
4.14.2.13	Maximální posyp pískem	
4.14.2.14	Možnost zabránit použití posypu pískem	
4.14.2.15	Kovová hmota vozidla	
4.14.2.16	Maximální impedance mezi dvěma protilehlými koly dvojkolí	
4.14.2.17	Minimální impedance vozidla (mezi koly a sběračem) (pouze u vozidel vybavených na stejnosměrné napětí 1 500 V nebo 3 000 V)	
4.14.2.18	Elektromagnetické interference způsobené zpětným proudem v kolejnicích	
4.14.2.19	Elektromagnetické emise vlaku s ohledem na kompatibilitu se systémy detekce vlaků	

<b>- DALŠÍ INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ, KTERÉ SE POŽADUJÍ PRO POVOLENÍ SUBSYSTÉMU PALUBNÍHO ZAŘÍZENÍ ETCS</b>		
10.1	Displej ETCS (DMI) (výrobce, verze hardwaru, verze softwaru)	
10.2	Odometrické zařízení (výrobce, verze hardwaru, verze softwaru)	
10.3	Zařízení pro kontrolu činnosti strojvedoucího (výrobce, verze hardwaru, verze softwaru)	

\*\*\*\*\*

10.4	Palubní zařízení pro záznam dat pro správní účely (výrobce, verze hardwaru, verze softwaru)	
10.5	Displej GSM-R (DMI) (výrobce, verze hardwaru, verze softwaru)	

<b>- SCHVALOVACÍ PROCES</b>	
Oznámený subjekt (může existovat více oznámených subjektů)	
Název oznámeného subjektu I	IČ oznámeného subjektu
Poštovní adresa	
PSC	Město/země
Telefon	Oficiální e-mail
Internetové stránky	
Název oznámeného subjektu II	IČ oznámeného subjektu
Poštovní adresa	
PSC	Město/země
Telefon	Oficiální e-mail





Internetové stránky
---------------------

<b>- URČENÝ SUBJEKT (může existovat více určených subjektů)</b>	
Název určeného subjektu I	
Poštovní adresa	
PSC	Město/země
Telefon	Oficiální e-mail
Internetové stránky	
4.2 Název určeného subjektu II	
Poštovní adresa	
PSC	Město/země
Telefon	Oficiální e-mail
Internetové stránky	



\*\*\*\*\*

- SPECIFIKACE, STANDARDY, NORMY A VNITROSTÁTNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY POUŽITÉ V RÁMCI SCHVALOVACÍHO PROCESU:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
23	
25	
26	



- <b>POTVRZENÍ ŽADATELE</b>
<input type="checkbox"/> Potvrzuji, že jsem právně způsobilý k podpisu tohoto formuláře a že všechny informace uvedené v tomto formuláři jsou podle našeho nejlepšího vědomí správné a úplné.
- <b>PODPIS:</b>
Místo a datum
Podpis:
Jméno a titul velkými písmeny:

Příloha: Obsah vzoru žádosti

**Název vozidla a vlastní referenční číslo žadatele**

Zde žadatel musí uvést název vozidla/typu a vlastní referenční číslo. Rovněž je možné připojit fotografii.

**Status vzoru / správa verzí**

Status vzoru:

Tři položky uvedené níže zahrnují hlavní fáze evropského právního rámce:

- Předběžné ujednání (fáze S2 NLF – předběžné ujednání): v této fázi žadatel obdrží přehled svého projektu, „schvalovací strategii“ zahrnující případ(y) schvalování, technické předpisy (TSI, vnitrostátní předpisy, případné výjimky) a postupy ověřování včetně analýz rizik nebo zkoušek, které mají být provedeny.

Poznámka: Dokument lze použít v dřívější fázi schvalovacího procesu a před jednáním týkajícím se předběžného ujednání.

