

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

► **B** **VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/773**

zo 16. mája 2019

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

(Text s významom pre EHP)

(Ú. v. EÚ L 139I, 27.5.2019, s. 5)

Zmenené a doplnené:

		Úradný vestník		
		Č.	Strana	Dátum
► <b><u>M1</u></b>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/778, z 12. júna 2020	L 188	4	15.6.2020
► <b><u>M2</u></b>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2021/2238 z 15. decembra 2021	L 450	57	16.12.2021
► <b><u>M3</u></b>	Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1693 z 10. augusta 2023	L 222	1	8.9.2023



## VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2019/773

zo 16. mája 2019

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

(Text s významom pre EHP)

### Článok 1

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

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

### Článok 2

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

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

### Článok 3

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

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

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

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

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

**▼ B**

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

*Článok 4*

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

*Článok 5*

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

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

**▼ M3***Článok 5a*

Do 28. marca 2024 každý členský štát oznámi Komisii a agentúre všetky vnútroštátne predpisy, ktoré sa stali po nadobudnutí účinnosti vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2023/1693 <sup>(1)</sup> bezúčelnými, spolu s harmonogramom ich zrušenia, ak ešte neboli zrušené.

*Článok 5b*

Do 28. júna 2024 železničný podnik a manažéri infraštruktúry zmenia svoj systém riadenia bezpečnosti vymedzený v článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 v súlade s požiadavkami stanovenými v prílohe k tomuto nariadeniu. Takéto zmeny, ak sú obmedzené na tie, ktoré sú nevyhnutne potrebné na uplatňovanie tohto nariadenia v znení zmien, sa nepovažujú za podstatné zmeny v regulačnom rámci pre oblasť bezpečnosti v zmysle článku 10 ods. 15 smernice (EÚ) 2016/798.

**▼ B***Článok 6*

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

Uplatňuje sa od 16. júna 2021.

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

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

<sup>(1)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2023/1693 z 10. augusta 2023, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2019/773 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 222, 8.9.2023, s. 1).

**▼ M1**

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

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

**▼ B**

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

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

**▼ B***PRÍLOHA**OBSAH*

1. Úvod
  - 1.1. Technický rozsah pôsobnosti
  - 1.2. Územný rozsah pôsobnosti
  - 1.3. Obsah
2. Opis rozsahu pôsobnosti
3. Základné požiadavky
  - 3.1. Súlad so základnými požiadavkami
  - 3.2. Základné požiadavky – prehľad
4. Charakteristiky subsystému
  - 4.1. Úvod
  - 4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému
    - 4.2.1. Špecifikácie týkajúce sa personálu
      - 4.2.1.1. Všeobecné požiadavky
      - 4.2.1.2. Výmena informácií medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi vrátane informácií pre personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti
        - 4.2.1.2.1. Zbierka predpisov
        - 4.2.1.2.2. Tabuľky traťových pomerov
        - 4.2.1.2.3. Informácie o jazde vlakov pre rušňovodičov
        - 4.2.1.2.4. Informovanie rušňovodiča v reálnom čase počas prevádzky vlaku
      - 4.2.1.3. Nepoužité
      - 4.2.1.4. Nepoužité
      - 4.2.1.5. Komunikácia medzi vlakovým personálom, ostatným personálom železničného podniku a personálom povoľujúcim jazdu vlakov týkajúca sa bezpečnosti
    - 4.2.2. Špecifikácie týkajúce sa vlakov
      - 4.2.2.1. Viditeľnosť vlaku
        - 4.2.2.1.1. Všeobecná požiadavka
        - 4.2.2.1.2. Začiatok vlaku
        - 4.2.2.1.3. Koniec vlaku

**▼ B**

- 4.2.2.1.3.1. Vlaky osobnej dopravy
- 4.2.2.1.3.2. Nákladné vlaky
- 4.2.2.2. Počuteľnosť vlaku
  - 4.2.2.2.1. Všeobecná požiadavka
  - 4.2.2.2.2. Ovládanie
- 4.2.2.3. Identifikácia vozidla
- 4.2.2.4. Bezpečnosť cestujúcich a nákladu
  - 4.2.2.4.1. Bezpečnosť nákladu
  - 4.2.2.4.2. Bezpečnosť cestujúcich
- 4.2.2.5. Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku
  - 4.2.2.5.1. Zlučiteľnosť s trasou
  - 4.2.2.5.2. Zostava vlaku
- 4.2.2.6. Brzdzenie vlaku
  - 4.2.2.6.1. Minimálne požiadavky na brzdový systém
  - 4.2.2.6.2. Brzdíaci účinok a maximálna povolená rýchlosť
- 4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku
  - 4.2.2.7.1. Všeobecná požiadavka
  - 4.2.2.7.2. Údaje pred odchodom
- 4.2.2.8. Požiadavky na dohľadnosť návestí a traťových značiek
- 4.2.2.9. Bdelosť rušňovodiča
- 4.2.3. Špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov vrátane prevádzky založenej na ERTMS
  - 4.2.3.1. Plánovanie vlakov a cestovný poriadok
  - 4.2.3.2. Identifikácia vlakov
    - 4.2.3.2.1. Formát čísla vlaku
  - 4.2.3.3. Odchod vlaku
    - 4.2.3.3.1. Prehliadky a skúšky pred odchodom
    - 4.2.3.3.2. Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku
  - 4.2.3.4. Riadenie dopravy
    - 4.2.3.4.1. Všeobecné požiadavky
    - 4.2.3.4.2. Ohlasovanie vlaku
      - 4.2.3.4.2.1. Údaje požadované na ohlasovanie polohy vlaku a predpokladaný čas odovzdania
      - 4.2.3.4.3. Nebezpečný tovar
      - 4.2.3.4.4. Kvalita prevádzky
  - 4.2.3.5. Zaznamenávanie údajov
    - 4.2.3.5.1. Zaznamenávanie údajov z monitorovania mimo vlaku

**▼B**

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

**▼ B**

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



**▼B**

7.2.2.4. Trvalý špecifický prípad (P) Fínsko

Dodatok A Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS – verzia 6

Dodatok B Základné prevádzkové zásady a spoločné prevádzkové predpisy

Dodatok C Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti

C1. Ústna komunikácia

C2. Európske pokyny

Dodatok D Zlučiteľnosť s trasou a tabuľky traťových pomerov

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

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

Dodatok D3 Informácie o technických pravidlách traťového systému ERTMS týkajúce sa prevádzky, ktoré manažér infraštruktúry poskytuje železničnému podniku

Dodatok E Jazyk a úroveň komunikácie

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

Dodatok G Prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohu prípravy vlakov

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

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

Dodatok J Slovník

**▼ B**

## 1. ÚVOD

1.1. **Technický rozsah pôsobnosti**

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

1.2. **Územný rozsah pôsobnosti**

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

**▼ M3**1.3. **Obsah**

V súlade s článkom 4 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/797 sa v tejto TSI stanovujú základné požiadavky na subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“ a určujú sa základné prevádzkové zásady a spoločné prevádzkové predpisy železničného systému Únie. Okrem toho sa v nej stanovujú požiadavky na rozhranie medzi manažermi infraštruktúry a železničnými podnikmi.

2. **OPIS ROZSAHU PÔSOBNOSTI**

Táto TSI sa vzťahuje na železničný systém Únie, ktorý zahŕňa vozidlá a pevné zariadenia splňajúce aj nespĺňajúce TSI.

Táto TSI sa týka procesov a postupov, ako aj fyzických prvkov vozidiel a pevných zariadení, ktoré sú dôležité z hľadiska ich prevádzkovej funkcie v rámci tejto TSI, a požiadaviek uplatniteľných na personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti.

Železničný podnik a manažér infraštruktúry zabezpečia, aby sa všetky požiadavky tejto TSI stali relevantnou súčasťou systému riadenia bezpečnosti (ďalej len „SMS“) železničného podniku a manažéra infraštruktúry, ako sa vyžaduje v smernici (EÚ) 2016/798.

**▼ B**3. **ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY**3.1. **Súlad so základnými požiadavkami**

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

3.2. **Základné požiadavky – prehľad****▼ M3****▼ B**

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

▼ B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spôľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.		1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.		1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.
▼ <u>M3</u>	4.2.1.2.						X											X	X	X	
	4.2.1.2.1.						X											X		X	
▼ <u>B</u>	4.2.1.2.2.																		X		X
▼ <u>M3</u>	_____																				
	4.2.1.2.3.																	X	X	X	
	4.2.1.2.4.																	X	X	X	
	_____																				
▼ <u>B</u>	4.2.1.5.						X											X	X	X	
	4.2.2.1.	X																X		X	
	4.2.2.1.1.	X																X		X	
	4.2.2.1.2.	X																X		X	
	4.2.2.1.3.	X																X		X	

## ▼B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy			
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.		1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.		1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.
4.2.2.2.	Počiteľnosť vlaku	X																X	X		
4.2.2.2.1.	Všeobecná požiadavka	X																X	X		
4.2.2.2.2.	Ovládanie	X																		X	
4.2.2.3.	Identifikácia vozidla						X											X	X		
4.2.2.4.	Bezpečnosť cestujúcich a nákladu																	X			
4.2.2.5.	Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku																	X			
4.2.2.5.1.	Zlučiteľnosť s trasou																	X			
4.2.2.5.2.	Zostava vlaku																	X			
4.2.2.6.	Brzdzenie vlaku		X															X	X		
4.2.2.6.1.	Minimálne požiadavky na brzdo­vý systém		X															X	X		
4.2.2.6.2.	Brzdiaci účinok		X															X	X		
4.2.2.7.	Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku		X															X	X		
4.2.2.7.1.	Všeobecná požiadavka																	X	X		
4.2.2.7.2.	Údaje pred odchodom																	X	X		
4.2.2.8.	Požiadavky na dohľadnosť návěstí a traťových značiek													X				X			



▼ B

Ustanovenie	Názov ustanovenia	Bezpečnosť					Spoľahlivosť a použiteľnosť	Zdravie		Ochrana životného prostredia					Technická zlučiteľnosť	Prístupnosť		Základné požiadavky špecifické pre subsystém prevádzka a riadenie dopravy				
		1.1.1.	1.1.2.	1.1.3.	1.1.4.	1.1.5.		1.2.	1.3.1.	1.3.2.	1.4.1.	1.4.2.	1.4.3.	1.4.4.		1.4.5.	1.5.	1.6.1.	1.6.2.	2.6.1.	2.6.2.	2.6.3.
4.2.3.5.	Zaznamenávanie údajov						X													X		
▼ <u>M3</u>							X													X		
4.2.3.5.1.	Zaznamenávanie údajov z monitorovania mimo vlaku						X													X		
4.2.3.5.2.	Zaznamenávanie údajov z monitorovania vo vlakovom zariadení						X													X		
▼ <u>B</u>																				X	X	X
4.2.3.6.	Prevádzka za mimoriadnych podmienok																			X	X	X
4.2.3.6.1.	Hlásenie pre ostatných používateľov																			X		X
4.2.3.6.2.	Hlásenie pre rušňovodičov																			X		
4.2.3.6.3.	Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti																			X	X	X
4.2.3.7.	Riadenie núdzovej situácie																			X	X	X
4.2.3.8.	Pomoc vlakovému personálu v prípade incidentu alebo závažnej poruchy železničných koľajových vozidiel																					X
4.4.	Prevádzkové predpisy ERTMS																			X	X	
4.6.	Odborná kvalifikácia																			X	X	X
4.7.	Zdravotné a bezpečnostné podmienky																			X		
4.8.	Ďalšie informácie o infraštruktúre a vozidlách																			X		
4.8.1.	Infraštruktúra																			X		
4.8.2.	Vozidlá																			X		

**▼ B**

## 4. CHARAKTERISTIKY SUBSYSTÉMU

**▼ M3**

## 4.1. Úvod

V súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ <sup>(1)</sup> je celkovou zodpovednosťou manažéra infraštruktúry stanoviť všetky príslušné parametre a charakteristiky infraštruktúry, ktoré železničný podnik používa na kontrolu zlučiteľnosti svojich vlakov, aby mohli jazdiť na sieti manažéra infraštruktúry, a to s prihliadnutím na geografické zvláštnosti jednotlivých tratí a funkčné alebo technické špecifikácie uvedené v tomto oddiele.

Základné prevádzkové zásady a spoločné prevádzkové predpisy uplatniteľné na železničnú sieť Únie sú vymedzené v dodatku B.

## 4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému

Funkčné a technické špecifikácie subsystému „prevádzka a riadenie dopravy“ vymedzujú špecifikácie na zaistenie bezpečnej prevádzky, spoľahlivosti a dostupnosti systému a prevádzkovej efektívnosti železničného systému Únie zamerané najmä na špecifikácie týkajúce sa:

- personálu vykonávajúceho úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti,
- vlakov,
- prevádzky vlakov,
- harmonizovanej prevádzky založenej na ERTMS.

**▼ B**

## 4.2.1. Špecifikácie týkajúce sa personálu

**▼ M3**

## 4.2.1.1. Všeobecné požiadavky

Každý železničný podnik a manažér infraštruktúry určí vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti (SMS) zriadených v súlade s prílohami I a II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 <sup>(2)</sup> svoje úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti a funkcie súvisiace s bezpečnosťou a personál zodpovedný za ich vykonávanie. Železničné podniky a manažéri infraštruktúry vymedzia a opíšu vo svojich systémoch riadenia bezpečnosti postupy a požiadavky v oblasti školenia, posudzovania a monitorovania spôsobilosti svojho personálu vykonávajúceho úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, s výnimkou požiadaviek stanovených v týchto ustanoveniach:

- i) požiadavky na odbornú prípravu, spôsobilosť a certifikáciu rušňovodičov (upravené smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES <sup>(3)</sup>);
- ii) prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie, na ktoré sa uplatňuje dodatok F k tejto prílohe a ktoré sa vzťahujú na personál vykonávajúci úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“ okrem rušňovodičov;

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

<sup>(2)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762 z 8. marca 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 a (EÚ) č. 1169/2010 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018, s. 26).

<sup>(3)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51).

## ▼ M3

- iii) prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie, na ktoré sa uplatňuje dodatok G k tejto prílohe, a ktoré sa vzťahujú na personál vykonávajúci úlohu „prípravy vlakov“ okrem rušňovodičov.

Každá kvalifikácia získaná na základe postupov a predpisov vymedzených v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry sa zaznamená do príslušného systému riadenia bezpečnosti.

Dokumenty poskytujúce dôkaz o odbornej príprave, praxi a odborných spôsobilostiach budú na požiadanie doručené dotknutému personálu vykonávajúcemu úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti.

Takáto kvalifikácia umožní personálu vykonávajúcemu úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, aby vykonával podobné úlohy pre iný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry pod podmienkou určenia dodatočných potrieb odbornej prípravy v oblasti geografických a technických špecifikácií a systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry v súlade s bodom 4.6.3.2 a uspokojivého ukončenia uvedenej odbornej prípravy.

- 4.2.1.2. **Výmena informácií medzi manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi vrátane informácií pre personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti**

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky plánujú, pripravujú a prevádzkujú vlaky a vydávajú inštrukcie pre personál v súlade s informáciami uvedenými v zbierke predpisov a v tabuľkách traťových pomerov.

Ich personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti musí byť vyškolený a rušňovodiči musia byť certifikovaní na základe informácií uvedených v zbierke predpisov a v tabuľkách traťových pomerov v súlade s ich systémom riadenia bezpečnosti.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky spolupracujú pri výmene informácií a dodržiavajú postup vytvárania a pravidelnej aktualizácie zbierky predpisov a tabuliek traťových pomerov podľa potreby. Takéto informácie sa uplatňujú pre bežnú prevádzku, prevádzku za mimoriadnych podmienok, ako aj núdzovú prevádzku.

Manažér infraštruktúry po konzultácii so železničnými podnikmi pôsobiacimi na jeho sieti vymedzí vhodné postupy komunikácie v reálnom čase v núdzových situáciách s cieľom zabezpečiť, aby sa informácie relevantné pre prevádzku železničnému podniku a/alebo rušňovodičovi poskytlí, hneď ako budú takéto informácie k dispozícii.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky zabezpečia, aby boli všetky informácie o infraštruktúre a predpisy týkajúce sa plánovania, prípravy a prevádzky vlakov prístupné a oznámené personálu vykonávajúcemu úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti v súlade s úlohami každého člena personálu vo všetkých príslušných používateľských jazykoch manažérov infraštruktúry a železničných podnikov.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky môžu zoskupiť informácie zo zbierok predpisov a tabuliek traťových pomerov na účely podpory pre jednotlivých zamestnancov a/alebo jednotlivé operácie.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky poskytnú každému členovi svojho personálu, ktorý vykonáva úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, vrátane rušňovodičov verzie zbierky predpisov a tabuliek traťových pomerov prispôbené informáciám potrebným na ich prevádzkovú činnosť. To zahŕňa informácie o rozhraní, v ktorom personál vykonáva úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, s priamym rozhraním medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, najmä s cieľom zabezpečiť komunikáciu týkajúcu sa bezpečnosti medzi personálom povolujúcim pohyb vlakov a vlakovým personálom.



▼ **M3**

Budúci vývoj:

1. Dvanásť mesiacov po tom, ako agentúra aktualizovala aplikáciu registra infraštruktúry v súlade s článkom 6 ods. 1 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2019/777 zmeneného vykonávacím nariadením (EÚ) 2023/1694 a ako manažéri infraštruktúry sprístupnili údaje prostredníctvom registra infraštruktúry, železničné podniky vypracujú svoje tabuľky traťových pomerov na základe informácií obsiahnutých v registri infraštruktúry.
2. O ďalších 12 mesiacov po termíne uvedenom v bode 1 manažéri infraštruktúry a železničné podniky musia digitalizovať zbierku predpisov a tabuľky traťových pomerov.
3. Agentúra najneskôr do 15. decembra 2025 vydá odporúčanie o tom, ako na základe dodatku C harmonizovať digitalizáciu výmeny informácií v reálnom čase medzi zamestnancami manažérov infraštruktúry a železničných podnikov.

#### 4.2.1.2.1. *Zbierka predpisov*

Železničný podnik a manažér infraštruktúry sú zodpovední za zostavenie svojej príslušnej zbierky predpisov v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, aby personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti dostal inštrukcie týkajúce sa prevádzkových predpisov, ktoré sa vzťahujú na jeho úlohu.

Zbierka predpisov je opis prevádzkových predpisov a postupov pre sieť alebo jej časť a vozidlá prevádzkované na tejto sieti alebo jej časti (častiach) v situáciách pri bežnej prevádzke, prevádzke za mimoriadnych podmienok a v núdzových situáciách. Musí byť konzistentná na všetkých tratiach, na ktorých železničný podnik vykonáva prevádzku, aj na všetkých tratiach riadených manažérom infraštruktúry.

Zbierka predpisov sa vzťahuje na:

- a) v prípade železničného podniku:
  - i) spoločné bezpečnostné a prevádzkové predpisy a postupy EÚ v súlade s dodatkami A, B, C a D;
  - ii) doplnené vnútroštátnymi predpismi vzťahujúcimi sa na oblasti vymedzené v dodatku I vrátane pokynov manažéra infraštruktúry pre železničné podniky týkajúcich sa prevádzky jeho infraštruktúry a pravidiel riadenia rozhraní medzi manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi, pričom všetky tieto predpisy sa musia oznámiť železničným podnikom v súlade s postupmi rozhrania systému riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry;
  - iii) inštrukcie železničného podniku pre personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti vrátane rušňovo-odča stanovené v jeho systéme riadenia bezpečnosti;
  - iv) informácie týkajúce sa vozidiel a vlakov prevádzkovaných železničným podnikom a
  - v) všetky trate, na ktorých železničný podnik vykonáva prevádzku;
- b) v prípade manažéra infraštruktúry:
  - i) spoločné bezpečnostné a prevádzkové predpisy a postupy EÚ v súlade s dodatkami A, B, C a D;
  - ii) doplnené vnútroštátnymi predpismi vzťahujúcimi sa na oblasti vymedzené v dodatku I vrátane pravidiel riadenia rozhraní medzi manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi;
  - iii) inštrukcie manažéra infraštruktúry pre personál vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti stanovené v jeho systéme riadenia bezpečnosti;

▼ **M3**

iv) informácie týkajúce sa vozidiel prevádzkovaných manažérom infraštruktúry v príslušných prípadoch a pokiaľ manažér infraštruktúry nekoná ako železničný podnik a

v) všetky trate spravované manažérom infraštruktúry.

Musí zahŕňať postupy vzťahujúce sa minimálne na tieto oblasti:

- bezpečnosť a ochrana personálu,
- návštenie a riadenie-zabezpečenie (systémy triedy A a triedy B),
- prevádzka vlaku vrátane prevádzky za mimoriadnych podmienok a vo vzťahu k charakteristikám trate a charakteristikám vozidla,
- incidenty a nehody vrátane systému podávania správ, plánu riadenia incidentov alebo nehôd a podrobných opatrení, ktoré sa majú prijať v prípade nehody alebo incidentu,
- mimoriadne a núdzové situácie,
- v prípade železničných podnikov: trakcia a železničné koľajové vozidlá vrátane všetkých informácií dôležitých z hľadiska prevádzky železničných koľajových vozidiel za bežných a mimoriadnych podmienok (napríklad keď je potrebná pomoc pre vlaky), táto dokumentácia sa musí v takýchto prípadoch zamerať aj na špecifické rozhranie s personálom manažéra infraštruktúry.

Zbierka musí mať dva dodatky:

- Dodatok 1: Príručka komunikačných postupov v súlade s dodatkom C1.
- Dodatok 2: Kniha európskych a vnútroštátnych prevádzkových pokynov v súlade s dodatkom C2.

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

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

#### 4.2.1.2.2. *Tabuľky traťových pomerov*

Manažér infraštruktúry vypracuje informácie o infraštruktúre, ktoré sa vzťahujú na jeho sieť, na vlastné použitie a na použitie železničnými podnikmi pôsobiacimi na tejto sieti. Manažér infraštruktúry poskytne každému železničnému podniku informácie pre potreby tabuľky traťových pomerov železničných podnikov vymedzené v dodatku D2 vrátane trvalých alebo dočasných obmedzení a úprav.

Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby boli informácie o infraštruktúre úplné a správne; informácie sa spravujú v súlade s bodom 4.4.3 prílohy II k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2018/762.

Železničný podnik zodpovedá za úplné a správne vypracovanie tabuliek traťových pomerov s použitím informácií dodaných manažérom (manažérmi) infraštruktúry v súlade s bodom 4.4.3 prílohy I k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2018/762. Železničný podnik zabezpečí, aby sa v tabuľkách traťových pomerov riadne opísali prevádzkové podmienky týkajúce sa charakteristík trate a charakteristík vozidla.

▼ **M3**

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o všetkých zmenách informácií o infraštruktúre vždy, keď sú tieto informácie k dispozícii a ovplyvňujú prevádzku vlakov, vrátane trvalých alebo dočasných obmedzení a úprav.

Manažér infraštruktúry po konzultácii so železničnými podnikmi pôsobiacimi na jeho sieti vymedzí vhodné postupy pre prípady, ak zmena tabuliek traťových pomerov nebola zaslaná od manažéra infraštruktúry železničnému podniku v príslušnom dohodnutom čase, ako je vymedzené v systéme riadenia bezpečnosti manažéra infraštruktúry a zohľadnené v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku; v takom prípade manažér infraštruktúry informuje priamo aj rušňovodiča.

Tabuľky traťových pomerov železničného podniku:

Železničný podnik je zodpovedný za úplné a správne zostavenie tabuliek traťových pomerov vzťahujúcich sa na infraštruktúru, na ktorej prevádzkuje vlaky, na základe prijatých informácií.

Železničný podnik zabezpečí, aby informácie o trati zostavené v tabuľkách traťových pomerov pozostávali z opisu tratí a súvisiaceho traťového vybavenia pre trate, na ktorých bude rušňovodič vykonávať činnosť a ktoré sú dôležité pre úlohu vedenia vlaku.

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

Keď manažér infraštruktúry informuje o zmenách v informáciách o infraštruktúre, železničný podnik aktualizuje tabuľky traťových pomerov a oznámi zmenu v súlade s postupmi vymedzenými v jeho systéme riadenia bezpečnosti vrátane pokynov pre rušňovodičov, ktorých sa zmena týka.

Tabuľky traťových pomerov manažéra infraštruktúry:

Manažér infraštruktúry zoskupí v tabuľkách traťových pomerov manažéra infraštruktúry informácie o infraštruktúre, ktoré sa majú sprístupniť jeho personálu vykonávajúcemu úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, a vypracuje ich v súlade so svojím systémom riadenia bezpečnosti.

Manažér infraštruktúry aktualizuje tabuľky traťových pomerov manažéra infraštruktúry vždy, keď sú takéto informácie k dispozícii a majú vplyv na úlohy jeho personálu vykonávajúceho úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti vrátane trvalých alebo dočasných obmedzení a úprav.

#### 4.2.1.2.3. *Informácie o jazde vlakov pre rušňovodičov*

Keď železničný podnik poskytne rušňovodičom ich pracovný plán, musí poskytnúť informácie potrebné na normálnu jazdu vlaku, ktoré musia zahŕňať aspoň:

- identifikáciu vlaku,
- dni jazdy vlaku (ak je to nevyhnutné),
- miesta zastavenia a činnosti s nimi súvisiace,
- ostatné časové miesta,
- časy príchodu/odchodu/prejazdu v každom z týchto miest.

**▼ M3**

Takéto informácie o jazde vlakov sa musia aktualizovať vždy, keď je to potrebné, pred odjazdom a musia vychádzať zo zbierky predpisov a tabuliek traťových pomerov a dopĺňať ich. Rušňovodičom sa musia informácie poskytnúť digitálne do 15. decembra 2026.

4.2.1.2.4. *Informovanie rušňovodiča v reálnom čase počas prevádzky vlaku*

Manažér infraštruktúry musí v reálnom čase informovať rušňovodičov o každej zmene na poslednú chvíľu a oboznámiť ich s týmito zmenami prevádzky v súvislosti s traťou alebo príslušným traťovým vybavením v súlade s metodikou komunikácie stanovenej medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom v súlade s dodatkom C.

Informácie v reálnom čase sa obmedzujú na situáciu a zmeny, ktoré neboli riadené podľa bodov 4.2.1.2.2 a 4.2.1.2.3 v súlade s postupmi systémov riadenia bezpečnosti manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, ktoré majú priamy vplyv na trasu rušňovodiča.

Pre núdzové situácie sa stanovujú vhodné alternatívne komunikačné prostriedky medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom, aby sa zabezpečila dostupnosť príslušných informácií.

Manažéri infraštruktúry a železničné podniky musia mať zavedený postup, ktorý umožní potvrdiť vhodnosť vozidiel a rušňovodičov v súvislosti so znalosťami o trase pre prípad odklonu trasy v reálnom čase.

4.2.1.3. Nepoužitá

4.2.1.4. Nepoužitá

**▼ B**

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

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

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

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

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

4.2.2. *Špecifikácie týkajúce sa vlakov*

4.2.2.1. *Viditeľnosť vlaku*

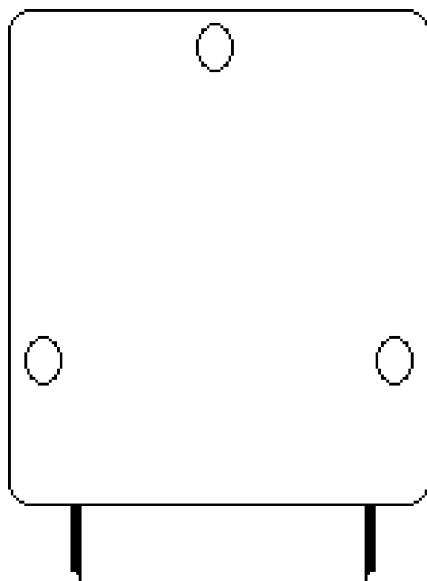
4.2.2.1.1. *Všeobecná požiadavka*

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

**▼B**4.2.2.1.2. *Začiatok vlaku*

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

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



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

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

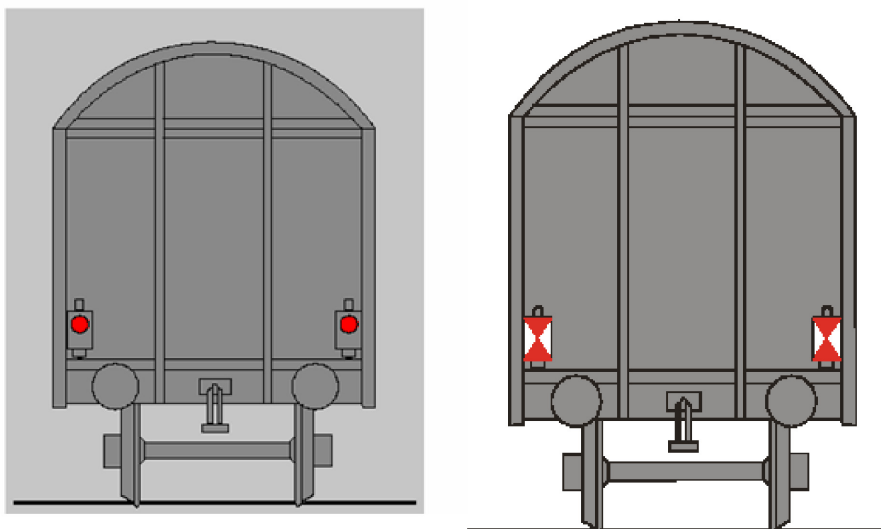
**▼M3**

Aby vlak mohol jazdiť na tratiach identifikovaných v registri infraštruktúry, na ktorých sa používa permissívne riadenie, musí byť do nižšie uvedených lehôt na harmonizáciu označenia koncovej návesti vlaku v súlade s oddielom 4.2.2.1.3.2 svietivosť svetlometov vozidla nastavená v súlade s úrovňou pre diaľkový svetlomet vymedzenou v oddiele 4.2.7.1.1 bode 5 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1302/2014<sup>(4)</sup> („TSI Loc&Pas“).

**▼B**4.2.2.1.3. *Koniec vlaku*

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

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

▼ B

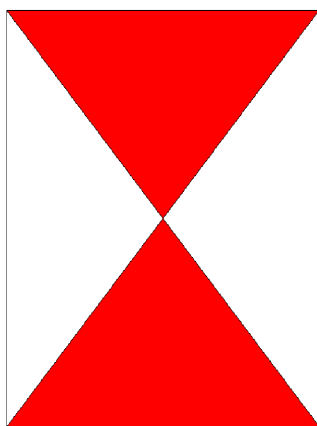
## 4.2.2.1.3.1. Vlaky osobnej dopravy

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

## 4.2.2.1.3.2. Nákladné vlaky

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

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



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

*Špecifické prípady:*

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

▼ M3▼ B*Spolupráca so susednými krajinami:*

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

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

▼ M2*Postupné ukončovanie:*

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

1. Od 1. januára 2022 pozdĺž koridorov nákladnej železničnej dopravy špecifikovaných v súlade s nariadením (EÚ) č. 913/2010 s týmito výnimkami na tratiach, kde dve stále červené svetlá predstavujú prevádzkovú požiadavku na zaistenie bezpečnosti:
  - a) 1. januára 2026 pre Belgicko a Francúzsko;
  - b) 1. januára 2025 pre Portugalsko a Španielsko.
2. Od 1. januára 2026 na celej železničnej sieti Európskej únie.

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

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

**▼B**

## 4.2.2.2. Počuteľnosť vlaku

4.2.2.2.1. *Všeobecná požiadavka*

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

4.2.2.2.2. *Ovládanie*

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

## 4.2.2.3. Identifikácia vozidla

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

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

Ďalšie požiadavky sa uvádzajú v dodatku H.

## 4.2.2.4. Bezpečnosť cestujúcich a nákladu

4.2.2.4.1. *Bezpečnosť nákladu*

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

4.2.2.4.2. *Bezpečnosť cestujúcich*

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

## 4.2.2.5. Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku

4.2.2.5.1. *Zlučiteľnosť s trasou*

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

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

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

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

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



**▼ B**

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

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

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

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

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

- či má každé vozidlo povolenie a či je registrované,
- či je každé vozidlo vo vlaku zlučiteľné s trasou,
- či je zostava vlaku zlučiteľná s traťou a trasou,
- či príprava vlaku zabezpečuje, že vlak je správne zostavený a celý.

**▼ M3**

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

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

Najneskôr do 15. decembra 2026, kým register infraštruktúry neumožní vkladať tieto nové parametre:

- a) Špecifická kontrola pre kombinovanú dopravu (CT)
  - i) 1.1.1.1.3.4. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy výmenných nadstavieb

**▼ M3**

- ii) 1.1.1.1.3.9. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy posuvných jednotiek
  - iii) 1.1.1.1.3.8. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy kontajnera
  - iv) 1.1.1.1.3.5. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy návesov
  - v) (Kód trate CT)
- b) Systémy detekcie vlakov: ovplyvňujúca jednotka
- i) 1.1.1.3.4. Systémy detekcie vlakov vymedzené na základe frekvenčných pásiem
  - ii) 1.1.1.3.4.2. Frekvenčné pásma na detekciu
  - iii) 1.1.1.3.4.2.1. Maximálny rušivý prúd
  - iv) 1.1.1.3.4.2.2. Minimálna vstupná impedancia
  - v) 1.1.1.3.4.2.3. Maximálne magnetické pole
- c) 1.1.1.3.2.11. Informácie o bezpečnej dĺžke zostavy z vlakového zariadenia potrebné na prístup k trati a SIL (úroveň integrity bezpečnosti)

Manažér infraštruktúry poskytne tieto informácie iným spôsobom bezplatne a podľa možnosti čo najskôr a v elektronickej podobe železničným podnikom, oprávneným žiadateľom o železničné trasy, a v prípade potreby žiadateľovi podľa článku 2 bodu 22 smernice (EÚ) 2016/797.

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o zmenách týkajúcich sa charakteristík trasy prostredníctvom registra infraštruktúry vždy, keď má takéto informácie k dispozícii a majú vplyv na prevádzku vlakov.

**▼ B**

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

- preprava nebezpečného tovaru, ako sa uvádza v bode 4.2.3.4.3,
- tichšia trať, ako sa uvádza v TSI Hluk,
- mimoriadna zásielka, ako sa uvádza v dodatku I,
- podmienky prístupu do podzemných staníc pre dieselové a iné tepelné hnacie systémy, ako sa uvádza v ustanovení 4.2.8.3 TSI LOC&PAS.

**▼ M3**

- D. Špecifické prvky týkajúce sa zlučiteľnosti vlakov kombinovanej dopravy s trasou:

- vlak kombinovanej dopravy, ktorý nepresahuje nakladaciu mieru všetkých koľají trate a v prípade ktorého kód kombinovanej dopravy nepresahuje kodifikáciu všetkých koľají trate, sa považuje za bežnú dopravu,

**▼ M3**

- vlak kombinovanej dopravy presahujúci nakladaciu mieru, v prípade ktorého kód kombinovanej dopravy nepresahuje kodifikáciu trate, sa považuje za dopravu so špecifickými požiadavkami uvedenými v dodatku I. Takéto požiadavky sú všeobecne uplatniteľné na všetky vlaky tejto kategórie a dodržiavanie týchto požiadaviek nemusí zahŕňať žiadny ďalší schvaľovací proces medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry,
- ak kód kombinovanej dopravy presahuje kodifikáciu trate alebo ak táto trať nie je kodifikovaná, prevádzkovateľ infraštruktúry vydá osobitné povolenie (výnimočná doprava) na základe posúdenia prevádzkovej a technickej uskutočniteľnosti.

Prevádzkové postupy uplatniteľné na kombinovanú dopravu musia byť v súlade so špecifikáciami stanovenými v bode 3 technického dokumentu ERA o kodifikácii kombinovanej dopravy [ERA/TD/2023 – 01/CCT v1.1 21/03/2023 <sup>(6)</sup>].

**▼ B**4.2.2.5.2. *Zostava vlaku*

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

- a) všetky vozidlá tvoriace vlak vrátane ich nákladu
  - musia spĺňať všetky požiadavky uplatniteľné na tratiach, na ktorých má vlak jazdiť,
  - musia byť schopné jazdy maximálnou rýchlosťou určenou pre jazdu vlaku;
- b) všetky vozidlá vlaku musia zotrvať počas trvania jazdy v rámci svojho špecifikovaného intervalu údržby (pokiaľ ide o čas, ako aj o vzdialenosť);
- c) vlak tvorený vozidlami vrátane ich nákladu musí byť v súlade s technickými a prevádzkovými obmedzeniami príslušnej trate a nesmie prekročiť maximálnu dĺžku prípustnú pre odosielacie stanice a stanice určenia.

**▼ M3**

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

**▼ B**

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

**▼ M3**4.2.2.6. *Brzdzenie vlaku*

Železničný podnik musí stanoviť a uplatňovať požiadavky týkajúce sa brzdzenia v súlade s bodmi 4.2.2.6.1 a 4.2.2.6.2 a riadiť ich v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti.

<sup>(6)</sup> ERA/TD/CCT verejne dostupný na webovom sídle ERA.

**▼ B**4.2.2.6.1. *Minimálne požiadavky na brzdový systém*

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

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

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

4.2.2.6.2. *Brzdiaci účinok a maximálna povolená rýchlosť***▼ M3**

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

- i) vzdialenosti návštenia (výstraha, zastavenie) obsahujúce ich základné bezpečnostné tolerancie, ktoré sú zabezpečené prostredníctvom príslušných umiestnení návěstí „stoj“ a „pozor“ požadovaných v dodatku D2 prostredníctvom parametra 1.1.1.3.14.3;
- ii) stúpania a klesania;
- iii) maximálne povolené rýchlosti;
- iv) podmienky používania brzdových systémov, ktoré môžu ovplyvniť infraštruktúru, ako napríklad magnetická a rekuperačná brzda a brzda na vírivý prúd.

Manažér infraštruktúry zabezpečí, aby boli informácie poskytnuté železničnému podniku (železničným podnikom) úplné a správne a informuje železničný podnik o zmenách charakteristík trate prostredníctvom registra infraštruktúry vždy, keď má takéto informácie k dispozícii a majú vplyv na prevádzku vlakov.

**▼ B**

2. Manažér infraštruktúry môže poskytnúť tieto informácie:

- i) v prípade vlakov schopných jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h: profil spomalenia a ekvivalentný čas odozvy na vodorovnej trati;
- ii) v prípade vlakových súprav alebo pevných zostáv vlakov, ktoré nie sú schopné jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h: profil spomalenia [ako sa uvádza v bode i)] alebo brzdiace percento;
- iii) v prípade iných vlakov (rôzne zostavy vlakov, ktoré nie sú schopné jazdiť maximálnou rýchlosťou vyššou než 200 km/h): brzdiace percento.

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

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

▼ **M3**

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

- i) príslušné charakteristiky trate uvedené v bode 1 a, ak sú k dispozícii, na informácie poskytnuté manažérom infraštruktúry v súlade s bodom 2 a
- ii) tolerancie súvisiace so železničnými koľajovými vozidlami odvodené od spoľahlivosti a použiteľnosti brzdového systému.

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

▼ **B**

4.2.2.7. Zabezpečenie prevádzkyschopnosti vlaku

4.2.2.7.1. *Všeobecná požiadavka*

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

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

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

4.2.2.7.2. *Údaje pred odchodom*

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

- identifikácia vlaku,
- identifikácia železničného podniku zodpovedného za vlak,
- skutočná dĺžka vlaku,
- informácia, že vlak prepravuje cestujúcich alebo zvieratá, ak to nie je plánované,
- všetky prevádzkové obmedzenia s označením príslušného vozidla (príslušných vozidiel) (obrys, rýchlostné obmedzenia atď.),
- informácie požadované manažérom infraštruktúry pri preprave nebezpečného tovaru.

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

▼ **M3**

## 4.2.2.8. Požiadavky na dohľadnosť návěstí a traťových značiek

Bez toho, aby bola dotknutá prevádzka ERTMS vymedzená v dodatku A, rušňovodič musí byť schopný sledovať návěstí a traťové značky. Návěstí a traťové značky, ako aj všetky ostatné typy traťových návěstídiel, ktoré sa týkajú bezpečnosti, musia byť pre rušňovodiča v príslušných prípadoch viditeľné.

Návěstí, traťové značky, návěstídlá a informačné tabule preto musia byť navrhnuté a umiestnené takým konzistentným spôsobom, aby viditeľnosť uľahčovali. Treba mať na zreteli tieto podmienky (pozri bod 4.3.2 tohto nariadenia, pokiaľ ide o odkaz na TSI CCS):

- i) vhodné umiestnenie, aby čelné svetlomety vlaku umožňovali rušňovodičovi prečítať si informácie;
- ii) vhodnosť a intenzita osvetlenia tam, kde sa vyžaduje osvetlenie informácií;
- iii) ak sa využíva spätný odraz, odrazové vlastnosti použitého materiálu musia byť v súlade s príslušnými špecifikáciami a návěstídlá musia byť vyrobené tak, aby čelné svetlomety vlaku ľahko umožnili rušňovodičovi prečítať si informácie.

Stanovištia rušňovodiča musia byť navrhnuté takým konzistentným spôsobom, aby bol rušňovodič schopný ľahko vidieť zobrazované informácie (pozri bod 4.3.3.1 tohto nariadenia, pokiaľ ide o odkaz na TSI Loc&Pas).

## 4.2.2.9. Bdelosť rušňovodiča

Činnosť rušňovodiča vo vlaku sa monitoruje s cieľom automaticky zastaviť vlak, ak sa zistí nedostatočná činnosť rušňovodiča. Požiadavky týkajúce sa prostriedkov na monitorovanie činnosti rušňovodiča vo vlaku sú špecifikované v ustanovení uvedenom v bode 4.2.9.3.1 TSI Loc&Pas.

## 4.2.3. Špecifikácie týkajúce sa prevádzky vlakov vrátane prevádzky založenej na ERTMS

Okrem tejto kapitoly sa na prevádzku vlakov v železničnom systéme Únie uplatňujú základné prevádzkové zásady a spoločné prevádzkové predpisy stanovené v dodatku B.

Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS špecifikované v dodatku A k tejto TSI sa uplatňujú v prípade zavedenia ERTMS.

## 4.2.3.1. Plánovanie vlakov a cestovný poriadok

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

Každý vlak musí dodržiavať cestovný poriadok dohodnutý medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom v rámci procesu prideľovania trasy; manažér infraštruktúry pri plánovaní cestovného poriadku zabezpečí presnú jazdu vlakov a pomáha pri vykonávaní dopravy.

**▼ B**

## 4.2.3.2. Identifikácia vlakov

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

4.2.3.2.1. *Formát čísla vlaku*

Formát čísla vlaku sa vymedzuje v TSI riadenie-zabezpečenie a návstenie [ďalej len „TSI CCS“, nariadenia Komisie (EÚ) 2016/919 <sup>(7)</sup>].

## 4.2.3.3. Odchod vlaku

**▼ M3**4.2.3.3.1. *Prehliadky a skúšky pred odchodom*

Železničný podnik určí prehliadky a skúšky, ktoré majú slúžiť na zaistenie bezpečného odchodu každého vlaku.

**▼ B**4.2.3.3.2. *Informovanie manažéra infraštruktúry o prevádzkovom stave vlaku*

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

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

## 4.2.3.4. Riadenie dopravy

4.2.3.4.1. *Všeobecné požiadavky*

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

Manažér infraštruktúry stanoví postupy a prostriedky na:

- riadenie vlakov v reálnom čase,
- prevádzkové opatrenia s cieľom zachovať čo najvyššiu výkonnosť infraštruktúry v prípade meškaní alebo incidentov, či už skutočných alebo predpokladaných, a
- poskytnutie informácií železničnému podniku (podnikom) v takýchto prípadoch.

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

<sup>(7)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návstenie“ železničného systému v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 158, 15.6.2016, s. 1).

**▼ B**4.2.3.4.2. *Ohlasovanie vlaku*

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

Manažér infraštruktúry musí:

- a) zabezpečiť prostriedky na zaznamenávanie v reálnom čase časov odchodu, príchodu alebo prejazdu vlaku v príslušných vopred určených miestach hlásenia na svojich sieťach a poskytnúť časové odchýlky;
- b) mať zavedený proces, ktorý mu umožňuje uviesť odhadovaný počet minút odchýlky od plánovaného času, v ktorom sa plánuje odovzdanie vlaku jedným manažérom infraštruktúry druhému manažérovi infraštruktúry. Zahrnuté musia byť informácie o prerušení prevádzky (opis a miesto problému);
- c) poskytnúť špecifické údaje podľa nariadenia Komisie (EÚ) č. 1305/2014 <sup>(8)</sup> (telematické aplikácie v nákladnej doprave – TSI TAF) a nariadenia Komisie (EÚ) č. 454/2011 <sup>(9)</sup> (telematické aplikácie v osobnej doprave – TSI TAP) vzhľadom na ohlasovanie polohy vlakov. Takéto informácie musia zahŕňať:

1. identifikáciu vlaku;
2. identifikačné údaje o mieste hlásenia;
3. trať, po ktorej vlak jazdí;
4. plánovaný čas v mieste hlásenia;
5. skutočný čas v mieste hlásenia (a či ide o odchod, príchod alebo prejazd – poskytnú sa osobitne časy príchodu a odchodu pri zastavení vlaku v medziľahlom mieste hlásenia);
6. počet minút náskoku alebo meškania v mieste hlásenia;
7. prvotnú informáciu o príčine akéhokoľvek meškania presahujúceho 10 minút alebo iného podľa požiadavky režimu monitorovania prevádzky;
8. upozornenie, že ohlásenie určitého vlaku je oneskorené, a počet minút, o ktoré sa oneskorilo,
9. predchádzajúcu identifikáciu (identifikácie) vlaku, ak je k dispozícii;
10. informáciu, že jazda vlaku bola zrušená na celej jeho trase alebo v časti trasy.

4.2.3.4.3. *Nebezpečný tovar*

Železničný podnik vymedzí postupy vykonávania prepravy nebezpečného tovaru.

<sup>(8)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1305/2014 z 11. decembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému telematické aplikácie v nákladnej doprave železničného systému v Európskej únii, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 62/2006 (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 438).

<sup>(9)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 454/2011 z 5. mája 2011 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému telematické aplikácie v osobnej doprave transeurópskeho železničného systému (Ú. v. EÚ L 123, 12.5.2011, s. 11).



**▼ B**

Tieto postupy musia obsahovať:

- ustanovenia podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES<sup>(10)</sup> a podľa potreby smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/35/EÚ<sup>(11)</sup>,

**▼ M3**

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

**▼ B**

- informácie, ktoré manažér infraštruktúry požaduje na prepravu nebezpečného tovaru,
- určenie komunikačných spojení a plánovanie špecifických opatrení v spolupráci s manažérom infraštruktúry v prípade núdzových situácií týkajúcich sa tovaru.

4.2.3.4.4. *Kvalita prevádzky*

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

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

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

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

Tieto procesy sa musia zdokumentovať a podliehajú internému auditu.

4.2.3.5. *Zaznamenávanie údajov*

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

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

<sup>(10)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).

<sup>(11)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/35/EÚ zo 16. júna 2010 o prepravovateľných tlakových zariadeniach a o zrušení smerníc Rady 76/767/EHS, 84/525/EHS, 84/526/EHS, 84/527/EHS a 1999/36/ES (Ú. v. EÚ L 165, 30.6.2010, s. 1).

**▼ B**

- identifikovania rušňovodiča, vlaku a výkonnosti infraštruktúry v období pred incidentom alebo nehodou a prípadne bezprostredne po incidente alebo nehode s cieľom umožniť identifikáciu príčin a na podporu vytvorenia nových alebo zmenených opatrení s cieľom zamedziť ich opakovanému výskytu,
- zaznamenávania informácií týkajúcich sa prevádzky rušňa/hnacej jednotky, ako aj činnosti rušňovodiča.

Zaznamenané údaje sa musia dať priradiť k:

- dátumu a času záznamu,
- presnej geografickej polohe zaznamenávanej udalosti,
- identifikácii vlaku,
- totožnosti rušňovodiča.

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

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

#### 4.2.3.5.1. *Zaznamenávanie ► **M3** údajov z monitorovania ◀ mimo vlaku*

Manažér infraštruktúry musí zaznamenávať aspoň tieto údaje:

- poruchy traťového zariadenia súvisiaceho s jazdou vlakov (návestenie, výhybky atď.),
- zistenie z indikátora horúcobežnosti ložísk, ak je namontovaný,
- komunikáciu medzi rušňovodičom a osobou riadiacou dopravu týkajúcu sa bezpečnosti.

#### 4.2.3.5.2. *Zaznamenávanie ► **M3** údajov z monitorovania ◀ vo vlaku*

Železničný podnik musí zaznamenávať aspoň tieto údaje:

- zistenie prejdenia návesti „stoj“ alebo návesti „koniec dovolenej jazdy“,
- použitie záchranej brzdy,

**▼ B**

- rýchlosť vlaku,
- akékoľvek vypnutie alebo prerušenie vlakových riadiacich (návestných) systémov,
- fungovanie zvukového výstražného zariadenia,
- fungovanie ovládania dverí (uvoľnenie, zatvorenie), ak je namontované,
- zistenie skutočností týkajúcich sa bezpečnej prevádzky vlaku vlakovými výstražnými systémami, ak sú namontované,
- identifikačné údaje kabíny, pre ktorú sa zaznamenávajú údaje, ktoré sa majú kontrolovať.

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

#### 4.2.3.6. Prevádzka za mimoriadnych podmienok

##### 4.2.3.6.1. *Hlásenie pre ostatných používateľov*

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

##### 4.2.3.6.2. *Hlásenie pre rušňovodičov*

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

##### 4.2.3.6.3. *Opatrenia v prípade mimoriadnej udalosti*

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

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

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

- porúch železničných koľajových vozidiel (napríklad takých, ktoré môžu mať za následok podstatné narušenie dopravy, postupov odsunu vlakov s poruchou),
- porúch infraštruktúry (napríklad pri výpadku dodávky elektrickej energie alebo pri porušení podmienok, za ktorých môžu byť vlaky odklonené od rezervovanej trasy),
- extrémnych poveternostných podmienok.