- Posouzení (fáze S3 NLF – posouzení): vzor lze použít při posuzování povolení jako předběžný dokument, který vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (vnitrostátním bezpečnostním orgánům) poskytuje podrobnější informace o projektu.
- Podklady pro povolení / technická dokumentace (fáze S6 NLF – Sestavení podkladů pro povolení a podání žádosti): žadatel sestaví technickou dokumentaci a do vzoru žádosti doplní konečné informace, jako jsou parametry ERATV.

Správa verzí / datum verze:

Žadatel musí aktualizovat informace týkající se verze dokumentu, jakmile provede nějakou změnu.

**Kapitola 1 až 3 Informace o žadateli:**

V této části by měly být uvedeny všechny nezbytné kontaktní údaje týkající se žadatele a/nebo zadavatele, který plní úlohu žadatele.

Žadatelem může být konsorcium složené z několika subjektů.

**Kapitola 4 Informace o schvalované žádosti:**

Žadatel musí určit, jakého typu kolejového vozidla nebo typu vozu se žádost týká.

Podrobné definice jsou k dispozici v:

- oddíle 1.2 přílohy I směrnice 2008/57/ES
- oddíle 2.7 přílohy II rozhodnutí 2011/18/EU
- oddíle 2 TSI pro nákladní vozy a TSI lokomotivy a kolejová vozidla pro přepravu osob

**Kapitola 5 Účel použití vozidla (vozidel) a zamýšlené železniční sítě, na nichž bude zjišťována technická kompatibilita**

Zde musí žadatel vysvětlit podmínky používání a/nebo omezení vozidla (vozidel) a zamýšlené železniční sítě, na nichž bude zjišťována technická kompatibilita.

Je zde též místo pro informování vnitrostátního bezpečnostního orgánu o kódovaných a nekódovaných omezeních. Omezení jsou vysvětlena v rozhodnutí o celostátním registru vozidel (rozhodnutí 2007/756/ES ve znění rozhodnutí 2011/107/EU) a v dokumentech ERA/TD/2011-09/INT a ERA/GUI/01-2012/INT.



### **Kapitola 6 Druh žádosti:**

Žadatel navrhuje případ schvalování pro svoji žádost. Definice různých případů schvalování naleznete ve vzoru nebo v kapitole 4.3 příručky pro používání referenčního dokumentu.

Případ schvalování se předkládá vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (vnitrostátním bezpečnostním orgánům) na jednání týkajícím se předběžného ujednání.

### **Kapitola 7 Předchozí povolení vozidla**

Žadatel vyplní tyto informace o předchozím povolení (povoleních) vozidla/typu:

- NSA: název vnitrostátního bezpečnostního orgánu, který udělil předchozí povolení vozidla/typu
- Datum povolení k uvedení do provozu: datum (data) doručení povolení k uvedení do provozu
- Evropské identifikační číslo (EiČ): definice viz rozhodnutí 2007/756/ES ve znění rozhodnutí 2011/107/EU.

Poznámka: Všechny výše uvedené informace jsou k dispozici v předchozím povolení k uvedení do provozu.

### **Kapitola 8 Oblast působnosti a definice projektu podléhajícího schválení**

V této kapitole žadatel poskytuje všeobecné informace o projektu (projektech):

- Všeobecné informace o schvalovaném vozidle/typu
- Technická oblast působnosti a rozhraní: žadatel musí definovat, na jaký subsystém se žádost vztahuje (kolejová vozidla, palubní řízení a zabezpečení atd.)
- Plán, harmonogram a milníky projektu podléhajícího schválení
- Požadované výjimky od verze (verzí) TSI – uveďte, proč se výjimky požadují: pokud jde o výjimky, kdy se nemusí uplatňovat TSI, žadatel musí vycházet z článku 9 směrnice 2008/57/ES a ze stávajícího vnitrostátního právního rámce.