**▼ B**

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

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

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

#### 4.2.3.7. Riadenie núdzovej situácie

Manažér infraštruktúry musí po konzultáciách:

- so všetkými železničnými podnikmi vykonávajúcimi dopravu na jeho infraštruktúre alebo prípadne zastupiteľskými orgánmi železničných podnikov vykonávajúcich dopravu na jeho infraštruktúre,
- prípadne so susednými manažermi infraštruktúry,
- prípadne s miestnymi orgánmi, zastupiteľskými orgánmi záchranných zložiek (vrátane hasičských a záchranných zložiek) buď na miestnej, alebo prípadne na celoštátnej úrovni

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

Takéto opatrenia sa zvyčajne vzťahujú na:

- zrážky,
- požiare vlaku,
- evakuáciu vlakov,
- nehody v tuneloch,
- incidenty týkajúce sa nebezpečného tovaru,
- vykoľajenia.

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

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

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

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

#### 4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

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

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

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI INF	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Brzdiaci účinok a maximálna povolená rýchlosť	4.2.2.6.2.	Odolnosť koľaje voči pozdĺžnemu zaťaženiu	4.2.6.2.
Tabuľky traťových pomerov	4.2.1.2.2	Prevádzkové predpisy	4.4
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6		
▼ B Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Zistiť zlučiteľnosť s infraštruktúrou a koľajovými vozidlami po vydaní povolenia pre vozidlá	7.6.

**▼ M3****▼ B**4.3.2. *Rozhrania s TSI Riadenie-zabezpečenie a návstenie (TSI CCS)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI CCS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Zbierka predpisov	4.2.1.2.1	Prevádzkové predpisy (bežné a mimoriadne podmienky) Zoznam harmonizovaných textových označení a správ zobrazovaných na rozhraní rušňovodič – stroj ETCS	4.4 Dodatok E
Prevádzkové predpisy	4.4		
Informácie o technických pravidlách traťového systému ERTMS týkajúce sa prevádzky	Dodatok D3		
Požiadavky na dohľadnosť návěstí a traťových značiek	4.2.2.8	Traťové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návstenia	4.2.15 4.2.18
▼ B Brzdenie vlaku	4.2.2.6.	Brzdiaci účinok a vlastnosti vlaku	4.2.2.
▼ M3 Zbierka predpisov	4.2.1.2.1	Používanie pieskovacieho zariadenia Mazanie okolesníkov na vozidlách Používanie kompozitných brzdnych klátikov	4.2.10

▼ **B**

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI CCS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Formát čísla vlaku	4.2.3.2.1.	DMI ETCS	4.2.12.
		DMI GSM-R	4.2.13.
Zaznamenávanie údajov	4.2.3.5.	Rozhranie so zaznamenávaním údajov na kontrolné účely	4.2.14.
Zabezpečenie prevádzky-schopnosti vlaku	4.2.2.7.	Správa kľúčov	4.2.8.
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	4.9.

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

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI LOC&PAS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Opatrenia v prípade mimo-riadnej udalosti	4.2.3.6.3.	Spriahadlo na odtiahnutie	4.2.2.2.4.
		Koncové spriahadlo	4.2.2.2.3.
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Parameter zaťaženia na nápravu	4.2.3.2.
Brzdzenie vlaku	4.2.2.6.	Brzdiaci účinok	4.2.4.5.
Viditeľnosť vlaku	4.2.2.1.	Vonkajšie svetlá	4.2.7.1.
Počiteľnosť vlaku	4.2.2.2.	Húkačka (zvukové výstražné zariadenie)	4.2.7.2.
Požiadavky na dohľadnosť návěstí a traťových značiek	4.2.2.8.	Vonkajšia viditeľnosť	4.2.9.1.3.
		Optické vlastnosti čelného skla	4.2.9.2.2.
		Vnútoré osvetlenie	4.2.9.1.8.
Bdelosť rušňovodiča	4.2.2.9.	Funkcia kontroly činnosti rušňovodiča	4.2.9.3.1.
Zaznamenávanie údajov z monitorovania vo vlakovom zariadení	4.2.3.5 Dodatok I	Záznamové zariadenie	4.2.9.6

▼ **M3**

▼ B

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI LOC&PAS	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7.	Diagram zdvíhania a pokyny na zdvíhanie	4.2.12.5.
		Opisy týkajúce sa záchranných akcií	4.2.12.6.

▼ M3

Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku Prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „spravidzaním vlakov“	4.2.2.5 Dodatok F	Prevádzková dokumentácia	4.2.12.4
---	----------------------	--------------------------	----------

▼ B

Pieskovanie	Dodatok B	Vlastnosti železničných koľajových vozidiel z hľadiska zlučiteľnosti so systémom detekcie vlakov na základe koľajových obvodov – Obmedzenia pre vozidlá týkajúce sa izolácie z emisií	4.2.3.3.1.1.
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	4.9.

## 4.3.3.2. Rozhrania s TSI Nákladné vozne (TSI WAG)

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

▼ B4.3.4. *Rozhrania s TSI Energia (TSI ENE)*▼ M3

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz v TSI ENE	
Parameter	Bod	Parameter	Bod
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5	Maximálny prúd vlaku	4.2.4.1
Tabuľky traťových pomerov	4.2.1.2.2		
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5	Úsekové deliče	Fáza 4.2.15
Tabuľky traťových pomerov	4.2.1.2.2		System 4.2.16
Parametre pre zlučiteľnosť vozidla a vlaku na trase určenej na prevádzku	Dodatok D1	Kontroly zlučiteľnosti s trasou pred použitím povolených vozidiel	7.3.5

▼ B4.3.5. *Rozhrania s TSI Bezpečnosť v železničných tuneloch (TSI SRT)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI SRT	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Zabezpečenie prevádzky-schopnosti vlaku	4.2.2.7.	Predpis pre núdzové situácie	4.4.1.
Odchod vlaku	4.2.3.3.		
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	4.2.3.6.		
Riadenie núdzovej situácie	4.2.3.7.	Núdzový plán pre tunely	4.4.2.
		Cvičenia	4.4.3.
		Poskytnutie informácií cestujúcim o bezpečnosti vo vlaku a núdzovej situácii	4.4.5.
Odborná spôsobilosť	4.6.1.	Špecifické spôsobilosti vlakového a ostatného personálu týkajúce sa tunelov	4.6.1.



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

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

**▼ M3****▼ B**4.3.7. *Rozhrania s nariadením (EÚ) č. 1300/2014 <sup>(12)</sup>, TSI Osoba so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM)*

Odkaz na toto nariadenie		Odkaz na TSI PRM	
Parameter	Ustanovenie	Parameter	Ustanovenie
Odborná spôsobilosť	4.6.1.	Subsystém infraštruktúra	4.4.1.
<b>► M3</b> Prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“ ◀	Dodatok F		
Odborná spôsobilosť	4.6.1.	Subsystém železničné koľajové vozidlá	4.4.2.
<b>► M3</b> Prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“ ◀	Dodatok F		
Zlučiteľnosť s trasou a zostava vlaku	4.2.2.5.	Subsystém železničné koľajové vozidlá	4.4.2.

<sup>(12)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 110).

**▼ B**4.4. **Prevádzkové predpisy**4.4.1. *Prevádzkové zásady a predpisy pre železničný systém Európskej únie*

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

4.4.2. *Vnútroštátne predpisy*

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

- a) ďalej harmonizovať požiadavky tohto nariadenia prostredníctvom podrobných ustanovení alebo prostredníctvom prijateľných prostriedkov preukázania zhody alebo
- b) uľahčiť začlenenie takýchto vnútroštátnych predpisov do systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry alebo
- c) potvrdiť potrebu vnútroštátnych predpisov.

4.4.3. *Prijateľné prostriedky preukázania zhody*

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

Komisia, členské štáty alebo dotknuté zainteresované strany môžu agentúru požiadať, aby vymedzila prijateľné prostriedky preukázania zhody v súlade s článkom 10 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016<sup>(13)</sup>. Agentúra konzultuje s členskými štátmi a dotknutými zainteresovanými stranami a pred prijatím technického stanoviska ho predloží výboru uvedenému v článku 51 smernice (EÚ) 2016/797.

**▼ M3****▼ B**4.4.4. *Prechod od uplatňovania vnútroštátnych predpisov k vykonávaniu tohto nariadenia*

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

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

<sup>(13)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

**▼ B**4.5. **Predpisy týkajúce sa údržby**

Neuplatňuje sa

4.6. **Odborné spôsobilosti**4.6.1. *Odborná spôsobilosť*

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

**▼ M3**

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry vymedzia v rámci svojich procesov systémov riadenia bezpečnosti svoj vlastný systém riadenia spôsobilostí založený na riziku v súlade s prílohou I a prílohou II k delegovanému nariadeniu (EÚ) 2018/762.

Odborná kvalifikácia relevantná z hľadiska systému riadenia spôsobilostí sa vymedzuje v dodatkoch F a G.

**▼ B**4.6.2. *Jazykové znalosti*4.6.2.1. *Z á s a d y*

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

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

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

4.6.2.2. *Úroveň znalostí*

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

a) Rušňovodič musí byť schopný aspoň:

- zaslať všetky správy uvedené v dodatku C a porozumieť im,
- efektívne komunikovať v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách,

**▼ M3**

- vyplniť tlačivá súvisiace s používaním knihy európskych a vnútroštátnych pokynov.

**▼ B**

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

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

**▼ B**4.6.3. *Vstupné a priebežné posudzovanie personálu*

## 4.6.3.1. Základné prvky

Od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry sa vyžaduje, aby vymedzili proces posudzovania svojho personálu s cieľom splniť požiadavky stanovené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 <sup>(14)</sup> ► **M3** ————— ◀.

## 4.6.3.2. Analýza a aktualizácia potrieb odbornej prípravy

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonávajú analýzu potrieb odbornej prípravy príslušného personálu a vymedzia proces revízie a aktualizácie svojich individuálnych potrieb odbornej prípravy s cieľom splniť požiadavky stanovené v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 ► **M3** ————— ◀.

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

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

— v súlade s procesom uvedeným v bode 4.2.1.

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

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

4.6.4. *Pomocný personál*

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

4.7. **Zdravotné a bezpečnostné podmienky****▼ M3**4.7.1. *Úvod*

Personál určený v bode 4.2.1.1 a vykonávajúci úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, ako sa uvádza v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, musí byť primerane spôsobilý na to, aby zabezpečil dodržanie celkových prevádzkových a bezpečnostných noriem.

<sup>(14)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762 z 8. marca 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 a (EÚ) č. 1169/2010 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018, s. 26).

**▼ M3**

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry musia vypracovať a zdokumentovať proces zavedený na splnenie lekárskejších, psychologických a zdravotných požiadaviek na ich personál v rámci ich systému riadenia bezpečnosti v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2018/762, v ktorom sa vymedzujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa systému riadenia bezpečnosti.

Lekárske prehliadky uvedené v bodoch 4.7.2 a 4.7.3 o individuálnej zdravotnej spôsobilosti personálu musí vykonať osoba ustanovená ako lekár alebo psychológ kvalifikovaná na vykonávanie takýchto vyšetrení. Výsledky musí každý manažér infraštruktúry a železničný podnik prijať ako dôkaz o zdravotnej spôsobilosti personálu alebo potenciálnych zamestnancov.

Takéto prehliadky umožnia personálu vykonávajúcemu úlohy rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, aby vykonával podobné úlohy pre iný železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry pod podmienkou určenia dodatočných lekárskejších, psychologických a zdravotných požiadaviek v rámci systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a uspokojivého dôkazu o zdravotnej spôsobilosti personálu alebo potenciálnych zamestnancov.

Požiadavky na zdravotnú spôsobilosť stanovené v bodoch 4.7.2 a 4.7.3 sa vzťahujú na:

- personál vykonávajúci úlohy súvisiace so „sprevádzaním vlakov“ okrem rušňovodičov,
- osoby vykonávajúce úlohu prípravy vlakov,
- personál vykonávajúci úlohu súvisiacu s výpravou vlakov a povolaním jazdy vlakov.

4.7.1.1. Hraničné hodnoty týkajúce sa alkoholu, drog a psychotropných látok

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

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

**▼ B**

4.7.2. *Lekárske prehliadky a posudzovanie psychickej spôsobilosti*

4.7.2.1. *Pred prijatím do zamestnania*

**▼ M3**

4.7.2.1.1. *Obsah lekárskej prehliadky*

**▼ B**

Lekárske prehliadky musia zahŕňať:

- všeobecnú lekársku prehliadku,
- prehliadku zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),
- rozbor moču alebo krvi na zistenie cukrovky a ostatných ochorení, ako je určené pri lekárskejších vyšetreniach,
- zisťovanie užívania drog.

**▼ B**4.7.2.1.2. *Posudzovanie psychickej spôsobilosti*

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

Pri stanovovaní obsahu posudzovania psychickej spôsobilosti sa musia zohľadniť ► **M3** ————— ◀ tieto kritériá relevantné pre požiadavky na každú bezpečnostnú funkciu:

## a) kognitívne:

- pozornosť a koncentrácia,
- pamäť,
- schopnosť vnímania,
- logické myslenie,
- komunikácia;

## b) psychomotorické:

- rýchlosť reakcie,
- gestikulačná koordinácia;

## c) behaviorálne a osobnostné:

- emocionálne sebaovládanie,
- behaviorálna spoľahlivosť,
- samostatnosť,
- svedomitosť.

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

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

4.7.2.2. *Po prijatí do zamestnania*4.7.2.2.1. *Periodicita pravidelných lekárskech prehliadok*

Musí sa vykonať aspoň jedna systematická lekárska prehliadka:

- každých 5 rokov v prípade personálu vo veku do 40 rokov,
- každé 3 roky v prípade personálu vo veku od 41 do 62 rokov,
- každý rok v prípade personálu vo veku nad 62 rokov.

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

**▼ M3**4.7.2.2.2. *Obsah pravidelnej lekárskej prehliadky***▼ B**

Ak člen personálu spĺňa kritériá požadované v rámci prehliadky, ktorá sa vykonáva pred nástupom do zamestnania, pravidelné špecializované prehliadky musia zahŕňať ► **M3** ————— ◀:

- všeobecnú lekársku prehliadku,
- prehliadku zmyslových funkcií (zrak, sluch, vnímanie farieb),

**▼B**

- rozbor moču alebo krvi na zistenie cukrovky a ostatných ochorení, ako je určené pri lekárskych vyšetreniach,
- zisťovanie užívania drog, ak je indikované pri lekárskych vyšetreniach.

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

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

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

#### 4.7.3. *Zdravotné požiadavky*

##### 4.7.3.1. *Všeobecné požiadavky*

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

- náhlu stratu vedomia,
- zhoršenie vnímania alebo koncentrácie,
- náhlu fyzickú neschopnosť,
- zhoršenie rovnováhy alebo koordinácie,
- podstatné obmedzenie pohyblivosti.

Musia byť splnené tieto požiadavky na zrak a sluch:

##### 4.7.3.2. *Požiadavky na zrak*

- zraková ostrosť na diaľku s pomôckou alebo bez pomôcky: 0,8 (pravé oko + ľavé oko – merané samostatne), minimálne 0,3 pre slabšie oko,
- maximálne korekčné šošovky: ďalekozrakosť +5/krátkozrakosť –8. Lekár môže povoliť hodnoty mimo tohto rozpätia, a to vo výnimočných prípadoch a po vyžiadaní stanoviska oftalmológa,
- videnie na strednú vzdialenosť a na blízko: dostatočné, s pomôckou alebo bez pomôcky,
- kontaktné šošovky sú povolené,
- normálne videnie farieb: s použitím uznávanej skúšky, ako je Ishihara, v prípade potreby doplnenej inou uznávanou skúškou,
- zorné pole: normálne (nepřítomnosť akejkoľvek abnormality ovplyvňujúcej úlohu, ktorá sa má vykonávať),
- videnie obidvoma očami: efektívne,
- binokulárne videnie: efektívne,

**▼ B**

- citlivosť na kontrast: dobrá,
- neprítomnosť progresívnej očnej choroby,
- šošovkové implantáty, keratotómie a keratektómie sú povolené iba pod podmienkou, že sa budú kontrolovať raz ročne alebo podľa periodicity stanovenej lekárom.

## 4.7.3.3. Požiadavky na sluch

Dostatočný sluch potvrdený zvukovým audiogramom, teda:

- sluch dostatočne dobrý na vedenie telefonického rozhovoru a schopnosť počuť výstražné tóny a správy z vysielacky,
- je dovoľené používať sluchové pomôcky.

4.8. **Ďalšie informácie o infraštruktúre a vozidlách****▼ M3**4.8.1. *Infraštruktúra*

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

Manažér infraštruktúry informuje železničný podnik o zmenách týkajúcich sa údajov o infraštruktúre prostredníctvom registra infraštruktúry vždy, keď má takéto informácie k dispozícii a majú vplyv na prevádzku vlakov. Za správnosť údajov je zodpovedný manažér infraštruktúry.

Za predpokladu, že agentúra vykonala potrebné úpravy aplikácie registra infraštruktúry, poskytne manažér infraštruktúry tieto informácie do 15. decembra 2026 iným spôsobom bezplatne a podľa možnosti čo najskôr a v elektronickej podobe železničným podnikom, oprávneným žiadateľom o železničné trasy a v prípade potreby žiadateľovi podľa článku 2 bodu 22 smernice (EÚ) 2016/797.

**▼ B**4.8.2. *Železničné koľajové vozidlá*

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

- údaj, či je vozidlo skonštruované z materiálov, ktoré môžu byť nebezpečné v prípade nehôd alebo požiaru (napríklad azbest). Za správnosť údajov je zodpovedný držiteľ,
- údaj o celkovej dĺžke vozidla vrátane nárazníkov, ak sú namontované. Za správnosť údajov je zodpovedný železničný podnik.

5. **KOMPONENTY INTEROPERABILITY**5.1. **Vymedzenie**

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

5.2. **Zoznam komponentov**

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



**▼ B**

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

6.1. **Komponenty interoperability**

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

6.2. **Subsystém prevádzka a riadenie dopravy**6.2.1. *Zásady*

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

**▼ M3**

V súlade s článkami 9 a 10 smernice (EÚ) 2016/798 železničné podniky a manažéri infraštruktúry preukážu zhodu s požiadavkami tohto nariadenia v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti, ak žiadajú o nové bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie alebo o zmenu vydaného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/763 <sup>(15)</sup>.

Podľa spoločných bezpečnostných metód týkajúcich sa požiadaviek na systém riadenia bezpečnosti stanovených v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 sa od národných bezpečnostných orgánov vyžaduje, aby zriadili kontrolný režim na dohľad nad zabezpečením zhody so systémom riadenia bezpečnosti vrátane všetkých TSI, ako aj na jeho monitorovanie v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2018/761 <sup>(16)</sup>. Žiadna z požiadaviek uvedených v tomto nariadení si nevyžaduje samostatné posúdenie zo strany notifikovaného orgánu.

**▼ B**

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

## 7. IMPLEMENTÁCIA

**▼ M3**7.1. **Všeobecné pravidlá vykonávania**

V súlade s článkom 9 smernice (EÚ) 2016/798 a článkom 5b tohto nariadenia železničné podniky a manažéri infraštruktúry zabezpečujú súlad s týmto nariadením v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti zriadeného na základe delegovaného nariadenia (EÚ) 2018/762.

7.1.1. *Osobitné prechodné predpisy pre dodatky A a C*

Manažéri infraštruktúry môžu v koordinácii so železničnými podnikmi pôsobiacimi na ich sieťach a v súlade s bodom 5.1.1 prílohy II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 odložiť vykonávanie dodatku A a dodatku C najneskôr do 16. decembra 2025. Podmienkou je, že agentúra a dotknutý národný bezpečnostný orgán dostanú najneskôr do 16. júna 2024:

<sup>(15)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018, s. 49).

<sup>(16)</sup> Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/761 zo 16. februára 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018, s. 16).

**▼ M3**

- a) záväzok týkajúci sa vykonávania, ktorý vydalo vedenie manažéra infraštruktúry;
- b) plán vykonávania manažéra infraštruktúry, vrátane rozvrhu odbornej prípravy, v ktorom sa stanovujú nevyhnutné oneskorenia pri uplatňovaní zmenených prevádzkových postupov a v prípade potreby pri zavádzaní príslušných vhodných IT nástrojov.

Železničné podniky musia rušňovodičom a príslušnému personálu poskytnúť odbornú prípravu zameranú na prevádzku vlakov v súlade s dodatkami A a C najneskôr do 16. decembra 2025 alebo do akéhokoľvek skoršieho dátumu stanoveného manažérom infraštruktúry.

**▼ B**7.2. **Špecifické prípady**7.2.1. *Úvod*

V ďalej uvedených špecifických prípadoch sú povolené tieto osobitné ustanovenia.

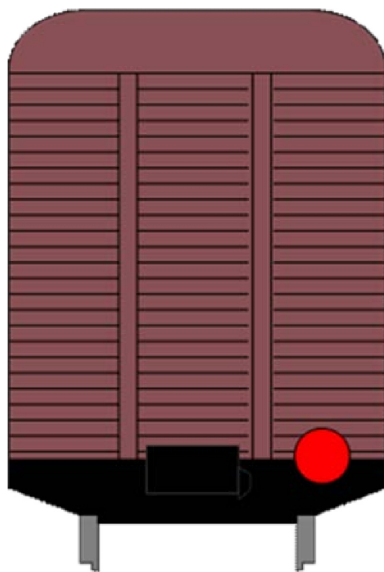
Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií:

- a) ustanovenia sa uplatňujú buď trvalo (permanently, prípad „P“), alebo dočasne (temporarily, prípad „T“);
- b) Pokiaľ ide o dočasné prípady, členské štáty musia dosiahnuť zhodu s príslušným subsystémom do roku 2024 (prípady „T1“).

7.2.2. *Zoznam špecifických prípadov***▼ M3**

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

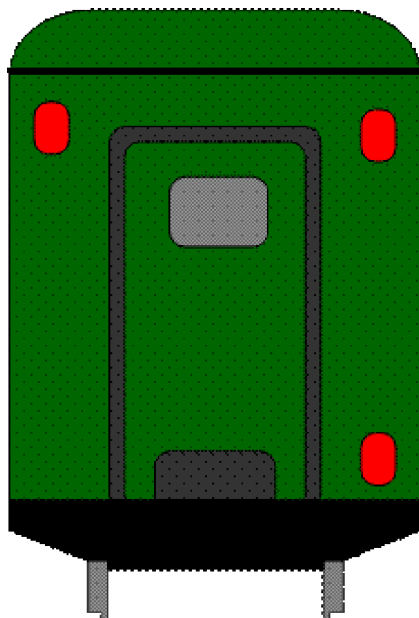
Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.2.1.3.2, nákladné vlaky prevádzkované výlučne na sieti s rozchodom koľaje 1 520 mm v Estónsku, Lotyšsku, Litve, Poľsku, Maďarsku a na Slovensku môžu používať túto koncovú návěst' vlaku.



Odrazový kotúč musí mať priemer 185 mm s priemerom červeného kruhu 140 mm. Ak je to opodstatnené prevádzkovými postupmi, odrazový kotúč sa môže nahradiť jednou odrazovou doskou v súlade s dodatkom E k TSI WAG.

**▼M3**

Pokiaľ ide o implementáciu bodu 4.2.2.1.3.1, osobné vlaky prevádzkované výlučne na sieti s rozchodom koľaje 1 520 mm v Estónsku, Lotyšsku, Litve, Poľsku, Maďarsku a na Slovensku môžu používať ako koncovú návesť vlaku 3 stále červené svetlá podľa schémy:



V tomto špecifickom prípade sa nebráni prístupu železničných koľajových vozidiel, ktoré sú v súlade s TSI, k ich sieti.

**▼B**

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

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

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

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

7.2.2.4. Trvalý špecifický prípad (P) Fínsko

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

▼ **M3***Dodatok A***Prevádzkové zásady a predpisy ERTMS – verzia 6**

1. ZÁMERNE NEVYPLNENÉ
2. ZÁMERNE NEVYPLNENÉ
3. ÚVOD
- 3.1. **Účel a štruktúra dokumentu**

V tomto dodatku sa stanovujú zásady a harmonizované predpisy prevádzky ERTMS.

Štruktúra každého predpisu obsahuje:

- i) názov;
- ii) v prípade potreby situácie, v ktorých sa predpis uplatňuje, vrátane zodpovedajúcich úrovni ETCS, znázornené v rámečku; niekedy je situácia opísaná pre niektoré konkrétne pododdiely predpisov;
- iii) samotný predpis.

Ak sa tento dodatok vzťahuje na systém ETCS úrovne 1, vzťahuje sa na obe uplatňovania, s traťovými návěstidlami alebo bez nich, pokiaľ nie je uvedené inak.

Ak sa tento dodatok vzťahuje na systém ETCS úrovne 2, vzťahuje sa na obe uplatňovania, s traťovými návěstidlami alebo bez nich, pokiaľ nie je uvedené inak.

Európske pokyny, na ktoré sa odkazuje v tomto dodatku, sú uvedené v dodatku C2 k tejto TSI.

Všetky vyjadrenia týkajúce sa osôb sa vzťahujú rovnako na osoby mužského aj ženského pohlavia.

**Časť A** je zámerne nevyplnená.

**Časť B** obsahuje rôzne prevádzkové kategórie vlakov ETCS.

**Časť C** obsahuje zoznam odkazov na neharmonizované predpisy. V niektorých situáciách sa postup netýka ERTMS, a preto závisí od neharmonizovaných predpisov.

Opis technických funkcií pre ETCS a GSM-R sa nachádza v príslušnej špecifikácii požiadaviek na systém.

Ak si informácie zobrazené v DMI nevyžadujú žiadny úkon rušňovodiča, tieto informácie nie sú v predpisoch uvedené.

**ROZSAH PÔSOBNOSTI A OBLASŤ UPLATŇOVANIA**

Tento dodatok sa uplatňuje v plnej miere na vlaky vybavené palubnými jednotkami ETCS, ktoré sú v súlade s jednotným súborom špecifikácií vykonávacieho nariadenia 2023/1695 vo verzii prevádzkovaného systému X.Y do 2.2 vrátane. Uplatňuje sa aj na palubné jednotky spĺňajúce súbor špecifikácií č. 2 alebo súbor špecifikácií č. 3 a vo veľkej miere sa uplatňuje na palubné jednotky ETCS spĺňajúce súbor špecifikácií č. 1 nariadenia (EÚ) 2016/919 za predpokladu, že použité DMI spĺňa špecifikáciu ERA\_ERTMS\_015560.

**▼ M3**

Rozsah pôsobnosti:

- i) uplatňovanie na úrovni 0 ETCS;
- ii) uplatňovanie na úrovni 1 ETCS bez ohľadu na prítomnosť traťových návěstídel alebo funkcie in-fill;
- iii) uplatňovanie na úrovni 2 ETCS bez ohľadu na prítomnosť traťových návěstídel;
- iv) uplatnenia na prechody medzi úrovňou 0, úrovňou 1 a úrovňou 2 ETCS;
- v) uplatňovanie úrovne NTC ETCS;
- vi) prechody ETCS na úroveň NTC/z úrovne NTC;
- vii) GSM-R.

Systémy triedy B (aj ak sú prevádzkované prostredníctvom DMI ETCS) nepatria do rozsahu pôsobnosti.

Predpisy boli vypracované nezávisle od iných systémov riadenia-zabezpečenia, ktoré môžu byť prítomné, a to aj v prípade, ak sú trate vybavené na úrovni 1/2 ETCS.

Ak sa úroveň 1 ETCS alebo úroveň 2 ETCS uplatňuje na tratiach vybavených inými systémami riadenia-zabezpečenia, je potrebné posúdiť uplatniteľnosť týchto predpisov a v prípade potreby ich doplniť neharmonizovanými predpismi. Patria sem trate vybavené úrovňou 1 ETCS, ako aj úrovňou 2 ETCS.

Prevádzkové predpisy pre zariadenie GSM-R pre hlasovú rádiokomunikáciu sa uplatňujú na tratiach vybavených zariadením GSM-R bez ohľadu na používaný systém riadenia-zabezpečenia. Naopak, prevádzkové predpisy ETCS sa uplatňujú na tratiach vybavených ETCS bez ohľadu na používaný systém hlasovej rádiokomunikácie.

Uplatniteľnosť predpisov ďalej závisí od technických riešení prijatých traťovým subsystémom ERTMS. V tejto súvislosti nemusí byť potrebné uplatňovať niektoré predpisy, ak sa príslušné funkcie nevykonávajú na trati (napr. keď sa nezasielajú informácie o podmienkach na trati alebo sa neuplatňuje postup týkajúci sa priecestia); ak sa však predpis musí uplatňovať, vždy sa uplatní spôsobom opísaným v tomto dodatku.

Všetky činnosti týkajúce sa rušňovodiča predpokladajú jeho fyzickú prítomnosť na stanovišti rušňovodiča, okrem prípadov, v ktorých je potrebné preskúmať technickú poruchu vlaku pri státi, získať pokyny od osoby riadiacej dopravu prostredníctvom pevného traťového telefónu alebo v ktorých k neprítomnosti došlo v dôsledku požiadavky osoby riadiacej dopravu alebo uplatnenia neharmonizovaných predpisov.

V celom tomto dodatku sa predpokladá, že palubná jednotka ETCS je napájaná elektrickou energiou, ak nie je uvedené inak. Predpokladá sa, že riadiaci pult aktívneho stanovišťa rušňovodiča je otvorený, pokiaľ nie je uvedené inak.

Koniec dovolenej jazdy („End of Authority“ – EOA) možno fyzicky určiť prostredníctvom značky „Stoj“ ETCS alebo označenia polohy ETCS. EOA možno určiť aj prostredníctvom návěstí alebo inou návestnou tabuľou so značkou „Stoj“. Za určitých podmienok môže byť EOA aj na začiatku vlaku.

▼ **M3**

## 4. ODKAZY, POJMY A SKRATKY

## 4.1. (nepoužíva sa)

## 4.2. POJMY A SKRATKY

Tabuľka 1

**Pojmy\***

Pojem	Vymedzenie
Potvrdenie	Potvrdenie vydané rušňovodičom na žiadosť vlakového zariadenia ETCS, že dostal informácie, ktoré musí zohľadniť.
Uplatniteľné obmedzenie rýchlosti (v SR)	Najnižšie obmedzenie rýchlosti: <ul style="list-style-type: none"> <li>— maximálna rýchlosť pre SR,</li> <li>— maximálna rýchlosť vlaku,</li> <li>— cestovný poriadok/tabuľky traťových pomerov,</li> <li>— dočasné obmedzenia rýchlosti (zasielané inými prostriedkami ako európskymi pokynmi 1, 2, 5, 6, 7 alebo 8),</li> <li>— európske pokyny.</li> </ul>
Povolenie na jazdu vlakov ERTMS	Súhlas na jazdu vlakov prostredníctvom: <ul style="list-style-type: none"> <li>— znaku pokračovania na traťovom návěstidle alebo</li> <li>— MA alebo</li> <li>— európskeho pokynu: <ul style="list-style-type: none"> <li>— na jazdu po príprave na jazdu alebo</li> <li>— prejdenie konca dovolenej jazdy alebo</li> <li>— na ďalšiu jazdu po zastavení činnosťou zariadenia.</li> </ul> </li> </ul>
Hraničný priechod	Miesto, na ktorom vlaky prechádzajú zo železničnej siete v jednom členskom štáte do železničnej siete v inom členskom štáte.
Zrušenie registrácie	Ukončenie dočasného vzťahu medzi telefónnym číslom a číslom vlaku. Tento úkon môže byť spustený používateľom zariadenia GSM-R pre rádiokomunikáciu, automatickými systémami alebo sieťovým orgánom. Zrušenie registrácie umožňuje opätovné použitie čísla vlaku so zrušenou registráciou.
Rozhranie rušňovodič-stroj (DMI)	Vlakové zariadenie umožňujúce komunikáciu medzi ETCS vo vlaku a rušňovodičom.
Režim núdzového cúvania	Režim, v ktorom sú povolené pohyby cúvania v RV.
Príkaz na núdzové zastavenie	Príkaz ETCS brzdiaci vlak maximálnou brzdou silou, kým vlak nezostane stáť.
Označenie polohy ETCS	Harmonizovaná traťová návěstná tabuľa ETCS vymedzená v norme EN 16494/2015 <sup>(2)</sup> používaná na určenie možného EOA, ako napr. koniec blokového úseku.
Vlakové zariadenie ETCS	Časť ETCS inštalovaná v železničnom vozidle.

## ▼ M3

Pojem	Vymedzenie
Značka „Stoj“ ETCS	Harmonizovaná traťová návěstná tabuľa ETCS vymedzená v norme EN 16494/2015 používaná na: — určenie možného EOA a — označenie miesta, kde musí rušňovodič zastaviť vlak, ak jazdí bez MA.
Prevádzková kategória vlakov ETCS	Súbor technických a/alebo prevádzkových charakteristík vlaku, na ktorý sa uplatňuje osobitný rýchlostný profil ETCS.
Funkčné číslo (GSM-R)	Celé číslo používané v rámci funkčného adresného režimu na identifikovanie koncového používateľa alebo systému podľa funkcie alebo úlohy, nie podľa osobitnej položky rádiového vybavenia alebo prihlásenia používateľa.  Funkčné číslo sa dá rozdeliť na dve časti: — funkčné adresovanie (proces adresovania hovoru s použitím osobitného čísla, predstavujúce funkciu, ktorú používateľ vykonáva, nie číslo identifikujúce vlakové zariadenie GSM-R), — adresovanie závisiace od umiestnenia (proces adresovania konkrétnej funkcie – zvyčajne osoby riadiacej dopravu/signalistu – na základe súčasného umiestnenia používateľa – zvyčajne vlaku).
Režim GSM-R	Stav vlakového zariadenia GSM-R, ktoré poskytuje funkcie pre: — jazdu vlaku, — alebo pohyb posunovacej zostavy.
Sieť GSM-R	Rádiová sieť, ktorá poskytuje funkcie GSM-R.
Označenie siete GSM-R	Harmonizované traťové návěstidlo GSM-R vymedzené v norme EN 16494/2015, ktoré informuje o sieti, ktorú treba zvoliť.
Vlakové zariadenie GSM-R	Časť GSM-R inštalovaná v železničnom vozidle.
Maximálna rýchlosť pre RV	Maximálna rýchlosť daná z traťového zariadenia ETCS v RV.
Maximálna rýchlosť pre SR	Maximálna rýchlosť daná z traťového zariadenia ETCS v SR.
Povolenie na jazdu („Movement Authority“ – MA)	Povolenie, aby sa vlak (posunovacia zostava) pohol (pohla) na konkrétne miesto s dohľadom nad rýchlosťou.
Oblasť nezastavovania	Oblasť vymedzená manažérom infraštruktúry, v ktorej nemusí byť bezpečné alebo vhodné zastaviť vlak.
Rýchlosť prejazdu EOA	Maximálna rýchlosť, keď je aktívna funkcia prejazdu EOA.
Povolená rýchlosť	Maximálna rýchlosť, ktorou môže prebiehať jazda vlaku bez upozornenia ETCS a/alebo použitia brzdy.
Návestný znak pokračovania	Každý znak návěstidla, ktorým sa rušňovodičovi povoľuje prejsť návěstidlo.
Cúvanie	Jazda vlaku, pri ktorej rušňovodič nie je na vedúcom stanovišti vedúceho vozidla.
Rádiokomunikácia	Výmena informácií medzi vlakovým zariadením ETCS a RBC/rádiovou in-fill jednotkou.

## ▼ M3

Pojem	Vymedzenie
Rádioblokové centrum („Radio Block Centre“ – RBC)	Traťová centralizovaná jednotka ETCS kontrolujúca jazdy vlaku ETCS na úrovni 2.
Miesto bez rádiového signálu	Vopred vymedzená oblasť, v ktorej nie je možné vytvoriť spoľahlivý rádiový komunikačný kanál.
Registrácia	Dočasný vzťah medzi telefónnym číslom a číslom vlaku.
Uvoľňovacia rýchlosť	Maximálna rýchlosť, ktorú môže vlak dosiahnuť na konci svojho povolenia na jazdu.
Zrušenie MA	Stiahnutie predtým vydaného povolenia na jazdu.
Tabuľky traťových pomerov	Opis tratí a súvisiaceho traťového vybavenia pre trate, po ktorých bude rušňovodič jazdiť a ktoré sú relevantné pre úlohu jazdy.
Zaistenie	Opatrenia, ktoré sa uplatňujú s cieľom zabrániť neúmyselnému pohybu železničných vozidiel.
Posunovanie	Spôsob pohybu vozidiel bez dostupných údajov o vlaku, ktorý je riadený rozkazmi na posunovanie.
Tandem	Dve alebo viac hnacích jednotiek mechanicky a pneumatically, ale nie elektricky spriahnutých v rámci toho istého vlaku, pričom každá z nich si vyžaduje svojho vlastného rušňovodiča.
Dočasné obmedzenie rýchlosti	Zníženie rýchlosti na trati počas obmedzeného obdobia.
Textová správa	Písomná informácia zobrazená v rozhraní rušňovodič-stroj.
Údaje o vlaku	Informácie, ktorými sa opisujú charakteristiky vlaku.
Prípravca vlaku	Personál zodpovedný za prípravu vlaku.
Prechod	Kontrolovaná zmena medzi rôznymi úrovňami ETCS.
Miesto prechodu	Miesto, na ktorom sa uskutočňuje prechod medzi úrovňami ETCS.
Zastavenie	Neodvolateľné použitie núdzových bŕzd systémom ETCS, kým vlak/posunovacia zostava nezastaví.

(<sup>2</sup>) EN 16494/2015 – Železnice. Požiadavky na návěstné tabule ERTMS.

Tabuľka 2

Skratky\*

Skratka	
AD	Režim automatického riadenia
ATO	Automatizovaná prevádzka vlakov
BMM	Veľké množstvo kovu
BTM	Prenosový modul balízy
DAS	Systém poradenstva pre rušňovodiča



▼ **M3**

Skratka	
DMI	Rozhranie rušňovodič-stroj
EOA	Koniec dovolenej jazdy
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov
FS	Režim plnej kontroly
G	Režim brzdenia vlaku s tovarom
GSM-R	Globálny systém mobilnej komunikácie – železnice
IM	Manažér infraštruktúry
LS	Režim obmedzenej kontroly
MA	Povolenie na jazdu
NL	Nevedúci režim
NTC	Národný systém riadenia vlakov
OS	Režim podľa rozhľadu
P	Režim brzdenia osobného vlaku
RBC	Rádioblokové centrum
REC	Rádiové núdzové volanie
RU	Železničný podnik
RV	Režim spätného chodu
SH	Režim posunovania
SL	Režim spánku
SN	Národný systém
SR	Režim jazdy na zodpovednosť personálu
STM	Špecifický prenosový modul
TIMS	Systém monitorovania úplnosti vlaku
UN	Režim bez vybavenia
VBC	Kryt virtuálnej balízy

\* Úplný zoznam pojmov a skratiek ERTMS sa nachádza v podsúbore 023 „Slovník pojmov a skratiek“ v dodatku A k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2023/1695 („TSI CCS“).

▼ **M3**

## 5. ZÁSADY

## 5.1. Zásady pre ETCS

5.1.1. *Signalizácia na stanovišti rušňovodiča*

Rušňovodič musí sledovať informácie zobrazené v DMI a reagovať, ako sa vyžaduje v tomto dodatku.

Od rušňovodiča sa môže v závislosti od implementácie traťového zariadenia vyžadovať, aby zohľadnil harmonizované návěstné tabule vymedzené v norme EN 16494/2015 – Železnice. Požiadavky na návěstné tabule ERTMS, ako aj iné neharmonizované traťové informácie.

5.1.2. *Znalosti o prevádzkovej úrovni*

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista sa vždy riadia predpismi ETCS, ktoré sú osobitné pre konkrétnu prevádzkovú úroveň ETCS.

Ak súčasne existuje viac ako jedna úroveň ETCS, osoba riadiaca dopravu/signalista sa pred vydaním akéhokoľvek pokynu rušňovodičovi uistí, na akej úrovni ETCS sa príslušný vlak prevádzkuje.

5.1.3. *(nepoužíva sa)*5.1.4. *(nepoužíva sa)*5.1.5. *(nepoužíva sa)*5.1.6. *Povolenie na začatie jazdy v SR*

Rušňovodič musí dostať od osoby riadiacej dopravu/signalistu povolenie na začatie jazdy v SR prostredníctvom európskeho pokynu 7 s výnimkou prípadu začatia jazdy na úrovni 1/2 ETCS s traťovými návěstidlami.

5.1.7. *Obmedzenia rýchlosti v SR*

Osoba riadiaca dopravu/signalista uvedie všetky obmedzenia rýchlosti nižšie, než je maximálna rýchlosť pre SR rušňovodičovi vlaku jazdiaceho v SR prostredníctvom európskeho pokynu 1, 2, 5, 6, 7 alebo 8 s výnimkou prípadu, ak je rušňovodič o týchto obmedzeniach rýchlosti informovaný osobitným dokumentom/na elektronickom nosiči.

5.1.8. *Povolenie na prejdenie EOA*

Rušňovodič môže dostať povolenie na prejdenie EOA od osoby riadiacej dopravu/signalistu len prostredníctvom európskeho pokynu 1 alebo 7.

5.1.9. *Zastavenie vlaku/posunovacej zostavy*

Po núdzovom zastavení rušňovodič pokračuje v jazde rovnakým alebo opačným smerom len vtedy, ak dostal povolenie prostredníctvom európskeho pokynu 2 od osoby riadiacej dopravu/signalistu.

5.1.10. *Značka „Stoj“ ETCS*

Rušňovodič zastaví, keď sa priblíži k značke „Stoj“ ETCS:

- i) označujúcej EOA súčasného MA alebo
- ii) v prípade jazdy bez MA, pokiaľ nedostal osobitné povolenie od osoby riadiacej dopravu/signalistu prostredníctvom európskeho pokynu 1 alebo 7.

5.1.11. *Označenie polohy ETCS*

Rušňovodič zastaví, keď sa priblíži k označeniu polohy ETCS:

- i) označujúcemu EOA súčasného MA alebo
- ii) v prípade jazdy bez MA, ak dostal osobitný príkaz od osoby riadiacej dopravu/signalistu.

5.2. **(nepoužíva sa)**

▼ **M3****6. PREVÁDZKOVÉ PREDPISY ETCS****6.1. Uvedenie vlakového zariadenia ETCS do prevádzky**

Vlakové zariadenie ETCS zapína rušňovodič.  
Úrovne 0, 1, 2 NTC

**6.1.1. Vkladanie údajov v priebehu začiatku jazdy**

Na požiadanie vlakového zariadenia ETCS rušňovodič vloží, opätovne vloží alebo znovu potvrdí identifikáciu rušňovodiča, číslo vlaku, úroveň ETCS, identifikáciu rádiovkej siete a identifikáciu RBC a telefónne číslo.

V prípade, že sa zobrazí táto textová správa:

„Registrácia rádiovkej siete zlyhala“,

rušňovodič musí vložiť identifikáciu rádiovkej siete.

**6.1.2. Manuálna zmena údajov**

Ak sa vyžaduje zmena, rušňovodič vloží/upraví a potvrdí:

- i) číslo vlaku;
- ii) identifikáciu rušňovodiča pri státi alebo, ak to umožňuje vnútroštátny predpis, počas jazdy;
- iii) úroveň ETCS, identifikáciu rádiovkej siete a identifikáciu RBC a telefónne číslo pri státi.

**6.2. Príprava na jazdu**

Vlakové zariadenie ETCS je v prevádzke.  
Úrovne 0, 1, 2 NTC

Na úrovni 2 ETCS v prípade, že je vlak zamietnutý, uplatní rušňovodič predpis „Reakcia na neočakávané situácie pri príprave jazdy vlaku“ (oddiel 6.40.2).

**6.2.1. Hnacia jednotka sa musí hýbať ako vlak**

Rušňovodič musí:

- i) uplatniť predpis „Vkladanie údajov o vlaku počas prípravy vlaku“ (oddiel 6.4.1);
- ii) zvoliť „Štart“.

Ak sa požaduje potvrdenie pre SR, rušňovodič uplatní predpis „Hnacia jednotka sa musí hýbať ako vlak a požaduje sa potvrdenie pre SR“ (oddiel 6.2.4).

Ak sa požaduje potvrdenie pre SH na úrovni 2 ETCS, rušňovodič uplatní predpis „Reakcia na neočakávané situácie pri príprave jazdy vlaku“ (oddiel 6.40.1).

**6.2.2. Hnacia jednotka sa musí hýbať v SH**

Rušňovodič sa pripraví na posunovanie a uplatní predpis „Vykonanie posunovania v SH“ (oddiel 6.3).

**6.2.3. Hnacia jednotka sa musí hýbať v NL**

Rušňovodič nevedúcej hnacej jednotky sa pripraví na tandemový pohyb a uplatní predpis „Vykonanie tandemového pohybu“ (oddiel 6.32).

▼ **M3**

6.2.4. *Hnacia jednotka sa musí hýbať ako vlak a požaduje sa potvrdenie pre SR*

Úroveň 1 bez traťových návěstidiel, úroveň 2 bez traťových návěstidiel

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu, dostane povolenie na začatie jazdy v SR prostredníctvom európskeho pokynu 7 a potvrdí.

Pred povolením, aby rušňovodič začal jazdu v SR, musí osoba riadiaca dopravu/signalista podľa neharmonizovaných predpisov:

- i) skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky pre trasu;
- ii) skontrolovať všetky potrebné obmedzenia a/alebo pokyny a zahrnúť ich do európskeho pokynu 7;
- iii) skontrolovať dočasné obmedzenia rýchlosti, ktoré sa majú zahrnúť do európskeho pokynu 7.

Ak sa vlak nachádza pri značke „Stoj“ ETCS

Osoba riadiaca dopravu/signalista povolí rušňovodičovi prejdenie tejto značky „Stoj“ ETCS prostredníctvom európskeho pokynu 7. Toto povolenie je platné od tejto značky „Stoj“ ETCS až po ďalšiu. Ak to podmienky umožňujú, osoba riadiaca dopravu/signalista môže rušňovodičovi povoliť prejsť túto druhú značku „Stoj“ ETCS takisto použitím rovnakého európskeho pokynu 7. Povolenie je potom platné až po značku „Stoj“ ETCS, ktorá nasleduje po tejto druhej značke v smere jazdy.

Rušňovodič musí:

- i) prijať európsky pokyn 7 od osoby riadiacej dopravu/signalistu;
- ii) skontrolovať príslušné obmedzenie rýchlosti;
- iii) pokiaľ nedostane pokyn, aby tak nespravil, použiť funkciu prejazdu pre každú zo značiek „Stoj“ ETCS, ktorú treba prejsť, a počkať na tento symbol:



iv) naštartovať vlak;

v) nepresiahnuť rýchlosť prejazdu EOA, pokiaľ je zobrazený tento symbol.

Ak sa vlak nenachádza pri značke „Stoj“ ETCS

Osoba riadiaca dopravu/signalista povolí rušňovodičovi prostredníctvom európskeho pokynu 7, aby naštartoval. Toto povolenie je platné od aktuálneho miesta vlaku po prvú značku „Stoj“ ETCS v smere jazdy. Ak to podmienky umožňujú, osoba riadiaca dopravu/signalista môže rušňovodičovi povoliť prejsť túto aj nasledujúcu značku „Stoj“ ETCS použitím rovnakého európskeho pokynu 7. Toto povolenie je potom platné až po značku „Stoj“ ETCS nasledujúcu po poslednej značke, ktorej prejdenie bolo povolené európskym pokynom 7.

▼ **M3**

Rušňovodič musí:

- i) prijať európsky pokyn 7 od osoby riadiacej dopravu/signalistu;
- ii) skontrolovať príslušné obmedzenie rýchlosti;
- iii) naštartovať vlak;
- iv) pri približovaní sa k značke „Stoj“ ETCS a ak má európskym pokynom č. 7 povolené ju prejsť, použiť, pokiaľ nedostane pokyn, aby tak nespravil, funkciu prejazdu a počkať na tento symbol:



- v) naštartovať vlak alebo pokračovať v jazde;
- vi) nepresiahnuť rýchlosť prejazdu EOA, pokiaľ je zobrazený tento symbol.

Je možné stanoviť viac ako jeden európsky pokyn pre rovnaký počet po sebe nasledujúcich značiek „Stoj“ ETCS, ktorými treba prejsť.

Ak je osoba riadiaca dopravu/signalista schopná/schopný určiť, že koľaj je do konca povolenia na jazdu, ktoré sa má vydať, voľná, môže udeliť rušňovodičovi výnimku z jazdy podľa rozhladu v SR.

Úroveň 1 s traťovými návěstidlami, úroveň 2 s traťovými návěstidlami

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič musí uplatniť predpis „Jazda v SR“ (oddiel 6.14).

#### 6.2.5. Hnacia jednotka sa musí hýbať v SL

Rušňovodič/prípravca vlaku sa musí uistiť, že všetky riadiace pulty rušňovodiča akejkoľvek nevedúcej hnacej jednotky, ktorá je elektricky pripojená k vedúcej jednotke a bude z nej diaľkovo ovládaná, sú zatvorené a zostanú zatvorené, pokiaľ je táto hnacia jednotka diaľkovo ovládaná z vedúcej jednotky.

### 6.3. Vykonávanie posunovania v SH

Železničné koľajové vozidlo musí byť posunované v SH.  
Úrovne 1, 2

#### 6.3.1. Manuálny vstup do SH

Rušňovodič zvolí správu „Posunovanie“ podľa neharmonizovaných predpisov.

#### 6.3.2. Automatický vstup do SH

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



▼ **M3**

rušňovodič musí:

- i) najprv sa uistiť, že má správne informácie o pohybe, ktorý má vykonať;
- ii) potom potvrdiť.

### 6.3.3. Jazda v SH

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

### 6.3.4. Udržanie SH pri zmene stanovišťa

Keď si postup posunovania vyžaduje použitie viacerých stanovišť, rušňovodič môže zvoliť správu „Udržanie posunovania“ pred zatvorením riadiaceho pultu rušňovodiča.

### 6.3.5. Ukončenie režimu SH

Keď sú dokončené všetky pohyby posunovania, ktoré sa mali vykonať v SH, rušňovodič musí:

- i) zvoliť správu „Ukončenie režimu posunovania“;
- ii) zabezpečiť, aby žiadna hnacia jednotka nezostala v stave „Udržanie posunovania“.