### **Kapitola 9 Technické vlastnosti vozidla, ERA/GUI/01-2012/INT, ERATV**

Žadatel musí vnitrostátnímu bezpečnostnímu orgánu (vnitrostátním bezpečnostním orgánům) poskytnout technické vlastnosti/parametry vozidla na základě evropského registru povolených typů železničních vozidel (ERATV). Struktura této kapitoly je stejná jako v registru ERATV.

Více informací o registru ERATV viz příručka pro používání „ERA/GUI/01-2012/INT“, která je k dispozici na adrese <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/ERATV-Application-Guide.aspx>.

### **Kapitola 10 DALŠÍ INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE ŘÍZENÍ A ZABEZPEČENÍ, KTERÉ SE POŽADUJÍ PRO POVOLENÍ SUBSYSTÉMU PALUBNÍHO ZAŘÍZENÍ ETCS**

V této kapitole žadatel musí uvést další informace o subsystému palubního zařízení ETCS.

### **Kapitoly 11–13**

Žadatel musí uvést kontaktní údaje na subjekty posuzování, které hodlá použít. Tyto kapitoly zahrnují: oznámený subjekt pro posuzování shody s TSI, určený subjekt pro posuzování shody s vnitrostátními předpisy a subjekt pro posuzování rizik pro posuzování CSM, pokud se to požaduje.

### **Kapitola 14: OSVĚDČENÍ VYDANÁ PODLE VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ A OSVĚDČENÍ POUŽITÁ PRO STANOVENÍ TECHNICKÉ KOMPATIBILITY PODLE přílohy VI SMĚRNICE 2008/57/ES**

Žadatel sestaví „Technickou dokumentaci přiloženou k ES prohlášení“. Dokumentace obsahuje všechny podklady potřebné pro povolení k uvedení do provozu, jako jsou:

- všechny soubory oznámeného a určeného subjektu (včetně veškerých osvědčení),
- všechny ostatní soubory požadované v souladu se všemi platnými právními předpisy EU, včetně výkresů atd., jak stanoví bod 2.4 přílohy VI směrnice 2008/57/ES,
- jakékoli další dokumenty potřebné k povolení a trvalému používání subsystému/vozidla (včetně omezení a podmínek používání).

V této kapitole musí žadatel uvést odkazy na dokumenty zahrnuté v technické dokumentaci, jako jsou:

- ES prohlášení o ověření vozidla,



- certifikáty o ES ověření na základě TSI vystavené oznámeným subjektem (oznámenými subjekty),
- ES prohlášení o ověření prvků interoperability,
- jakákoli dočasná prohlášení o ověření (ISV),
- technická dokumentace, kterou sestavil oznámený subjekt (sestavily oznámené subjekty),
- ES certifikáty o ověření na základě vnitrostátních předpisů vystavené určeným subjektem (určenými subjekty),
- technická dokumentace, kterou sestavil určený subjekt (sestavily určené subjekty),
- zprávy o posouzení bezpečnosti na základě posuzování rizik (CSM),
- případně dokumentace, která je požadována na základě jiných směrnic, včetně certifikátů třetích stran.

#### **Kapitola 15: SPECIFIKACE, STANDARDY, NORMY A VNITROSTÁTNÍ TECHNICKÉ PŘEDPISY POUŽITÉ V RÁMCI SCHVALOVACÍHO PROCESU**

Žadatel odpovídá za splnění všech základních požadavků veškerých platných právních předpisů.

Tuto kapitolu je nutno vyplnit za použití **povinných specifikací v:**

- technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI),
- vnitrostátních technických předpisech,
- normách přímo citovaných v TSI nebo ve vnitrostátních technických předpisech,
- jiných zákonných požadavcích

a **nepovinných specifikací v:**

- harmonizovaných normách EN,
- jiných veřejných normách a dokumentech,
- podnikových normách.

#### **Kapitola 16 a 17:**

Žadatel musí potvrdit, že poskytnuté informace jsou správné a úplné.