### 6.3.6. SH neudelené

Úroveň 2

Ak sa zobrazí jedna z týchto textových správ:

„SH zamietnuté“,

„žiadosť o SH zlyhala“,

rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii.

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

### 6.3.7. Prechod vymedzenou hranicou oblasti posunovania

Ak musí posunovacia zostava prejsť vymedzenou hranicou oblasti posunovania, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

## 6.4. Vkladanie údajov o vlaku

Údaje o vlaku sa musia vkladať alebo meniť.

Úrovne 0, 1, 2 NTC

### 6.4.1. Vkladanie údajov o vlaku počas prípravy vlaku

Ak tieto údaje nie sú predbežne nastavené vo vlakovom zariadení alebo získané z vonkajších zdrojov ETCS, rušňovodič/prípravca vlaku vloží/zmení a potvrdí všetky tieto údaje o vlaku:

- i) prevádzkovú kategóriu vlaku ETCS;
- ii) dĺžku vlaku;

**▼ M3**

- iii) brzdiace percento;
- iv) maximálnu rýchlosť vlaku;
- v) kategóriu zaťaženia nápravy;
- vi) vlak vybavený vzduchotesným systémom;
- vii) nakladaciu mieru;
- viii) ďalšie údaje pre dostupné STM;
- ix) na požiadanie osobitné údaje o ATO.

Pred potvrdením údajov o vlaku, ktoré sú predbežne nastavené vo vlakovom zariadení alebo získané z vonkajších zdrojov ETS a ktoré môže zmeniť rušňovodič, sa prípravca vlaku uistí, že sú údaje o vlaku a vlaková zostava v súlade.

**6.4.2. Manuálna zmena údajov o vlaku**

Po každej zmene zloženia vlaku a po technickom probléme, ktorý vedie k zmene údajov o vlaku, prípravca vlaku/rušňovodič musí:

- i) určiť nové údaje o vlaku;
- ii) vložiť nové údaje o vlaku;
- iii) potvrdiť nové údaje o vlaku.

**6.4.3. Zmena údajov o vlaku vonkajšími zdrojmi ETCS**

Ak sa v DMI zobrazí táto textová správa:

„Údaje o vlaku zmenené“

**a) ak zmena údajov o vlaku vedie k použitiu brzdy**

Ak vlak stojí, rušňovodič:

- i) potvrdí použitie brzdy;
- ii) zmení a/alebo potvrdí údaje o vlaku, ak je o to požiadaný systémom vlakového zariadenia;
- iii) vezme do úvahy zmenené údaje o vlaku.

Ak nie je v úrovni 1 a úrovni 2 ETCS doručené žiadne nové MA, osoba riadiaca dopravu/signalista povolí rušňovodičovi prejazd EOA (predpis „Povolenie prejazdu EOA“ – oddiel 6.39).;

**b) Vo všetkých ostatných prípadoch**

Rušňovodič vezme do úvahy zmenené údaje o vlaku.

**6.5. (nepoužíva sa)**

**6.6. (nepoužíva sa)**

**6.7. Vstup do úrovne 0 ETCS a prevádzka v nej**

**6.7.1. Oznámenie**

Vlak vstupuje do oblasti na úrovni 0 ETCS.  
Úrovne 1, 2 NTC

▼ **M3**

Keď je oznámený prechod na úroveň 0 ETCS zobrazením tohto symbolu:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

6.7.2. *Potvrdenie*

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič to potvrdí.

6.7.3. *Jazda*

Vlak jazdí v oblasti na úrovni 0 ETCS.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

6.8. **Vstup do úrovne 1 ETCS a prevádzka v nej**6.8.1. *Oznámenie*

Vlak vstupuje do oblasti na úrovni 1 ETCS.

Úrovne 0, 2 NTC

Keď je oznámený prechod na úroveň 1 ETCS zobrazením tohto symbolu:



rušňovodič sa pripraví na uplatnenie predpisov pre úroveň 1 ETCS.

6.8.2. *(nepoužíva sa)*6.8.3. *Jazda*

Vlak jazdí v oblasti na úrovni 1 ETCS.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní predpisy podľa úrovne 1 ETCS.



▼ **M3**6.9. **Vstup do úrovne 2 ETCS a prevádzka v nej**6.9.1. *Oznámenie*

Vlak vstupuje do oblasti na úrovni 2 ETCS.  
Úrovne 0, 1 NTC

Keď je oznámený prechod na úroveň 2 ETCS zobrazením tohto symbolu:



rušňovodič sa pripraví na uplatnenie predpisov pre úroveň 2 ETCS.

6.9.2. *(nepoužíva sa)*6.9.3. *Jazda*

Vlak jazdí v oblasti na úrovni 2 ETCS.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní predpisy podľa úrovne 2 ETCS.

Keď osoba riadiaca dopravu/signalista požaduje manuálne potvrdenie úplnosti vlaku v DMI, rušňovodič tak urobí len pri státi a v súlade s predpismi železničného podniku.

6.10. **(nepoužíva sa)**6.11. **Vstup do úrovne NTC ETCS a prevádzka v nej**6.11.1. *Oznámenie*

Vlak vstupuje do oblasti na úrovni NTC ETCS.  
Úrovne 0, 1, 2

Keď je prechod na úroveň NTC ETCS oznámený zobrazením symbolu označujúceho názov príslušného NTC, ako napríklad:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

Pre každý NTC existuje osobitný symbol.

6.11.2. *Potvrdenie*

Keď sa symbol označujúci príslušný NTC zobrazí v blikajúcom ráme, ako napríklad:



**▼ M3**

rušňovodič to potvrdí.

Pre každý NTC existuje osobitný symbol.

6.11.3. *Jazda*

Vlak jazdí v oblasti na úrovni NTC ETCS.

Keď sa zobrazí symbol označujúci úroveň NTC, do ktorej vlak vstúpil, ako napríklad:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

Pre každý NTC existuje osobitný symbol.

6.12. **Jazda vo FS**

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič

- i) nesmie prekročiť povolenú rýchlosť;
- ii) ak sú informácie DAS dostupné vo vlakovom zariadení, môže:
  - ísť cieľovou odporúčanou rýchlosťou, keď sa zobrazí v DMI,



- ísť na voľnobeh, keď sa zobrazí
- dodržať miesta zastavenia, ak sú označené,
- požiadať o prejdienie miesta zastavenia, ak dostane taký pokyn a táto možnosť je dostupná v DMI,
- obsluhovať dvere na základe príslušných návěstí v DMI.

V prípade úrovne 1 ETCS s traťovými návěstidlami je rušňovodič oprávnený pokračovať bez nového MA, keď traťová návěst zobrazuje znak pokračovania.

Ak sa okrem toho zobrazí táto textová správa:

„Vstup do FS“;

rušňovodič nesmie prekročiť obmedzenia rýchlosti, ktoré sa vzťahujú na časť vlaku, na ktorú sa nevzťahuje FS MA.

6.13. **Jazda v OS**

Úrovne 1, 2

▼ **M3**

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič musí:

- i) potvrdiť;
- ii) začať uplatňovať predpis 9 dodatku B2 alebo pokračovať v jeho uplatňovaní.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič musí:

- i) uplatniť predpis 9 dodatku B2, kým je zobrazený tento symbol;
- ii) nesmie prekročiť povolenú rýchlosť.

Ak sa okrem toho zobrazí táto textová správa:

„Vstup do OS“

rušňovodič nesmie prekročiť obmedzenia rýchlosti, ktoré sa vzťahujú na časť vlaku, na ktorú sa nevzťahuje OS MA.

#### 6.14. Jazda v SR

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič musí:

- i) najprv dostať povolenie na pohyb vlaku ERTMS;
- ii) skontrolovať príslušné obmedzenie rýchlosti;
- iii) potom potvrdiť.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič musí:

- i) jazdiť podľa rozhl'adu, pokiaľ nedostane európskym pokynom 1, 2 alebo 7 výnimku z jazdy podľa rozhl'adu v SR;
- ii) nesmie prekročiť príslušné obmedzenie rýchlosti;
- iii) na úrovni 1 ETCS bez traťových návěstídiel a na úrovni 2 ETCS bez traťových návěstídiel, keď sa vlak približuje k ďalšej značke „Stoj“ ETCS, informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu a uplatní predpis „Povolenie prejazdu EOA“ (oddiel 6.39), pokiaľ už nemá povolenie prejsť touto značkou „Stoj“ ETCS prostredníctvom európskeho pokynu.

**▼ M3**

Je možné stanoviť viac ako jeden európsky pokyn pre rovnaký počet po sebe nasledujúcich značiek „Stoj“ ETCS, ktorými treba prejsť.

**6.15. JAZDA V LS**

Úrovne 1, 2
-------------

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič potvrdí podľa neharmonizovaných predpisov.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

**6.16. Jazda v UN**

Úroveň 0
----------

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič potvrdí podľa neharmonizovaných predpisov.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

**6.17. Jazda v SN**

Úroveň NTC
------------

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič potvrdí podľa neharmonizovaných predpisov.

Keď sa zobrazí tento symbol:

▼ **M3**

rušňovodič uplatní neharmonizované predpisy.

#### 6.18. Prístup k EOA s uvedením uvoľňovacej rýchlosti

Úrovne 1, 2

Keď sa vlak približuje k EOA a v DMI sa zobrazí uvoľňovacia rýchlosť, rušňovodič je oprávnený:

- i) priblížiť sa k návestidlu, značke „Stoj“ ETCS, označeniu polohy ETCS alebo koľajnicovej zarážke, ktorá je v krátkej vzdialenosti za EOA uvedenej v DMI, bez prekročenia uvoľňovacej rýchlosti;
- ii) na úrovni 1 ETCS s traťovými návestidlami pokračovať bez prekročenia uvoľňovacej rýchlosti, keď traťové návestidlo znázorňuje znak pokračovania.

#### 6.19. Riadenie žiadosti o voľnú trať vpred

Vlak stojí alebo sa približuje k traťovému návestidlu alebo značke „Stoj“ ETCS/označeniu polohy ETCS.

Úroveň 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič môže potvrdiť, že koľaj vpred je voľná, ak sa vie ubezpečiť, že úsek koľaje medzi prednou časťou vlaku a ďalším traťovým návestidlom alebo značkou „Stoj“ ETCS/označením polohy ETCS je voľný.

#### 6.20. Prejazd úsekom so stiahnutým zberačom (zberačmi)

Vlak sa približuje k úseku trate, ktorým treba prejsť so stiahnutým(-i) zberačom (zberačmi).

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič stiahne zberač(-e) so zohľadnením ich polohy.

▼ **M3**

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič ponechá stiahnutý(-é) zberač(-e).

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič môže vytiahnuť zberač(-e) so zohľadnením ich polohy.

\* Na určenie presných rozmerov a usporiadania návestných tabúľ treba použiť normu EN 16494/2015.

#### 6.21. Zmena elektrického napájania

Vlak sa približuje k úseku trate, na ktorom sa musí zmeniť elektrické napájanie.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí jeden z týchto symbolov:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa jedna z týchto návestných tabúľ:

▼ M3






rušňovodič zmení elektrické napájanie zodpovedajúcim spôsobom.

Keď sa zobrazí jeden z týchto symbolov:







alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkcionality nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa jedna z týchto návěstných tabúľ:







rušňovodič zabezpečí, aby sa elektrické napájanie zodpovedajúcim spôsobom zmenilo.

▼ **M3**

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič je informovaný o tom, že sa približuje k trati bez trakčného napájacieho systému.

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič je informovaný o tom, že sa dostal na trať bez trakčného napájacieho systému.

#### 6.22. **Prejazd úsekom s vypnutým hlavným vypínačom elektrickej energie**

Vlak sa približuje k úseku trate, na ktorom musí byť vypnutý hlavný vypínač elektrickej energie.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič musí vypnúť hlavný vypínač elektrickej energie, pričom zohľadní polohu zberačov, alebo, ak to manažér infraštruktúry povolí, ponechá hlavný vypínač elektrickej energie zapnutý a nepoužije trakciu.

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



▼ M3

rušňovodič musí nechať hlavný vypínač elektrickej energie vypnutý alebo, ak to manažér infraštruktúry povolí, ďalej nepoužívať trakciu.

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návestná tabuľa:



rušňovodič môže zapnúť hlavný vypínač elektrickej energie so zohľadnením polohy zberačov a má povolené opäť použiť trakciu.

\* Na určenie presných rozmerov a usporiadania návestných tabulí treba použiť normu EN 16494:2015.

6.23. **Prejazd oblasťou nezastavovania**

Vlak sa približuje k oblasti nezastavovania.  
Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič je informovaný o tom, že sa približuje k oblasti, v ktorej musí zabrániť zastaveniu.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič zabráni zastaveniu.

6.24. **Prejazd úsekom so zákazom magnetickej koľajovej brzdy**

Vlak sa približuje k úseku trate, na ktorom sa nesmie používať magnetická koľajová brzda.  
Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:

▼ M3

rušňovodič uvoľní magnetickú koľajovú brzdu, ak sa používa, s výnimkou prípadov núdzovej situácie.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič nesmie použiť magnetickú koľajovú brzdu s výnimkou prípadov núdzovej situácie.

#### 6.25. Prejazd úsekom so zákazom brzdy na vírivý prúd

Vlak sa približuje k úseku trate, na ktorom sa nesmie používať brzda na vírivý prúd.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uvoľní brzdu na vírivý prúd, ak sa používa, s výnimkou prípadov núdzovej situácie.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič nesmie použiť brzdu na vírivý prúd s výnimkou prípadov núdzovej situácie.

#### 6.26. Prejazd úsekom so zákazom rekuperačnej brzdy

Vlak sa približuje k úseku trate, na ktorom sa nesmie používať rekuperačná brzda.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uvoľní rekuperačnú brzdu, ak sa používa, s výnimkou prípadov núdzovej situácie.

Keď sa zobrazí tento symbol:



**▼ M3**

rušňovodič nesmie použiť rekuperačnú brzdu s výnimkou prípadov núdzovej situácie.

**6.27. Prejazd úsekom s tesnením tlaku**

Vlak sa približuje k úseku trate, na ktorom musia byť uzavreté prívody vzduchu do klimatizácie.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič zavrie prívody vzduchu do klimatizácie.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič ponechá zatvorené prívody vzduchu do klimatizácie.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič môže otvoriť prívody vzduchu do klimatizácie.

**6.28. Znenie zvukového výstražného zariadenia**

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkčnosť nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návěstná tabuľa:



rušňovodič použije zvukové výstražné zariadenie, pokiaľ tomu nebránia neharmonizované predpisy.

**6.29. Zmena faktoru adhézie**

Vlak je v úseku trate, na ktorom by sa mohol zmeniť faktor adhézie.

Úrovne 1, 2

**▼ M3**

Ak vnútroštátny predpis umožňuje rušňovodičovi zvoliť správu „Klzká koľaj“, môže tak urobiť, ak sú podmienky adhézie zlé alebo keď ho o tom osoba riadiaca dopravu/signalista informuje. Ak osoba riadiaca dopravu/signalista neinformuje rušňovodiča pred zvolením správy „Klzká koľaj“, rušňovodič o tom informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu.

Keď je osoba riadiaca dopravu/signalista informovaná/y o zlých podmienkach adhézie, musí aktivovať funkciu zníženej adhézie ETCS, ak je to možné, a ak to nie je možné, musí prijať opatrenia predpísané manažérom infraštruktúry, až kým sa neobnoví bežná prevádzka.

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní vnútorné predpisy železničného podniku.

**6.30. Prejazd miestom bez rádiového signálu**

Vlak je v úseku trate bez pokrytia rádiosignálom.

Úroveň 2

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič môže pokračovať na základe akéhokoľvek platného povolenia na jazdu.

Ak sa rušňovodič dostane na koniec dovolenej jazdy a symbol je stále zobrazený, musí o tom informovať osobu riadiacu dopravu/signalistu. Osoba riadiaca dopravu/signalista a rušňovodič uplatnia predpis „Povolenie prejazdu EOA“ (oddiel 6.39).

**6.31. (nepoužíva sa)****6.32. Vykonanie tandemového pohybu**

Nevedúca hnacia jednotka je spriahnutá s vedúcou hnacou jednotkou (alebo s vlakom vrátane vedúcej hnacej jednotky).

Úrovne 0, 1, 2 NTC

**6.32.1. Vstup do NL**

Vodič nevedúcej hnacej jednotky si zvolí správu „Nevedúca“.

Keď sa v DMI zobrazí tento symbol:



rušňovodič nevedúcej hnacej jednotky potvrdí rušňovodičovi vedúcej hnacej jednotky, že nevedúca hnacia jednotka je v NL.

**▼ M3****6.32.2. *Vykonanie tandemového pohybu***

Obaja rušňovodiči uplatnia vnútorné predpisy železničného podniku.

**6.32.3. *Odchod z NL***

Keď vlak stojí, rušňovodič nevedúcej hnacej jednotky:

- i) použije brzdy;
- ii) potvrdí vodičovi vedúcej hnacej jednotky, že nevedúca hnacia jednotka už nie je v NL.

**6.33. *Odvolanie povolenia na jazdu vlakov ERTMS***

Osoba riadiaca dopravu/signalista sa rozhodne zmeniť existujúce opatrenia dopravy.

Úrovne 1, 2

**6.33.1. *Opatrenia pred uskutočnením opatrení dopravy***

- a) Ak je možné kooperatívne skrátenie MA

Ak je to možné na úrovni 2 ETCS, osoba riadiaca dopravu/signalista odvolá MA s použitím kooperatívneho skrátenia MA;

- b) Vo všetkých ostatných prípadoch

Vo všetkých ostatných prípadoch uplatní osoba riadiaca dopravu/signalista neharmonizované predpisy na zastavenie vlaku, ak už vlak nestojí.

Po zastavení vlaku a pred uskutočnením opatrení dopravy osoba riadiaca dopravu/signalista nariadi rušňovodičovi, aby zostal v státi prostredníctvom európskeho pokynu 3 alebo iných dostupných prostriedkov a aby v prípade potreby zrušil akékoľvek MA, ktoré zostáva vo vlakovom zariadení.

**6.33.2. *Na účel ďalšej jazdy vlakov***

Na účel ďalšej jazdy vlakov osoba riadiaca dopravu/signalista:

- i) vydá povolenie na jazdu vlaku ERTMS;
- ii) odvolá európsky pokyn 3, ak bol vydaný.

**6.34. *Prijatie opatrení v prípade núdzovej situácie***

Vyskytne sa núdzová situácia.

Úrovne 1, 2

**6.34.1. *Na ochranu vlakov***

Ak člen personálu zistí núdzovú situáciu, uplatní predpis 14 dodatku B2.

Na zastavenie vlakov na úrovni 2 ETCS môže osoba riadiaca dopravu/signalista použiť príkaz na núdzové zastavenie; príkaz na núdzové zastavenie sa nesmie odvolať, kým sa pre tieto vlaky opätovne nezaistí bezpečná jazda.

Osoba riadiaca dopravu/signalista môže v prípade potreby použiť európsky pokyn 3, aby vlaky zostali stáť.

▼ **M3**

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Núdzové zastavenie“

a vlak je zastavený, rušňovodič uplatní predpis „Reakcia na zastavenie“ (oddiel 6.41).

#### 6.34.2. Na účel ďalšej jazdy vlakov

Osoba riadiaca dopravu/signalista:

- i) rozhodne, či je možné povoliť jazdu vlaku;
- ii) rozhodne, či sú potrebné pokyny pre jazdu vlaku a/alebo jej obmedzenia;
- iii) odvolá príkaz na núdzové zastavenie, ak bol vydaný;
- iv) odvolá európsky pokyn 3, ak bol vydaný;
- v) udelí rušňovodičom povolenie na ďalšiu jazdu.

Na účel ďalšej jazdy vlakov, ktoré neboli zastavené, a ak sú potrebné pokyny a/alebo obmedzenia, osoba riadiaca dopravu/signalista vydá európske pokyny. Na úrovni 1 ETCS s traťovými návěstidlami rušňovodič jazdí podľa rozhl'adu po nasledujúce traťové návěstidlo.

Na účel ďalšej jazdy vlakov, ktoré boli zastavené, osoba riadiaca dopravu/signalista a rušňovodič uplatnia predpis „Reakcia na zastavenie – na účel ďalšej jazdy“ (oddiel 6.41.2).

#### 6.34.3. Na ochranu a opätovný štart posunovania

Osoba riadiaca dopravu/signalista a rušňovodič uplatnia neharmonizované predpisy.

#### 6.35. Zastavenie v bezpečnej oblasti

Rušňovodič potrebuje zastaviť vlak v bezpečnej oblasti.

Úrovne 1, 2

Rušňovodič prepne na displeji informáciu o bezpečných oblastiach, v ktorých môže vlak zastaviť.

Keď sa zobrazí tento symbol:



alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkcionality nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návěstná tabuľa:



a rušňovodič sa rozhodne zastaviť v uvedenej bezpečnej oblasti, vezme do úvahy zvyšnú vzdialenosť znázornenú v DMI alebo vzdialenosť až po návěstnú tabuľu, ktorá označuje začiatok bezpečnej oblasti.

Keď sa zobrazí tento symbol:



▼ **M3**

alebo v prípade jazdy bez MA alebo ak túto funkcionálnu nepodporuje traťové zariadenie a vyskytne sa táto návěstná tabuľa:



a rušňovodič sa rozhodne zastaviť v uvedenej bezpečnej oblasti, zastaví vlak so zohľadnením jeho dĺžky.

Keď sa vyskytne nasledujúca návěstná tabuľa:



rušňovodič je informovaný o tom, že sa dostal na koniec bezpečnej oblasti.

### 6.36. Cúvanie v RV

Vlak sa musí pohnúť opačným smerom v rámci oblasti núdzového cúvania.

Úrovne 1, 2

#### 6.36.1. Príprava na vykonanie pohybu v RV

Keď vlak stojí a zobrazí sa tento symbol:



rušňovodič vyvolá prechod do RV, pričom o tom informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu, ak je to možné, a zohľadní akékoľvek ďalšie pokyny.

#### 6.36.2. Jazda v RV

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič musí:

- i) potvrdiť;
- ii) cúvať s vlakom podľa pokynov, ktoré vydal/a signalista/osoba riadiaca dopravu, hneď ako sa zobrazí tento symbol:



;

- iii) neprekročiť maximálnu rýchlosť pre RV;

- iv) neprekročiť povolenú vzdialenosť na jazdu.

**▼ M3****6.36.3. Prekročenie povolenej vzdialenosti v RV**

Keď sa zobrazí táto textová správa v blikajúcom ráme:

„Vzdialenosť RV prekročená“,

rušňovodič musí:

- i) informovať osobu riadiacu dopravu/signalistu;
- ii) potvrdiť pri státi, ak nebola povolená vzdialenosť v RV predĺžená;
- iii) uvoľniť brzdu.

**6.36.4. Odchod z RV**

Po dokončení cúvania vlaku a ihneď po zastavení to rušňovodič oznámi osobe riadiacej dopravu/signalistovi. Ak sa nevyžaduje ďalší pohyb v RV, rušňovodič zavrie riadiaci pult rušňovodiča, aby opustil RV.

**6.37. Reagovanie na neúmyselné pohyby**

Po státi sa vlak/posunovacia zostava neúmyselne pohla a vlakové zariadenie ETCS aktivovalo brzdu.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Nekontrolovaný pohyb“,

rušňovodič zaistí vlakovú/posunovaciú zostavu podľa vnútorných predpisov železničného podniku a potvrdí použitie brzdy.

**6.38. Riadenie nevhodnosti trate zistenej systémom vlakového zariadenia**

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí ktorákoľvek z týchto správ:

„Trať nevhodná – nakladacia miera“

„Trať nevhodná – hnací systém“

„Trať nevhodná – kategória zaťaženia nápravy“,

bola zistená nevhodnosť trate.

Rušňovodič zastaví vlak pomocou prevádzkovej brzdy.

Rušňovodič o tom informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu a dodržiava všetky vydané pokyny.

**6.39. Povolenie prejazdu EOA**

Je potrebné povoliť rušňovodičovi prejazd EOA.

Úrovne 1, 2

Pred udelením povolenia, aby rušňovodič prešiel EOA, prostredníctvom európskeho pokynu 1 musí osoba riadiaca dopravu/signalista podľa neharmonizovaných predpisov:



▼ **M3**

- i) skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky pre trasu;
- ii) skontrolovať všetky potrebné obmedzenia a/alebo pokyny a zahrnúť ich do európskeho pokynu 1;
- iii) skontrolovať dočasné obmedzenia rýchlostí, ktoré sa majú zahrnúť do európskeho pokynu 1.

Ak je osoba riadiaca dopravu/signalista schopná/schopný určiť, že kofaj je do konca povolenia, ktoré sa má vydať, voľná, môže udeliť rušňovodičovi výnimku z jazdy podľa rozhl'adu v SR.

Je možné stanoviť viac ako jeden európsky pokyn pre rovnaký počet po sebe nasledujúcich značiek „Stoj“ ETCS, ktorými treba prejsť.

Na účel prejazdu EOA rušňovodič musí:

- iv) prijať európsky pokyn 1 od osoby riadiacej dopravu/signalistu pre tento EOA;
- v) skontrolovať príslušné obmedzenie rýchlosti;
- vi) použiť funkciu prejazdu a
- vii) keď sa zobrazí tento symbol:



naštartovať vlak alebo pokračovať v jazde,

nepresiahnuť rýchlosť prejazdu EOA, pokiaľ je zobrazený tento symbol.

#### 6.40. Reagovanie na neočakávané situácie pri príprave jazdy vlaku

Úroveň 2

6.40.1. *Hnacia jednotka sa musí hýbať ako vlak, ale požaduje sa potvrdenie pre SH*

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii, potom potvrdí a pokračuje podľa pokynov prijatých od osoby riadiacej dopravu/signalistu.

6.40.2. *Vlak je zamietnutý*

Ak sa v DMI zobrazí táto textová správa:

„Vlak je zamietnutý“,

rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii. Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

▼ **M3****6.41. Reakcia na zastavenie**

Jazda vlaku/posunovacej zostavy je zastavená.

Úrovne 1, 2

**6.41.1. Okamžité opatrenia**

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič predpokladá, že sa vyskytla potenciálne nebezpečná situácia, a vykoná všetky kroky potrebné na zabránenie účinkom tejto situácie alebo na ich obmedzenie. To môže zahŕňať pohyb vlaku/posunovacej zostavy dozadu.

Keď sa zobrazí tento symbol v blikajúcom ráme:



rušňovodič to potvrdí a použije brzdy.

**a) Ak je z dôvodu núdzovej situácie potrebný okamžitý pohyb smerom dozadu**

Keď sa rušňovodič rozhodne pre pohyb vlaku/posunovacej zostavy dozadu z dôvodu núdzovej situácie alebo na to dostane pokyn od osoby riadiacej dopravu/signalistu

a

keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uskutoční pohyb vlaku/posunovacej zostavy dozadu na základe pokynov vydaných od osoby riadiacej dopravu/signalistu.

Hneď ako vlak/posunovacia zostava zastane, rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii.

**b) Vo všetkých ostatných prípadoch**

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii a dodržiava všetky vydané pokyny.

**6.41.2. Na účel ďalšej jazdy****a) V pôvodnom smere**

Pred udelením povolenia, aby rušňovodič pokračoval po zastavení, prostredníctvom európskeho pokynu 2, musí osoba riadiaca dopravu/signalista podľa neharmonizovaných predpisov:

▼ **M3**

- i) skontrolovať, či sú splnené všetky podmienky pre trasu;
- ii) skontrolovať všetky potrebné obmedzenia a/alebo pokyny a zahrnúť ich do európskeho pokynu 2;
- iii) skontrolovať dočasné obmedzenia rýchlosti, ktoré sa majú zahrnúť do európskeho pokynu 2.

Ak je osoba riadiaca dopravu/signalista schopná/schopný určiť, že kofaj je do konca dovolenej jazdy voľná, môže udeliť rušňovodičovi výnimku z jazdy podľa rozhl'adu v SR.

Na pokračovanie musí rušňovodič:

- i) prijať európsky pokyn 2 so všetkými dodatočnými pokynmi vydanými osobou riadiacou dopravu/signalistom;
- ii) podľa úlohy, ktorú treba vykonať, zvoliť správu „Štart“ alebo „Posunovanie“ a riadiť sa pokynmi uvedenými v európskom pokyne 2;
- iii) znovu naštartovať jazdu vlaku/posunovanie.

Ak sa na úrovni 2 ETCS v ktoromkoľvek kroku postupu zobrazí táto textová správa:

„Chyba v komunikácii“,

rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii. Osoba riadiaca dopravu/signalista a rušňovodič uplatnia predpis „Povolenie prejazdu EOA“ (oddiel 6.39). V tomto prípade osoba riadiaca dopravu/signalista vydá európsky pokyn 1 namiesto európskeho pokynu 2.;

**b) V opačnom smere**

Osoba riadiaca dopravu/signalista nariadi rušňovodičovi zostať v státi a ukončiť jazdu prostredníctvom európskeho pokynu 3 a potom prostredníctvom európskeho pokynu 7 povolí ďalšiu jazdu opačným smerom.

Rušňovodič ukončí jazdu a potom uplatní predpis „Uvedenie vlakového zariadenia ETCS do prevádzky“ (oddiel 6.1) a predpis „Príprava na jazdu“ (oddiel 6.2). Ak rušňovodič neriadi vlak z vedúceho stanovišťa, uplatní vnútorné predpisy železničného podniku na zaistenie bezpečnej prevádzky.

**6.41.3. Po zastavení sa nevyžaduje žiadny pohyb**

Ak sa vlak/posunovacia zostava nemusí po zastavení premiestňovať, osoba riadiaca dopravu/signalista nariadi rušňovodičovi zostať v státi a ukončiť jazdu prostredníctvom európskeho pokynu 3.

**6.41.4. Zastavenie v SH pri prechode vymedzenou hranicou oblasti posunovania**

Úrovne 1, 2

Ak je posunovacia zostava zastavená pri prechode vymedzenou hranicou oblasti posunovania, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

**6.42. Riadenie nesprávneho fungovania traťového zariadenia ETCS**

Vlakové zariadenie dostane informáciu o nesprávnom fungovaní traťového zariadenia ETCS.

Úrovne 1, 2

**▼ M3**

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Nesprávne fungovanie traťového zariadenia“,

rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii.

**6.43. Riadenie nekompatibility medzi traťovým zariadením ETCS a vlakovým zariadením ETCS**

Systém zistí nekompatibilitu medzi traťovým zariadením ETCS a vlakovým zariadením ETCS a vlak je zastavený.

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Traťové zariadenie nekompatibilné“,

vlak nemôže pokračovať v ETCS.

Rušňovodič uplatní predpis „Reakcia na zastavenie“ (oddiel 6.41).

**6.44. RIADENIE NECHRÁNENÉHO PRIECESTIA**

Vlak sa približuje k priecestiu, ktoré nie je chránené.

Úrovne 1, 2

**6.44.1. Ak v FS, OS alebo LS**

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič uplatní predpis 7 dodatku B2.

**6.44.2. Ak v SR**

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Nechránené priecestie“,

rušňovodič uplatní predpis 7 dodatku B2.

**6.45. Postup v prípade chyby čítania balízy**

Vyskytne sa chyba čítania balízy a vlakové zariadenie ETCS aktivuje brzdy (vlak nie je zastavený).

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Chyba čítania balízy“

a vlak nie je zastavený, rušňovodič informuje o situácii osobu riadiacu dopravu/signalistu.

Ak nie je doručené nové MA, keď vlak zastane, osoba riadiaca dopravu/signalista povolí rušňovodičovi prejazd EOA uplatnením predpisu „Povolenie prejazdu EOA“ (oddiel 6.39).

Ak sa situácia zopakuje, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

▼ **M3****6.46. Riadenie zlyhaného prechodu úrovňami**

Uskutočňuje sa prechod, ale vo vlakovom zariadení nie je prijaté MA platné za miestom prechodu alebo sa prechod neuskutoční pri prejazde miestom prechodu.

Úrovne 1, 2

**Bod prechodu úrovňami ETCS môže byť označený touto traťovou návěstnou tabuľou:**



\* Na určenie presných rozmerov a usporiadania návestnej tabule treba použiť normu EN 16494:2015.

**6.46.1. Ak bol vlak zastavený**

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis „Reakcia na zastavenie“ (oddiel 6.41).

Po zvolení správy „Štart“ rušňovodič musí:

- i) skontrolovať správnu úroveň ETCS, ktorú treba zvoliť;
- ii) zmeniť úroveň ETCS [predpis „Manuálna zmena údajov“ (oddiel 6.1.2)]

a potom znovu naštartovať vlak.

Ak úroveň ETCS, ktorá sa má zvoliť, nie je k dispozícii vo vlakovom zariadení, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 15 dodatku B2.

**6.46.2. Ak v SR**

Rušňovodič musí:

- i) zastaviť vlak;
- ii) uplatniť tento predpis „Vo všetkých ostatných prípadoch“ (oddiel 6.46.3).

**6.46.3. Vo všetkých ostatných prípadoch**

Rušňovodič musí:

- i) informovať o situácii osobu riadiacu dopravu/signalistu;
- ii) ak stojí, skontrolovať správnu úroveň ETCS, ktorú treba zvoliť;
- iii) zmeniť úroveň ETCS [predpis „Manuálna zmena údajov“ (oddiel 6.1.2)]

a potom znovu naštartovať vlak.

Ak úroveň ETCS, ktorá sa má zvoliť, nie je k dispozícii vo vlakovom zariadení, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 15 dodatku B2.

**6.47. Postup v prípade chýbajúcich informácií RBC**

V oblasti, ktorá nie je identifikovaná ako miesto bez rádiového signálu, nie sú doručené informácie RBC a vlakové zariadenie ETCS aktivovalo brzdy (vlak nie je zastavený).

Úroveň 2

▼ **M3**

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„Chyba v komunikácii“,

rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii, keď stojí.

Ak nie je doručené nové MA, keď vlak zastane, osoba riadiaca dopravu/signalista povolí rušňovodičovi prejazd EOA uplatnením predpisu „Povolenie prejazdu EOA“ (oddiel 6.39).

#### 6.48. Postup v prípade zlyhania rádiovkej komunikácie

Dôjde k zlyhaniu rádiovkej komunikácie ETCS.

Úrovne 0, 1, 2 NTC

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič skontroluje úroveň ETCS, identifikáciu rádiovkej siete, identifikáciu RBC a telefónne číslo a opraví ich v prípade potreby [predpis „Manuálna zmena údajov“ (oddiel 6.1.2)].

Ak sa aj tak nedá nadviazať rádiová komunikácia s RBC, rušňovodič o situácii informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu.

##### a) Keď sa na úrovni 2 ETCS pripravuje pohyb a hnacia jednotka sa musí pohnúť v SH

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

##### b) Keď sa na úrovni 2 ETCS pripravuje tandemový pohyb

Rušňovodič nevedúcej hnacej jednotky informuje rušňovodiča vedúcej hnacej jednotky o zlyhaní rádiovkej komunikácie. Obaja rušňovodiči uplatnia vnútorné predpisy železničného podniku.

##### c) Vo všetkých ostatných prípadoch

Osoba riadiaca dopravu/signalista povolí rušňovodičovi, aby prešiel EOA uplatnením predpisu „Povolenie prejazdu EOA“ (oddiel 6.39).

#### 6.49. Postup v prípade zlyhania vlastnej skúšky

Úrovne 0, 1, 2 NTC

Keď sa rušňovodičovi zobrazia informácie o zlyhaní zariadenia ETCS, vypne vlakové zariadenie ETCS a potom ho znovu zapne, aby vyvolal novú vlastnú skúšku. Ak sa znovu zobrazia rovnaké informácie, rušňovodič sa pokúsi problém vyriešiť pomocou príslušných technických informácií. Ak sa tento pokus nepodarí alebo nie je možný, rušňovodič o situácii informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu.

Rušňovodič požiada o zmenu hnacej jednotky.

Ak sa hnacia jednotka musí uviesť do pohybu, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 15 dodatku B2.

▼ **M3****6.50. Postup v prípade zlyhania ovplyvňujúceho rádiové zariadenie vo vlaku**

Úrovne 0, 1, 2 NTC
--------------------

Keď sa zistí zlyhanie rádiového zariadenia vo vlaku, rušňovodič o situácii informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu.

**6.50.1. Počas prípravy hnacej jednotky**

Úroveň 2
----------

Rušňovodič požiada o zmenu hnacej jednotky.

Ak sa hnacia jednotka musí uviesť do pohybu, rušňovodič o tom informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu, uplatní predpisy železničného podniku a dodrží všetky pokyny, ktoré vydá osoba riadiaca dopravu/signalistu.

Ak sa hnacia jednotka nemusí uviesť do pohybu, rušňovodič vypne vlakové zariadenie ETCS.

**6.50.2. Počas jazdy**

Úroveň 1 s in-fill funkciou rádiom, úroveň 2
--

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 15 dodatku B2.

**6.51. Postup v prípade zlyhania DMI**

DMI zlyhá. Úrovne 0, 1, 2 NTC
----------------------------------

Keď DMI zlyhá, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 15 dodatku B2, pokiaľ na riadiacom pulte nie je k dispozícii iné DMI.

**6.52. POSTUP V PRÍPADE ZLYHANIA SYSTÉMU**

Úrovne 0, 1, 2 NTC
--------------------

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič sa pokúsi problém vyriešiť pomocou príslušných technických informácií.

Ak sa tento pokus nepodarí alebo nie je možný, rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 15 dodatku B2.

▼ **M3****6.53. Postup v prípade zlyhania NTC**

Úrovne 0, 1, 2 NTC
--------------------

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„[názov NTC] zlyhal“,

rušňovodič potvrdí a uplatní neharmonizované predpisy.

**6.54. Riadenie VBC**

Úrovne 0, 1, 2 NTC
--------------------

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

**6.55. Jazda v AD**

ATO vo vlaku zapína rušňovodič. Úrovne 1, 2
--

**6.55.1. Spustenie ATO**

Keď sa zobrazí nasledujúci symbol, rušňovodič môže spustiť automatizovanú prevádzku vlaku tak, že symbol vyberie:



Keď sa ATO spustí, zobrazí sa tento symbol:



Jazda v ATO

Keď sa zobrazí tento symbol:



rušňovodič:

- i) aktivuje „vynechanie miesta zastavenia“, ak si to vyžaduje cestovný poriadok alebo ak na to dostane pokyn;




▼ **M3**

ii) môže po zastavení v prevádzkovom bode zastavenia vlak manuálne posunúť, aby




upravil jeho polohu, smerom dopredu (keď sa zobrazí ) po upovedomení



všetkých cestujúcich alebo opačným smerom (keď sa zobrazí ) , ak to povolí osoba riadiaca dopravu/signalista, a po príslušnom upovedomení všetkých




cestujúcich, kým sa nezobrazí .

iii) obsluhuje otváranie/zatváranie dverí, ak je k tomu vyzvaný príslušnými pokynmi DMI.

#### 6.55.2. Vypnutie ATO

Rušňovodič môže vypnúť ATO buď:

i) zvolením tlačidla zodpovedajúceho danej ikone .

ii) použitím brzdy;

iii) vypnutím ATO;

iv) zvolením prejazdu.

Po vypnutí ATO rušňovodič uvidí ikonu zobrazujúcu súčasný režim ETCS a dodržiava predpis platný pre zvolený režim.

#### 6.56. Postup v prípade zlyhania TIMS

Úroveň 2, keď sa musí potvrdiť úplnosť vlaku

Keď prípravca vlaku/rušňovodič vlaku, ktorý má jazdiť alebo jazdí v oblasti na úrovni 2 ETCS, kde sa musí potvrdiť úplnosť vlaku, zistí, že systém TIMS nefunguje, uplatní predpis 15 dodatku B2.

#### 6.57. Postup v prípade poruchy počítadla kilometrov

Úrovne 1, 2

Keď sa zobrazí táto textová správa:

„porucha počítadla kilometrov“,

rušňovodič uplatní predpis 15 dodatku B2.

### 7. PREVÁDZKOVÉ PREDPISY PRE ZARIADENIE GSM/R PRE HLASOVÚ RÁDIOKOMUNIKÁCIU

#### 7.1. Výber režimu GSM-R

Rušňovodič musí zmeniť režim GSM-R.

Ak zobrazený režim GSM-R nezodpovedá úlohe, ktorá sa má vykonať (jazda alebo posunovanie vlaku), rušňovodič zvolí správny režim.

▼ **M3****7.2. VLOŽENIE FUNKČNÉHO ČÍSLA**

Prípravca vlaku/rušňovodič vykoná registráciu.

Prípravca vlaku/rušňovodič vloží funkčné číslo:

- i) čo najskôr pred prvotným odchodom;
- ii) vždy, keď sa funkčné číslo zmení.

**7.3. VÝBER SIETE GSM-R NA HRANIČNOM PRIECHODE**

Vlak sa približuje k hraničnému priechodu.

**7.3.1. Zablokovanie automatického výberu siete**

Pri približovaní sa k úseku v blízkosti hraníc siete rušňovodič zablokuje funkciu (vlakového) automatického výberu siete vo vozidlovom rádiu, ak je aktivovaná, keď na to dostane pokyn v tabuľkách traťových pomerov.

**7.3.2. Výber inej siete GSM-R**

Keď v súlade s tabuľkami traťových pomerov alebo označením siete GSM-R



dostane rušňovodič pokyn, aby vybral inú sieť GSM-R, zvolí indikovanú sieť GSM-R vo vozidlovom rádiu, pokiaľ sieť nie je vybraná na základe príkazu traťového zariadenia ETCS. Ak rušňovodič práve uskutočňuje núdzové volanie, nepokračuje v manuálnom výbere, kým je volanie aktívne.

\* Na určenie presných rozmerov a usporiadania návestnej tabule treba použiť normu EN 16494:2015.

**7.4. Vykonanie zrušenia registrácie**

Zrušenie registrácie vlaku sa musí uskutočniť manuálne.

Na konci jazdy vlaku alebo ak o to požiadala osoba riadiaca dopravu/signalista, rušňovodič vykoná zrušenie registrácie.

**7.5. (nepoužíva sa)****7.6. Postup v prípade zlyhania vlastnej skúšky**

Keď sa zobrazí textová správa oznamujúca zlyhanie vlastnej skúšky vozidlového rádia GSM-R (napr. „Vlastná skúška zlyhala“), rušňovodič o situácii informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu.

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 8 dodatku B2.

**▼ M3****7.7. Postup v prípade chýbajúcej siete GSM-R po uvedení vlaku do prevádzky**

Keď sa zobrazí textová správa oznamujúca chýbajúcu sieť GSM-R (napr. „Žiadna sieť“, „Chýba signál GSM-R“), rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia predpis 8.2 dodatku B2.

**7.8. (nepoužíva sa)****7.9. Postup v prípade zlyhania zrušenia registrácie**

Ak zrušenie registrácie nie je možné, rušňovodič informuje o situácii osobu riadiacu dopravu/signalistu, uplatní predpisy železničného podniku a dodržiava všetky vydané pokyny.

**7.10. Prijímanie opatrení v prípade nedostupnosti funkčného čísla**

Keď sa zobrazí textová správa oznamujúca, že vložené funkčné číslo nie je dostupné (napr. „Číslo nedostupné“), prípravca vlaku/rušňovodič skontroluje číslo a znova sa pokúsi o registráciu pomocou správneho čísla.

Ak registrácia opäť zlyhá, informuje o situácii osobu riadiacu dopravu/signalistu, uplatní predpisy železničného podniku a dodržiava všetky vydané pokyny.

**7.11. Prijímanie opatrení v prípade, že sa funkčné číslo už používa**

Keď sa zobrazí textová správa oznamujúca, že vložené funkčné číslo sa už používa (napr. „Číslo sa už používa“ alebo „Číslo už pridelené“), prípravca vlaku/rušňovodič skontroluje číslo a znova sa pokúsi o registráciu pomocou správneho čísla.

Ak bolo použité funkčné číslo správne, prípravca vlaku/rušňovodič zavolá na dané funkčné číslo a požiada druhú stranu, aby zrušila registráciu aktuálneho čísla, pokiaľ tomu nebránia neharmonizované predpisy.

- i) Ak sa spojenie podarilo a druhá strana zrušila registráciu príslušného čísla, prípravca vlaku/rušňovodič znovu začne postup registrácie funkčného čísla.
- ii) Ak spojenie ostalo bez reakcie, prípravca vlaku/rušňovodič vlaku spustí nútené zrušenie registrácie konkrétneho funkčného čísla.

Vo všetkých ostatných prípadoch prípravca vlaku/rušňovodič o tomto probléme informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu a dodržiava všetky vydané pokyny.

**7.12. Postup v prípade zlyhania pri registrácii funkčného čísla**

Ak nie je možné zaregistrovať funkčné číslo, prípravca vlaku/rušňovodič o situácii informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu, uplatní predpisy železničného podniku a dodržiava všetky vydané pokyny.

**7.13. Verejná sieť GSM ako hlavná komunikačná sieť (ak je táto možnosť k dispozícii vo vlakovom zariadení)****7.13.1. Prechod z GSM-R na verejnú sieť GSM**

Ak rušňovodič dostane pokyny prostredníctvom návestnej tabule označujúcej vstup do siete GSM alebo prostredníctvom pokynov v tabuľkách traťových pomerov, vyberie indikovanú verejnú sieť GSM, pokiaľ sieť nie je vybraná automaticky.

▼ **M3**

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

7.13.2. *Prechod z verejnej siete GSM na GSM-R*

Ak rušňovodič dostane pokyny prostredníctvom návestnej tabule označujúcej (opätovný) vstup do siete GSM-R alebo prostredníctvom pokynov v tabuľkách traťových pomerov, vyberie indikovanú sieť GSM-R, pokiaľ sieť GSM-R nie je vybraná automaticky.

Ak sieť GSM-R nie je k dispozícii, rušňovodič uplatní predpis 8.2 dodatku B2.

7.14. **Verejná sieť GSM ako záložná komunikačná sieť (ak je táto možnosť k dispozícii vo vlakovom zariadení)**7.14.1. *Prechod z GSM-R na verejnú sieť GSM*

Ak dôjde k strate pripojenia k sieti GSM-R, rušňovodič vyberie náhradnú verejnú sieť GSM, ak je na to oprávnený v súlade s pokynmi predtým vydanými osobou riadiacou dopravu/signalistom alebo uvedenými v zbierke predpisov a/alebo tabuľkách traťových pomerov, pokiaľ nie je vlakový terminál GSM-R konfigurovaný na vykonanie automatického výberu siete.

Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu/signalista uplatnia neharmonizované predpisy.

7.14.2. *Prechod z verejnej siete GSM na GSM-R*

Ak rušňovodič dostane pokyn od osoby riadiacej dopravu/signalistu alebo na základe pokynov v zbierke predpisov a/alebo tabuľkách traťových pomerov, manuálne vyberie indikovanú sieť GSM-R vo vozidlovom rádiu, pokiaľ nie je vlakový terminál GSM-R konfigurovaný na vykonanie automatickej voľby siete.

## 8. ČASŤ A – ZÁMERNE NEVYPLNENÁ

## 9. ČASŤ B – ZOZNAM PREVÁDZKOVÝCH KATEGÓRIÍ VLAKOV ETCS

Prevádzkové kategórie vlakov ETCS sú uvedené v tejto tabuľke:

Označenie	Typ vlaku	Typ brzdy	Nedostatok prevýšenia
PASS 1	osobný vlak	P	80
PASS 2			130
PASS 3			150
TILT 1	osobný vlak s nakláňacou schopnosťou		165
TILT 2			180
TILT 3			210
TILT 4			225
TILT 5			245
TILT 6			275
TILT 7			300

## ▼ M3

Označenie	Typ vlaku	Typ brzdy	Nedostatok prevýšenia
FP 1	nákladný vlak		80
FP 2			100
FP 3			130
FP 4			150
FG 1		G	80
FG 2			100
FG 3			130
FG 4			150

## 10. ČASŤ C – TABUĽKA ODKAZOV NA NEHARMONIZOVANÉ PREDPISY

V tejto časti sa uvádzajú neharmonizované predpisy dodatku A.

V tabuľke sa ďalej vymedzuje subjekt (IM alebo železničný podnik), ktorý je zodpovedný za stanovenie akýchkoľvek ďalších potrebných podrobností pre každý z týchto predpisov vo svojom príslušnom systéme riadenia bezpečnosti.

Odkaz	Subjekt	Zodpovedný
5.1.1	Sledovanie trate rušňovodičom prostredníctvom signalizácie na stanovišti rušňovodiča	RU
6.2.4 6.39 6.41.2	Kontrola podmienok trate	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Kontrola potrebných obmedzení a/alebo pokynov na jazdu v SR	IM
6.2.4 6.39 6.41.2	Kontrola rýchlostných obmedzení nižších, než je maximálna rýchlosť pre SR	IM
6.3.1	Manuálny vstup do SH	RU
6.3.3	Jazda v SH	IM
6.3.6	SH zamietnuté RBC/žiadosť o SH zlyhala	IM
6.3.7	Prechod vymedzenou hranicou oblastí posunovania	IM
6.7.1	Oznámenie o prechode na úrovni 0 ETCS	IM
6.7.3	Jazda na úrovni 0 ETCS	IM
6.11.1	Oznámenie o prechode na úrovni NTC ETCS	IM
6.11.3	Jazda na úrovni NTC ETCS	IM
6.15	Potvrdenie LS	IM
6.15	Jazda v LS	IM
6.16	Potvrdenie UN	IM

▼ **M3**

Odkaz	Subjekt	Zodpovedný
6.16	Jazda v UN	IM
6.17	Potvrdenie SN	IM
6.17	Jazda v SN	IM
6.28	Znenie zvukového výstražného zariadenia	IM
6.33.1	Odvolaie povolenia na jazdu vlaku ERTMS	IM
6.34.3	Ochrana a opätovný štart posunovania	IM
6.40.2	Vlak je zamietnutý, keď sa pripravuje na jazdu	IM
6.41.4	Zastavenie v SH	IM
6.45	Postup v prípade chyby čítania balízy	IM
6.48 písm. a)	Postup v prípade zlyhania rádiovkej komunikácie, keď sa požaduje SH	IM
6.53	Postup v prípade zlyhania NTC	IM
6.54	Riadenie VBC	IM
7.11	Prijímanie opatrení v prípade, že sa funkčné číslo už používa	IM
7.13.1	Prechod z GSM-R na verejnú sieť GSM	IM
7.14.1	Prechod z GSM-R na verejnú sieť GSM	IM

**▼M3***Dodatok B***Základné prevádzkové zásady a spoločné prevádzkové predpisy****▼B****B1. Základné prevádzkové zásady**

1. Pri metóde udeľovania súhlasu na jazdu vlaku sa medzi vlakmi musí zachovať bezpečný interval.
2. Vlak je prevádzkovaný na úseku trate len v prípade, ak je zostava vlaku zlučiteľná s infraštruktúrou.
3. Pred začiatkom jazdy alebo pred pokračovaním v nej sa musí zabezpečiť, aby boli cestujúci, personál a tovar prepravovaní bezpečne.
4. Vlak môže začať jazdu alebo v nej pokračovať až po získaní súhlasu na jazdu a všetkých potrebných informácií na vymedzenie podmienok tohto súhlasu.
5. Ak je známe alebo ak existuje podozrenie, že by jazda nebola bezpečná, musí sa vlaku zabrániť pokračovať v jazde na úseku trate, až kým sa neprijmú opatrenia, ktoré vlaku umožnia bezpečne pokračovať v jazde.
6. Vlak nesmie pokračovať v prevádzke, ak sa v každom ohľade zistí, že to nie je bezpečné, až pokiaľ sa neprijmú opatrenia, ktoré vlaku umožnia bezpečne pokračovať v jazde.

**B2. Spoločné prevádzkové predpisy**

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

**1. PIESKOVANIE**

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

- v oblasti výhybiiek a priecestí,
- počas brzdenia pri rýchlostiach nižších ako 20 km/h,
- v prípade stojaceho vlaku.

Výnimky z uvedených prípadov sa uplatňujú:

- ak existuje riziko prejedenia návesti „stoj“ (Signal Passed At Danger, SPAD) alebo v prípade iného závažného incidentu a keď by pieskovanie mohlo zvýšiť adhéziu,
- pri rozjazde vlaku,
- keď sa vyžaduje odskúšanie pieskovacieho zariadenia na hnacej jednotke.

**▼ B****2. ODCHOD VLAKU**

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

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

— po splnení podmienok na jazdu vlaku,

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

**3. NEUDELENIE SÚHLASU NA JAZDU VLAKU V PREDPOKLADANOM ČASE**

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

**4. ÚPLNÁ PORUCHA PREDNÝCH SVETIEL**

Ak rušňovodič nie je schopný zapnúť žiadne z predných svetiel:

**4.1. Za dobrej viditeľnosti**

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

**4.2. Za tmy alebo zníženej viditeľnosti**

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

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

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

**5. ÚPLNÁ PORUCHA KONCOVEJ NÁVESTI**

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



**▼B**

2. Rušňovodič potom skontroluje, či je vlak celý, a v prípade potreby opraví/vymení koncovú návěsť vlaku.
  
3. Rušňovodič nahlási osobe riadiacej dopravu, že vlak je pripravený pokračovať. V opačnom prípade, ak oprava nie je možná, vlak nesmie pokračovať, pokiaľ sa osoba riadiaca dopravu nedohodne s rušňovodičom na osobitných opatreniach.

**6. PORUCHA ZVUKOVÉHO VÝSTRAŽNÉHO ZARIADENIA VLAKU**

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

**7. PORUCHA PRIECESTIA****7.1. Zastavenie prejazdu vlakov cez priecestie v poruche**

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

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

1. Ak povaha poruchy umožňuje vlakom pokračovať v jazde, povolí sa rušňovodičom jednotlivých vlakov, aby pokračovali v jazde a prešli cez priecestie.
  
2. Po tom, ako rušňovodič dostane pokyn prejsť cez priecestie v poruche, rušňovodič prejde cez dané priecestie podľa tohto pokynu. Ak je na priecestí prekážka, rušňovodič prijme všetky možné opatrenia nevyhnutné na zastavenie.
  
3. Počas príjazdu k priecestiu rušňovodič v prípade potreby, alebo ak na to dostal oficiálny pokyn od osoby riadiacej dopravu, použije zvukové výstražné zariadenie. V prípade, že priecestie je voľné, rušňovodič pokračuje a zrýchli vlak hneď, ako čelo vlaku jednoznačne prejde cez priecestie.

**8. PORUCHA HLASOVEJ RÁDIOKOMUNIKÁCIE****8.1. Porucha rádiového systému vlaku zistená počas prípravy vlaku**

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

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

Všetky druhy porúch

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

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

Porucha vo vlaku

Vlak s poruchou hlasovej rádiokomunikácie môže:

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

**9. JAZDA PODĽA ROZHĽADU**

Ak má rušňovodič jazdiť podľa rozľadu, musí:

- jazdiť obozretne, kontrolovať rýchlosť vzhľadom na viditeľnosť trate pred sebou, aby mohol v rámci viditeľnej časti zastaviť na krátku vzdialenosť pred akýmkoľvek vozidlom, návěstidlom zakazujúcim jazdu alebo prekážkou na infraštruktúre, a
- dodržať maximálnu rýchlosť pre jazdu podľa rozľadu.

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

**10. POMOC PRI PORUCHE VLAKU**

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

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

- potrebný druh pomocného vlaku,
- či je požadovaný konkrétny smer (čelo alebo koniec),
- poloha vlaku, ktorý má poruchu.

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

- kým nepríde pomocný vlak alebo
- kým sa rušňovodič s osobou riadiacou dopravu nedohodnú na alternatívnych opatreniach.

**▼ B**

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

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

- polohe vlaku, ktorý má poruchu,
- mieste, kam sa má vlak s poruchou odtiahnuť.

4. Rušňovodič spojeného vlaku zabezpečí, aby:

- bol pomocný vlak spriahnutý s vlakom, ktorý má poruchu, a
- bol skontrolovaný brzdiaci účinok vlaku, bola pripojená automatická brzda (ak je zlučiteľná) a vykonaná skúška brzdy.

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

**▼ M3**

## 11. POVOLENIE NA PREJDENIE KONCA DOVOLENEJ JAZDY

Rušňovodič príslušného vlaku musí mať súhlas na prejdenie konca dovoľenej jazdy.

Pri udeľovaní povolenia musí dať osoba riadiaca dopravu/signalista rušňovodičovi všetky pokyny týkajúce sa jazdy. Rušňovodič sa musí riadiť podľa týchto pokynov a nesmie prekročiť žiadne obmedzenie rýchlosti, ktoré je uložené, až kým nepríde na miesto, kde je možné pokračovať v bežnej prevádzke.

**▼ B**

## 12. CHYBY TRAŤOVÉHO NÁVESTENIA

Ak sa zistí niektorá z týchto chýb:

- návesť sa nezobrazuje tam, kde by mala byť zobrazená,
- na návestidle sa zobrazuje nesprávna návesť,
- pri jazde k návestidlu sa zobrazuje nesprávny sled návestí,
- návesť na návestidle nie je zreteľne viditeľná,

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

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

## 13. NÚDZOVÉ VOLANIE

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

**▼ B**

Okrem toho rušňovodič musí:

- okamžite znížiť rýchlosť vlaku na rýchlosť vhodnú pre jazdu podľa rozhl'adu a
- ísť podľa rozhl'adu, pokiaľ od osoby riadiacej dopravu nedostal iný pokyn, a
- riadiť sa pokynmi osoby riadiacej dopravu.

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

**▼ M3**

Každý, kto prijme núdzové volanie, počúva, nezasahuje do prebiehajúcej komunikácie okrem prípadov, keď poskytuje údaje relevantné z hľadiska kontextu.

#### 14. OKAMŽITÉ OPATRENIA NA ZAMEDZENIE NEBEZPEČENSTVA PRE VLAKY

Personál železničného podniku/manadžera infraštruktúry, ktorý sa dozvie o nebezpečenstve pre vlaky, podnikne okamžité kroky na zastavenie všetkých vlakov, ktorých sa to môže týkať, upozorní osobu riadiacu dopravu/signalistu a prijme všetky ďalšie opatrenia potrebné na zamedzenie vzniku škody alebo strát, a najmä:

1. Každý rušňovodič, ktorý sa dozvie o nebezpečenstve hroziacom jeho vlaku, ho zastaví hneď, ako je to bezpečné, a okamžite na nebezpečenstvo upozorní osobu riadiacu dopravu/signalistu pomocou núdzového volania.
2. Každá osoba riadiaca dopravu, ktorá/každý signalista, ktorý sa dozvie o nebezpečenstve, na to podľa potreby upozorní všetkých rušňovodičov prostredníctvom núdzového volania alebo pomocou akýchkoľvek iných dostupných prostriedkov.

**▼ B**

#### 15. PORUCHA VOZIDLOVÉHO ZARIADENIA

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

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

**▼ M3**

Ak rušňovodič zistí akúkoľvek poruchu vozidlového zariadenia ovplyvňujúcu prevádzku vlaku:

- informuje osobu riadiacu dopravu/signalistu o situácii, polohe a obmedzeniach vlaku, ak by vlaku bolo povolené pokračovať v jazde,
- nezačne ani neobnoví jazdu, kým mu na to osoba riadiaca dopravu/signalista nevydá povolenie.

Ak osoba riadiaca dopravu/signalista vydá povolenie na začatie alebo pokračovanie jazdy vlaku, rušňovodič pokračuje v jazde v súlade s obmedzeniami vlaku.

**▼ B**

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

**▼ B**

## 16. PREJDENIE KONCA DOVOLENEJ JAZDY BEZ POVOLENIA

- Ak rušňovodič zistí, že vlak prešiel koniec dovolenej jazdy bez povolenia, musí vlak okamžite zastaviť.
- Ak je vlak zastavený prostredníctvom ATP/TPS, rušňovodič prijme opatrenia na podporu núdzovej brzdy.
- Rušňovodič informuje osobu riadiacu dopravu.
- Ak osoba riadiaca dopravu zistí, že vlak prešiel koniec dovolenej jazdy bez povolenia, musí okamžite prijať potrebné opatrenia na zastavenie vlaku.
- Rušňovodič a osoba riadiaca dopravu musia prijať všetky potrebné opatrenia, aby zabránili akémukoľvek pohybu.

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

## 17. PORUCHA TRAŤOVÉHO ZARIADENIA VRÁTANE TROLEJOVÉHO VEDENIA

- Manažér infraštruktúry určí, či porucha traťového zariadenia (vrátane trolejového vedenia) ovplyvňuje bezpečnú a/alebo efektívnu prevádzku vlakov.
- Manažér infraštruktúry poskytne rušňovodičovi všetky potrebné pokyny, podľa ktorých má v prípade takejto poruchy konať, ako sa uvádza v bode 4.2.1.2.2.3 tohto nariadenia.
- Ak rušňovodič zistí akúkoľvek poruchu akéhokoľvek traťového zariadenia (vrátane trolejového vedenia), ktorá ovplyvňuje bezpečnú a/alebo efektívnu prevádzku vlakov, čo najskôr o situácii informuje osobu riadiacu dopravu a riadi sa pokynmi vydanými osobou riadiacou dopravu.

**▼ M3**

## 18. VSTUP DO OBSADENÉHO ÚSEKU KOĽAJE V STANICI

- V prípade neplánovaného vstupu na obsadený úsek koľaje osoba riadiaca dopravu/signalista pred povolením vstupu na obsadený úsek koľaje zabezpečí, aby boli zúčastnení rušňovodiči informovaní o okolnostiach.
- Vo všetkých prípadoch, keď vlak musí vstúpiť na obsadený úsek koľaje, osoba riadiaca dopravu/signalista získa pred povolením vstupu na obsadený úsek koľaje potvrdenie o tom, že vlak alebo vozidlá nachádzajúce sa na danej koľaji sa nebudú pohybovať smerom k vlaku, ktorý vstupuje na obsadený úsek koľaje.

**▼ B***Dodatok C***Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti****C1. Ústna komunikácia****1. Rozsah pôsobnosti a účel**

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

**2. Komunikácia týkajúca sa bezpečnosti****2.1. Komunikačná štruktúra**

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

— svoju presnú polohu,

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

Rušňovodiči sa identifikujú číslom a polohou vlaku.

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

**2.2. Metodika komunikácie**

Každý, kto odosiela správu, musí:

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

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

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

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

**▼ B**2.3. *Obsah komunikácie*

Všetci účastníci použijú na identifikáciu tieto správy:

— osoba riadiaca dopravu:

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

— rušňovodič:

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

Všetci účastníci používajú pri komunikačnom postupe túto terminológiu:

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

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

Situácia	Štandardná terminológia
Výraz oznamujúci núdzovú situáciu	<i>mayday, mayday, mayday</i>

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

**▼ M3**2.4. *Slovník pojmov železničnéj terminológie*

Železničný podnik musí v prípade potreby vypracovať slovník pojmov železničnéj terminológie pre každú sieť, na ktorej jazdia jeho vlaky. Musí obsahovať pojmy bežne používané v jazyku zvolenom železničným podnikom a v „používateľskom“ jazyku manažéra (manažérov) infraštruktúry, ktorého infraštruktúru železničný podnik používa, vychádzajúce z terminológie používanej príslušným manažérom infraštruktúry.

3. **Pravidlá komunikácie**

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

**▼ B**3.1. *Medzinárodná fonetická abeceda*

Medzinárodná fonetická abeceda sa používa:

- na identifikáciu písmen abecedy,
- na hláskovanie slov a názvov miest, ktoré majú zložitú výslovnosť alebo môžu byť nesprávne porozumené,
- pri identifikácii označenia návestidiel alebo výhybiiek.

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

3.2. *Čísła*

Čísła sa musia vyslovovať po jednotlivých čísliciach:

0 = nula
1 = jeden
2 = dva
3 = tri
4 = štyri
5 = päť
6 = šesť
7 = sedem
8 = osem
9 = deväť

**▼ M3****C2. Európske pokyny**1. **Úvod**

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



**▼ M3**

1. povolenie na prejdienie konca dovolenej jazdy;
2. povolenie na ďalšiu jazdu po zastavení;
3. povinnosť zostať stáť;
4. zrušenie pokynu;
5. rozkaz na jazdu s obmedzením rýchlosti;
6. rozkaz na jazdu podľa rozhl'adu;
7. povolenie na ďalšiu jazdu po príprave na jazdu;
8. povolenie na prejdienie priecestia v poruche;
9. rozkaz na jazdu s obmedzením trakčnej sústavy;

## 10. – 20. VYHRADENÉ

Čísla 1 až 20 sú vyhradené pre európske pokyny.

Používanie čísiel 1 – 4 a 7 európskych pokynov je povinné pre ETCS v súlade s predpismi dodatku A.

Vždy, keď osoba riadiaca dopravu/signalista potrebuje vydať prevádzkový pokyn, pre ktorý existuje európsky pokyn, osoba riadiaca dopravu/signalista použije tento európsky pokyn. Ak sa v prevádzkovom pokyne týkajúcom sa systému triedy B vyžaduje viac informácií než v európskych pokynoch, možno miesto neho použiť vnútroštátny pokyn. V takom prípade môže manažér infraštruktúry stanoviť tieto požiadavky vo svojich vnútroštátnych pokynoch.

Ak sú vnútroštátne pokyny vypracované jednotlivými manažérmi infraštruktúry očíslované, začínajú sa od čísla 21.

Vnútroštátne pokyny musia mať minimálne rovnaký obsah ako európske pokyny.

**▼ B**2. **Obsah**

Prevádzkový pokyn musí obsahovať minimálne tieto údaje:

- kde bol vydaný (poloha osoby riadiacej dopravu),
- dátum, kedy bol vydaný (neplatí pri ústnom pokyne),
- na ktorý vlak/ ► **M3** posunovaciú zostavu ◀ sa vzťahuje,
- jasné, presné a jednoznačné pokyny,
- jedinečnú identifikáciu stanovenú osobou riadiacou dopravu.

V závislosti od okolností môže prevádzkový pokyn obsahovať aj:

- čas, kedy bol vydaný,
- kde sa uvedený vlak/ ► **M3** posunovacia zostava ◀ nachádza, na ktorú polohu sa vzťahuje,
- identifikáciu rušňovodiča,
- identifikáciu osoby, ktorá ho vydala,
- overenie (podpis alebo elektronické potvrdenie) o prijatí pokynu.

**▼ B**

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

**▼ M3**

Na základe výnimky možno európsky pokyn 3 zrušiť aj európskym pokynom 1, 2 alebo 7 bez toho, aby sa vyžadoval osobitný európsky pokyn 4.

**▼ B****3. Doručenie prevádzkových pokynov****▼ M3**

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

**▼ B**

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

Prevádzkový pokyn sa doručí čo najbližšie k dotknutej oblasti.

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

Osoba riadiaca dopravu vydáva prevádzkový pokyn iba vtedy, ak bolo identifikované číslo vlaku a, v prípade potreby, poloha vlaku/ ► **M3** posunovacej zostavy ◀. Pred uplatnením prevádzkového pokynu rušňovodič skontroluje, či sa prevádzkový pokyn týka jeho vlaku/ ► **M3** posunovacej zostavy ◀ a jeho aktuálnej alebo identifikovanej polohy.

**4. Informovanosť o prevádzkových pokynoch**

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

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

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

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

**▼ M3****6. Európske pokyny**

V európskom pokyne sa každému zaškrťavaciemu políčku, každej kolónke s informáciami a možnosťou vloženia údajov do kolónky prideli vlastný abecedný alebo numerický identifikátor. Číslovaným identifikátorom, ktoré sú súčasťou viac ako jedného európskeho pokynu, sa namiesto čísla európskeho pokynu prideli identifikátor začínajúci znakom „x“. Tento znak „x“ sa môže nahradiť číslom európskeho pokynu len pri digitálnom prenose tohto pokynu.

**▼ M3**

Zatiaľ čo obsah a identifikátory sú pevne stanovené a musí sa dodržiavať abecedné a číselné poradie identifikátorov, samotný formát je orientačný.

Ak sa špecifické zaškrťavacie políčko, kolónka alebo možnosť vloženia údajov do kolónky v členskom štáte alebo v sieti manažéra infraštruktúry nepoužíva, nie je povinné zobrazovať toto zaškrťavacie políčko, túto kolónku alebo možnosť vloženia údajov do kolónky v európskom pokyne.

Nepridáva sa žiadne zaškrťavacie políčko, kolónka ani možnosť vloženia údajov do kolónky.

Rozsah pôsobnosti každej jednotlivej kolónky nemôže presahovať rozsah pôsobnosti európskeho pokynu, ku ktorému patrí.

Manažér infraštruktúry a železničný podnik môžu doplniť usmernenie o tom, ako vyplniť a čítať tlačivá európskych pokynov pod podmienkou, že toto usmernenie nie je súčasťou komunikačného postupu.

## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 1 – Súhlas na prejdenie konca dovolenej jazdy</b> <b>1</b>			
<input type="checkbox"/> <b>Má povolenie prejsť EOA</b> <b>1.10</b>			
na <input type="text"/>		a na <input type="text"/>	
1.11.1 Km   1.11.2 Návesť		1.12.1 Km   1.12.2 Návesť	
od <input type="text"/>		do <input type="text"/>	
1.14.1 Poloha   1.14.2 Km   1.14.3 Návesť		1.15.1 Poloha   1.15.2 Km   1.15.3 Návesť	
<input type="checkbox"/> <b>Jazda v SH</b> <b>1.20</b>			
<input type="checkbox"/> <b>Má výnimku z jazdy podľa rozhradu</b> <b>x.25</b>			
<input type="checkbox"/> <b>Stanovená rýchlosť SR na</b> <input type="text"/> <b>x.30</b> x.31.1 Km/h   x.31.2 Mph			
<input type="checkbox"/> <b>Stanovená vzdialenosť SR na</b> <input type="text"/> <b>x.35</b> x.36 Metrov			
<input type="checkbox"/> <b>Nepresiahnuť rýchlosť</b> <input type="text"/> <b>medzi</b>   <b>v</b> <input type="text"/> <b>a</b> <input type="text"/> <b>x.41</b> x.42.1 Km/h   x.42.2 Mph x.43 Poloha x.44 Poloha			
na <input type="text"/>		a <input type="text"/>	
x.45.1 Koľaj   x.45.2 Trať		x.46.1 Koľaj   x.46.2 Trať	
od <input type="text"/>		do <input type="text"/>	
x.47.1 Km   x.47.2 Návesť		x.48.1 Km   x.48.2 Návesť	
<input type="checkbox"/> <b>Preskúmajte trasu z tohto dôvodu</b> <input type="text"/> <b>a nahláste zistenia (komu)</b> <input type="text"/> <b>x.90</b> x.91 [ voľný text ] x.92 [ voľný text ]			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> <input type="text"/> <b>x.95</b> x.96 [ voľný text ]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hodiac sa možnosti označte krížikom v zaškrtnávacích políčkach takto: <input checked="" type="checkbox"/>			
V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiac sa možnosti takto:		<input type="checkbox"/> x.47.1 Km   <del>x.47.2 Návesť</del>	
V hodiach sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach.			

## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 2 – Súhlas na ďalšiu jazdu po zastavení</b> 2			
<input type="checkbox"/> Ak nebolo doručené MA, má povolenie na ďalšiu jazdu v SR 2.10 [alebo] <input type="checkbox"/> Má povolenie na ďalšiu jazdu v SH 2.11			
<input type="checkbox"/> Má výnimku z jazdy podľa rozhľadu x.25			
<input type="checkbox"/> Stanovená rýchlosť SR na <input type="text"/> x.30 x.31.1 Km/h   x.31.2 Mph			
<input type="checkbox"/> Stanovená vzdialenosť SR na <input type="text"/> x.35 x.36 Metrov			
<input type="checkbox"/> Nepresiahnuť rýchlosť <input type="text"/> medzi   v <input type="text"/> a <input type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h   x.42.2 Mph x.43 Poloha x.44 Poloha na <input type="text"/> a <input type="text"/> x.45.1 Kofaj   x.45.2 Trať x.46.1 Kofaj   x.46.2 Trať od <input type="text"/> do <input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návesť x.48.1 Km   x.48.2 Návesť			
<input type="checkbox"/> Preskúmajte trasu z tohto dôvodu <input type="text"/> a nahláste zistenia (komu) <input type="text"/> x.90 x.91 [voľný text] x.92 [voľný text]			
<input type="checkbox"/> Dodatočné pokyny <input type="text"/> x.95 x.96 [voľný text]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hodiac sa možnosti označte krížikom v zaškrtačiacich políčkach takto:		<input checked="" type="checkbox"/> V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiac sa možnosti takto:	<input type="text"/> x.47.1 Km   <del>x.47.2</del> Návesť
		V hodiacich sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach.	

▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 3 – Príkaz na státie</b> 3			
<input type="checkbox"/> Zostáva stáť v súčasnej polohe 3.10			
<input type="checkbox"/> Ukončí jazdu 3.15			
<input type="checkbox"/> Zruší dostupné MA 3.20			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> x.95		<input type="text"/> x.96 [ voľný text ]	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hodiace sa možnosti označte krížikom v zaškrtnávacích políčkach takto: <input checked="" type="checkbox"/>			
V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiace sa možnosti takto:		<input type="text"/> <b>x.47.1</b> Km   <b>x.47.2</b> <b>Návesť</b>	
V hodiach sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach.			

▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 4 – Zrušenie pokynu</b> 4			
<input type="checkbox"/> <b>Prevádzkový pokyn</b> <input type="text"/> sa odoberie 4.10 4.11 Jedinečná identifikácia			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> <input type="text"/> x.95 x.96 [volný text]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<p><b>Pokyny pre používateľa:</b>  Hodiace sa možnosti označte krížikom v zaškrtnávacích políčkach takto:</p> <input checked="" type="checkbox"/>			
V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiace sa možnosti takto:		<input type="text"/>	
		x.47.1 Km   x.47.2 Návěst	
V hodiach sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarami.			

## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 5 – Rozkaz na jazdu s obmedzením rýchlosti</b> 5			
<input type="checkbox"/> <b>Nepresiahnuť rýchlosť</b> x.41	<input type="text"/> x.42.1 Km/h   x.42.2 Mph	medzi   v	<input type="text"/> a <input type="text"/> x.43 Poloha x.44 Poloha
		na	<input type="text"/> a <input type="text"/> x.45.1 Kofaj   x.45.2 Trať x.46.1 Kofaj   x.46.2 Trať
		od	<input type="text"/> do <input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návesť x.48.1 Km   x.48.2 Návesť
<b>Obmedzenie rýchlosti uvedené na traťových tabuliach</b> <input type="checkbox"/> <b>áno</b> 5.67 [alebo] <input type="checkbox"/> <b>nie</b> 5.68			
<input type="checkbox"/> <b>Preskúmajte trasu z tohto dôvodu</b> x.90	<input type="text"/> x.91 [volný text]	a nahláste zistenia (komu)	<input type="text"/> x.92 [volný text]
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> x.95	<input type="text"/> x.96 [volný text]		
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hodiace sa možnosti označte krížikom v zaškrtnávacích políčkach takto:			
<input checked="" type="checkbox"/>		V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiace sa možnosti takto:	
		<input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návesť	
V hodiaciach sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach.			



## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 6 – Rozkaz na jazdu podľa rozhľadu</b> 6			
<input type="checkbox"/> Jazda podľa rozhľadu 6.40 [o]			
<input type="checkbox"/> Nepresiahnuť rýchlosť <input type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h   x.42.2 Mph			
medzi   v <input type="text"/> a <input type="text"/> x.43 Poloha x.44 Poloha na <input type="text"/> a <input type="text"/> x.45.1 Kofaj   x.45.2 Trať x.46.1 Kofaj   x.46.2 Trať od <input type="text"/> do <input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návest x.48.1 Km   x.48.2 Návest			
<input type="checkbox"/> Preskúmajte trasu z tohto dôvodu x.90		<input type="text"/> a na hlásenie zistenia (komu) <input type="text"/> x.91 [voľný text] x.92 [voľný text]	
<input type="checkbox"/> Dodatočné pokyny x.95		<input type="text"/> x.96 [voľný text]	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hoďiace sa možnosti označte krížikom v zaškrtnutých poličkách takto:		V prípade viacerých možností preškrtnite nehoďiace sa možnosti takto:	
<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návest	
		V hodiach sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarkach.	

## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 7 – Súhlas na ďalšiu jazdu po príprave na jazdu</b> 7			
<input type="checkbox"/> <b>Má povolenie začať v SR</b> 7.10 [alebo] <input type="checkbox"/> <b>Má povolenie začať v SH</b> 7.11  smerom <input type="text"/> k <input type="text"/> 7.12.1 Poloha   7.12.2 Návesť			
<input type="checkbox"/> <b>Má povolenie prejsť EOA</b> na <input type="text"/> 7.21 Návesť a na <input type="text"/> 7.22 Návesť 7.20 [od] <input type="checkbox"/> <b>Je zakázané použiť funkciu zrušenia</b> 7.23			
<input type="checkbox"/> <b>Má výnimku z jazdy podľa rozhľadu</b> x.25			
<input type="checkbox"/> <b>Stanovená rýchlosť SR na</b> <input type="text"/> x.31.1 Km/h   x.31.2 Mph x.30			
<input type="checkbox"/> <b>Stanovená vzdialenosť SR na</b> <input type="text"/> x.36 Metrov x.35			
<input type="checkbox"/> <b>Nepresiahnuť rýchlosť</b> <input type="text"/> x.42.1 Km/h   x.42.2 Mph medzi   v <input type="text"/> x.43 Poloha a <input type="text"/> x.44 Poloha x.41 na <input type="text"/> x.45.1 Kofaj   x.45.2 Trať a <input type="text"/> x.46.1 Kofaj   x.46.2 Trať od <input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návesť do <input type="text"/> x.48.1 Km   x.48.2 Návesť			
<input type="checkbox"/> <b>Preskúmajte trasu z tohto dôvodu</b> <input type="text"/> x.91 [volný text] a nahláste zistenia (komu) <input type="text"/> x.92 [volný text] x.90			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> <input type="text"/> x.96 [volný text] x.95			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hodiac sa možnosti označte krížikom v zaškrtnutých políčkach takto:		<input checked="" type="checkbox"/> V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiac sa možnosti takto:	
		<input type="text"/> x.47.1 Km   <del>x.47.2</del> <del>Návesť</del>	
		V hodiacich sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach.	

## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 8 – Súhlas na prejdenie priecestia v poruche</b> 8			
<input type="checkbox"/> <b>Byť oboznámený o priecestí v poruche</b> 8.40 [a/ alebo]			
<input type="checkbox"/> <b>Nepresiahnuť rýchlosť</b> <input type="text"/> x.41 x.42.1 Km/h   x.42.2 Mph			
medzi   v <input type="text"/> a <input type="text"/> x.43 Poloha x.44 Poloha			
na <input type="text"/> a <input type="text"/> x.45.1 Kofaj   x.45.2 Trať x.46.1 Kofaj   x.46.2 Trať			
od <input type="text"/> do <input type="text"/> x.47.1 Km   x.47.2 Návesť x.48.1 Km   x.48.2 Návesť			
<input type="checkbox"/> <b>Priecestie v poruche</b> (na) <input type="text"/> a <input type="text"/> a <input type="text"/> a <input type="text"/> 8.50 8.51.1 Km   8.51.2 ID 8.52.1 Km   8.52.2 ID 8.53.1 Km   8.53.2 ID 8.54.1 Km   8.54.2 ID a <input type="text"/> a <input type="text"/> a <input type="text"/> a <input type="text"/> a <input type="text"/> 8.55.1 Km   8.55.2 ID 8.56.1 Km   8.56.2 ID 8.57.1 Km   8.57.2 ID 8.58.1 Km   8.58.2 ID 8.59.1 Km   8.59.2 ID			
<input type="checkbox"/> <b>Pri priblížení sa k priecestiu nepresiahnuť rýchlosť</b> <input type="text"/> 8.60 8.61.1 Km/h   8.61.2 Mph			
<input type="checkbox"/> <b>Zastaviť pred priecestím</b> 8.65			
<input type="checkbox"/> <b>Preskúmať priecestie</b> 8.70			
<input type="checkbox"/> <b>Ručne aktivovať priecestie</b> 8.75			
<input type="checkbox"/> <b>Aktivovať zvukové výstražné zariadenie</b> 8.80			
<input type="checkbox"/> <b>Má povolenie na prejdenie priecestia</b> 8.85			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> <input type="text"/> x.95 x.96 [ voľný text ]			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hoďacie sa možnosti označte krížikom v zaškrtnávacích poličkách takto: <input checked="" type="checkbox"/>			
V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiace sa možnosti takto: <input type="text"/>			
V hodiacich sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach. <input type="text"/>			

## ▼ M3

<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>A</b> Vlak č.   Posunovacia zostava č.		<b>B</b> Dátum	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>C</b> Poloha vlaku   Poloha posunovacej zostavy		<b>D</b> Poloha vydávajúcej osoby	
<input type="checkbox"/> <b>Európsky pokyn 9 – Rozkaz na jazdu s obmedzením trakčnej sústavy</b> 9			
<input type="checkbox"/> <b>Obmedzenie trakčnej sústavy</b> medzi   v <input type="text"/> a <input type="text"/> 9.40 <span style="margin-left: 100px;">x.43 Poloha</span> <span style="margin-left: 100px;">x.44 Poloha</span> na <input type="text"/> a <input type="text"/> <span style="margin-left: 100px;">x.45.1 Kofaj   x.45.2 Trať</span> <span style="margin-left: 100px;">x.46.1 Kofaj   x.46.2 Trať</span> od <input type="text"/> do <input type="text"/> <span style="margin-left: 100px;">x.47.1 Km   x.47.2 Návesť</span> <span style="margin-left: 100px;">x.48.1 Km   x.48.2 Návesť</span>			
<b>Obmedzenie trakčnej sústavy uvedené na traťových tabuliach</b> <input type="checkbox"/> <b>áno</b> 9.67 [alebo] <input type="checkbox"/> <b>nie</b> 9.68			
<input type="checkbox"/> <b>Jazda so stiahnutým(-i) zberačom (zberačmi)</b> 9.70			
<input type="checkbox"/> <b>Jazda s „vypnutým hlavným vypínačom“</b> 9.75			
<input type="checkbox"/> <b>Obmedzenie spotreby elektrickej energie na</b> <input type="text"/> 9.80 <span style="margin-left: 100px;">9.81.1 %   9.81.2 Amp.   9.81.3 kVA</span>			
<input type="checkbox"/> <b>Preskúmajte trasu z tohto dôvodu</b> <input type="text"/> <b>a nahláste zistenia (komu)</b> <input type="text"/> x.90 <span style="margin-left: 100px;">x.91 [ voľný text ]</span> <span style="margin-left: 100px;">x.92 [ voľný text ]</span>			
<input type="checkbox"/> <b>Dodatočné pokyny</b> <input type="text"/> x.95 <span style="margin-left: 100px;">x.96 [ voľný text ]</span>			
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>V</b> Identifikácia rušňovodiča		<b>W</b> Identifikácia vydávajúcej osoby	
<input type="text"/>		<input type="text"/>	
<b>Y</b> Čas		<b>Z</b> Jedinečná identifikácia	
<b>Pokyny pre používateľa:</b> Hodiacie sa možnosti označte krížikom v zaškrtnávacích políčkach takto:		<input checked="" type="checkbox"/> <b>X</b> <b>V prípade viacerých možností preškrtnite nehodiacie sa možnosti takto:</b>	
		<input type="text"/> <b>x.47.1 Km   x.47.2 Návesť</b>	
		<b>V hodiacich sa kolónkach vyplňte informácie na bodkovaných čiarach.</b>	

▼ **M3****7. Oznamovanie prevádzkového pokynu**

Všetci účastníci používajú pri komunikačnom postupe túto terminológiu:

Situácia	Terminológia
Začatie poskytovania prevádzkového pokynu	„Príprava postupu ..... [identifikácia postupu]“
Potvrdenie, že sa môže poskytnúť prevádzkový pokyn	„Pripravený na postup ..... [identifikácia postupu]“
Zrušenie prevádzkového pokynu	„Zrušenie postupu ..... [identifikácia postupu]“
Ak sa má správa následne obnoviť, treba postup zopakovať od začiatku	„Chyba počas prenosu“
Ak odosielateľ zistí chybu prenosu, požiadava o zrušenie	„Chyba (+ príprava nového postupu ..... [identifikácia postupu])“ Alebo „Chyba (+ opakujem)“
Chyba počas opakovania správy	„Chyba (+ opakujem)“
Nepochopenie správy: ak jeden z účastníkov nepochopí správu úplne, správa sa zopakuje	„Zopakovať (+ hovorte pomaly)“

**8. Kniha európskych a vnútroštátnych pokynov**

Manažér infraštruktúry je zodpovedný za vypracovanie knihy európskych a vnútroštátnych pokynov vo svojich používateľských jazykoch.

Všetky tlačivá vnútroštátnych pokynov a európskych pokynov, ktoré sa majú používať, sa zhrnú v dokumente alebo na elektronickom nosiči s názvom Kniha európskych a vnútroštátnych pokynov.

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

Kniha má dve časti:

Prvá časť obsahuje minimálne tieto položky:

- zoznam európskych pokynov používaných manažermi infraštruktúry,
- zoznam vnútroštátnych prevádzkových pokynov,
- zoznam situácií, na ktoré sa každý prevádzkový pokyn vzťahuje,
- spôsob vydania každého prevádzkového pokynu vrátane toho, či si ho rušňovodič môže zapísať počas jazdy,
- tabuľku obsahujúcu medzinárodnú fonetickú abecedu.

**▼ M3**

Druhá časť obsahuje tlačivá v používateľských jazykoch manažera infraštruktúry:

- európske pokyny,
- vnútroštátne prevádzkové pokyny.

Železničný podnik ich zhromaždí a poskytne rušňovodičovi. Železničné podniky pôsobiace vo viac ako jednej sieti manažera infraštruktúry poskytnú rušňovodičovi:

- všeobecné tlačivá európskych pokynov, ako sa vymedzujú v bode 6 dodatku C2, alebo
  - skrátené tlačivá európskych pokynov, ktoré obsahujú aspoň kolónky využívané manažerom (manažermi) infraštruktúry v sieti (sieťach), po ktorej (ktorých) bude železničný podnik jazdiť.
-

▼B

## Dodatok D

## Zlučiteľnosť s trasou a tabuľky traťových pomerov

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

## Poznámka:

1. V súlade s požiadavkami bodu 4.2.2.5.1 môže železničný podnik vykonať kontroly niektorých parametrov zlučiteľnosti s trasou v skorších fázach.
2. Na úrovni vozidla sa musia skontrolovať všetky parametre; to sa označuje symbolom „X“ v stĺpci „úroveň vozidla“. Niektoré parametre sa musia skontrolovať pri zmene zostavy vlaku, ako sa vymedzuje v oddiele 4.2.2.5; tieto parametre sa označia symbolom „X“ v stĺpci „úroveň vlaku“.

▼M3

3. S cieľom vyhnúť sa zdvojeniu skúšania, pokiaľ ide o parametre „Prevádzkové zaťaženie a zaťažiteľnosť infraštruktúry“ a „Systémy detekcie prítomnosti vlaku“, poskytnú manažéri infraštruktúry prostredníctvom parametrov 1.1.1.5.1 alebo 1.1.1.5.2 registra infraštruktúry zoznam typov vozidiel alebo vozidiel zlučiteľných s trasou, pri ktorých už bola zlučiteľnosť s trasou overená, ak sú takéto informácie k dispozícii.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
▼ <u>M3</u> Prevádzkové zaťaženie a zaťažiteľnosť infraštruktúry	Statické zaťaženia nápravy a konštrukčná a prevádzková hmotnosť v týchto prípadoch zaťaženia: — konštrukčná hmotnosť podľa vymedzenia v nariadení (EÚ) č. 1302/2014: — v prevádzkovom stave, — pri bežnom užitočnom zaťažení, — pri výnimočnom užitočnom zaťažení.	1.1.1.2.4. Nosnosť 1.1.1.2.4.1. Vnútroštátna klasifikácia nosnosti 1.1.1.2.4.2. Súlad konštrukcií s modelom zaťaženia pre vysokorychlostnú dopravu (HSLM) 1.1.1.2.4.3. Železničná lokalita konštrukcií, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly	x	x	Kontroly statickej zlučiteľnosti vozidiel sa vykonávajú podľa bodu 7 normy EN 15528:2021 a dodatočných postupov alebo príslušných informácií, ak ich manažér infraštruktúry poskytuje prostredníctvom registra infraštruktúry v rámci parametra 1.1.1.2.4.4.  V prípade Spojeného kráľovstva, pokiaľ ide o siete Severného Írska, sa kontroly statickej zlučiteľnosti vozidiel vykonávajú podľa príslušných vnútroštátnych predpisov v súlade s bodom 4.2.7.4 podbodom 4 prílohy k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1299/2014 („TSI INF“).

▼ **M3**

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
	<p>— ak je to relevantné, prevádzková hmotnosť v súlade s normou EN 15663:2017 – A1 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— v prevádzkovom stave,</li> <li>— pri bežnom užitočnom zaťažení.</li> </ul> <p>Najvyššia konštrukčná rýchlosť</p> <p>Dĺžka vozidla</p> <p>Umiestnenie náprav pozdĺž jednotky (vzdialenosť medzi nápravami).</p> <p>Kategória tratí EN</p> <p>V prípade vozidiel schopných prepravy užitočného zaťaženia – cestujúcich: Kategória tratí EN pre štandardnú hodnotu užitočného zaťaženia v priestoroch na státie a – v prípade použitia – pre akúkoľvek konkrétnu hodnotu užitočného zaťaženia v priestoroch na státie podľa bodu 6.4 normy EN 15528:2021.</p> <p>Kontrola statickej zlučiteľnosti vozňov:</p> <p>Prípustné zaťaženie rozličných kategórií tratí v súlade s TSI WAG.</p>	<p>1.1.1.1.2.4.4. Dokument (dokumenty) s postupom (postupmi) kontrol statickej a dynamickej zlučiteľnosti s trasou</p>			<p>Každá požiadavka stanovená manažérom infraštruktúry týkajúca sa užitočného zaťaženia cestujúcimi, ktorá sa má zohľadniť počas kontrol zlučiteľnosti s trasou v prípade vozidiel schopných prepravovať užitočné zaťaženie cestujúcimi, sa zahŕňa do postupu alebo postupov či relevantných informácií, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry v rámci parametra 1.1.1.1.2.4.4. Pri takomto postupe sa môžu zohľadniť technické alebo prevádzkové opatrenia, ktoré majú vplyv na užitočné zaťaženie cestujúcimi v priestoroch na státie.</p> <p>Kontroly dynamickej zlučiteľnosti pri vlakoch, v prípade potreby v súlade s informáciami, ktoré poskytne manažér infraštruktúry, sa vykonávajú podľa postupu alebo postupov či relevantných informácií, ktoré poskytuje manažér infraštruktúry prostredníctvom registra infraštruktúry v rámci parametra 1.1.1.1.2.4.4.</p>
▼ <b>B</b>  Obrysy	<p>Obrys vozidla:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— referenčné profily, na ktoré bolo vozidlu udelené povolenie,</li> <li>— ostatné posudzované obrysy.</li> </ul>	<p>1.1.1.1.3.1.1. obrysy</p> <p>1.2.1.0.3.4. obrysy</p> <p>1.1.1.1.3.1.2. Železničná lokalita konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly</p>	X	X	<p>Porovnanie udávaných referenčných profilov medzi vozidlom/vlakom a plánovanou trasou.</p>



## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
		<p>1.1.1.3.1.3. Dokument s priečnym rezom konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly</p> <p>1.2.1.0.3.5. Železničná lokalita konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly</p> <p>1.2.1.0.3.6. Dokument s priečnym priezom konkrétnych bodov, ktoré si vyžadujú špecifické kontroly</p>			<p>V špecifických prípadoch uvedených v oddiele 7.3.2.2 TSI 1302/2014 a v oddieloch 7.7.17.2 a 7.7.17.9 TSI 1299/2014 sa pri kontrole zlučiteľnosti s trasou môže uplatňovať špecifický postup. Na tento účel manažér infraštruktúry sprístupní príslušné informácie.</p> <p>Manažér infraštruktúry identifikuje konkrétne body, ktoré sa odchyľujú od referenčných profilov uvádzaných v parametroch registra infraštruktúry: 1.1.1.3.1.1. a 1.2.1.0.3.4.</p> <p><i>Pre tieto prípady sa musí register infraštruktúry príslušne aktualizovať (parametre: 1.1.1.3.1.2, 1.1.1.3.1.3).</i></p> <p><i>Poznámka:</i> Kontroly týchto špecifických bodov si môžu vyžadovať dodatočnú diskusiu medzi manažérom infraštruktúry a železničným podnikom.</p>
Špecifická kontrola pre kombinovanú dopravu (CT)	Kód zlučiteľnosti vozňa, opravný koeficient vozňa a technické číslo ILU (Kód zlučiteľnosti vozňa + technické číslo ILU) v kombinácii s opravným koeficientom nákladného vozňa = kód CT	<p>1.1.1.3.4. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy výmenných nadstavieb</p> <p>1.1.1.3.9. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy posuvných jednotiek</p> <p>1.1.1.3.8. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy kontajnera</p> <p>1.1.1.3.5. Číslo štandardného profilu kombinovanej dopravy návesov (Kód trate CT)</p>		X	Porovnanie v súlade so špecifikáciou vymedzenou v bode 3.1 technického dokumentu ERA o kodifikácii kombinovanej dopravy (ERA/TD/2023 – 01/CCT), verzia 1.0 zo 6. marca 2023.

## ▼M3

## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Zvislý polomer	Minimálny polomer: — zvislého konvexného oblúka, — zvislého konkávneho oblúka.	1.2.2.0.3.3. Minimálny polomer zvislého oblúka (manipulačná koľaj)	X		Porovnanie uvedeného minimálneho polomeru zvislého oblúka medzi vozidlom a plánovanou traťou.
▼M3 Systémy detekcie prítomnosti vlaku	Informácie o tom, či má vozidlo na palube elektrické alebo elektronické zariadenie, ktoré vytvára rušivý prúd v koľajnici, alebo či má vozidlo na palube elektrické alebo elektronické zariadenie, ktoré vytvára rušivé elektromagnetické polia v blízkosti počítadla náprav  Typ systémov detekcie vlakov, pre ktoré bolo vozidlo navrhnuté a posúdené testmi vykonanými v súlade s ERA/ERTMS/033281	1.1.1.3.7.1.1. Typ systému detekcie vlakov 1.1.1.3.7.1.2. Typ koľajových obvodov alebo počítadiel náprav, pri ktorých sú potrebné špecifické kontroly 1.1.1.3.7.1.3. Dokument s postupom (postupmi) týkajúcim(-i) sa typu systémov detekcie vlakov uvedených v bode 1.1.1.3.7.1.2 Špecifické pre francúzsku sieť: 1.1.1.3.7.1.4. Úsek s obmedzením detekcie vlakov	X		Overenie je potrebné len vtedy: — ak 1.1.1.3.7.1.1 je „koľajový obvod“, potom len pre vozidlá, ktoré majú na palube elektrické alebo elektronické zariadenie vytvárajúce rušivý prúd v koľajnici, — ak 1.1.1.3.7.1.1 je „počítadlo náprav“, potom len pre vozidlá, ktoré majú na palube elektrické alebo elektronické zariadenie vytvárajúce rušivé elektromagnetické polia v blízkosti počítadla náprav, — ak 1.1.1.3.7.1.1 je „slučka“, potom nie je potrebné. Porovnanie uvádzaného typu systému (systémov) detekcie vlakov medzi vozidlom a plánovanou trasou. <i>Poznámka:</i> Pri udeľovaní povolenia pre vozidlo sa na základe TSI a dokumentov uvádzajúcich špecifické prípady, na ktoré sa odkazuje v RINF, a na základe ERA/ERTMS/033281 overuje technická zlučiteľnosť medzi vozidlom a všetkými systémami detekcie vlakov siete (sietí) v oblasti použitia.  V riadne odôvodnených prípadoch (napr. problémy s nemožnosťou detekcie vozidla zistené počas prevádzky) by sa po udelení povolenia pre vozidlo mohli vykonať testy a/alebo kontroly, na ktorých by sa zúčastnil železničný podnik a manažér infraštruktúry.

▼ M3

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Systém detekcie prítomnosti vlaku	Možnosť zabrániť použitiu mazacieho zariadenia	1.1.1.1.7.1. Použitie mazania okolesníka	X		Overenie, či je použitie mazania okolesníka na plánovanej trase povolené  <i>Poznámka:</i>  Výsledok kontroly by sa mal zohľadniť v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. zabránenie použitiu mazania okolesníka na úseku trate)
Systémy detekcie vlakov: ovplyvňujúca jednotka	Z technickej dokumentácie každého vozidla vlaku  Za každé pásmo riadenia frekvencie vymedzené v špecifikácii uvedenej pod indexom [A] v dodatku J.2 k TSI Loc&Pas a v špecifických prípadoch alebo technických dokumentoch uvedených v článku 13 TSI CCS, ak sú k dispozícii:  — maximálny rušivý prúd (A) a príslušné pravidlo sčítania,  — maximálne magnetické pole (dB $\mu$ A/m), vyžarované pole, ako aj pole spôsobené spätným prúdom, a príslušné pravidlo sčítania,  — minimálna vstupná impedancia (Ohm).  Porovnateľné parametre stanovené v špecifických prípadoch alebo v technických dokumentoch uvedených v článku 13 TSI CCS, ak sú k dispozícii.	1.1.1.3.4.2. Frekvenčné pásma na detekciu 1.1.1.3.4.2.1. Maximálny rušivý prúd 1.1.1.3.4.2.2. Minimálna vstupná impedancia 1.1.1.3.4.2.3. Maximálne magnetické pole		X	Kontrola zlučiteľnosti s trasou sa vzťahuje na:  — osobné vlaky pozostávajúce z rušňa (rušňov) a osobných vozňov,  — nákladné vlaky, v ktorých má jeden alebo viacero nákladných vozňov na palube elektrické alebo elektronické zariadenie vytvárajúce rušivý prúd v koľajnici alebo rušivé elektromagnetické polia v blízkosti počítadla náprav.  Musí sa skontrolovať súlad výsledných emisií na úrovni „ovplyvňujúcej jednotky“ (ako sa vymedzuje pod indexovým číslom 77 v bode 3.2 dodatku A k TSI CCS) s maximálnymi hodnotami rušivého vplyvu (súčasná úroveň a maximálne magnetické pole) a minimálnou povolenou impedanciou.  Za každé frekvenčné pásmo sa výsledné emisie na úrovni „ovplyvňujúcej jednotky“ vypočítajú na základe pravidiel sčítania uvedených:  — pod indexovým číslom 77 v bodoch 3.2.1 a 3.2.2 dodatku A k TSI CCS pre systém detekcie vlakov, ktorý je súlade s TSI CCS,

▼ M3

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
					— v špecifických prípadoch odkazujúcich na technické dokumenty uvedené v článku 13 TSI CCS pre systém detekcie vlakov, ktorý nie je v súlade s TSI. Do oznámenia špecifických prípadov uvedených v článku 13 TSI CCS sa uplatňujú notifikované vnútroštátne predpisy.

▼ B

Indikátor horúcobežnosti ložísk	Monitorovanie stavu nápravových ložísk (indikátor horúcobežnosti ložísk)	<p>1.1.1.1.7.4. Existencia traťového indikátora horúcobežnosti ložísk</p> <p>Špecifické pre francúzske, talianske a švédske siete:</p> <p>1.1.1.1.7.5. Traťový indikátor horúcobežnosti ložísk v súlade s TSI: (ÁNO/NIE), ak nie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 1.1.1.1.7.6. Identifikácia traťového indikátora horúcobežnosti ložísk,</li> <li>— 1.1.1.1.7.7. Generácia traťového indikátora horúcobežnosti ložísk,</li> <li>— 1.1.1.1.7.8. Železničná lokalita traťového indikátora horúcobežnosti ložísk,</li> <li>— 1.1.1.1.7.9. Smer merania traťového indikátora horúcobežnosti ložísk,</li> </ul>	X		<p><b>Pre existujúce vozidlo, ktoré nie je v súlade s TSI:</b></p> <p>Porovnanie uvádzaného súladu s traťovým indikátorom horúcobežnosti ložísk medzi vozidlom a plánovanou trasou, ak sieť (siete) oblasti použitia tvorí viac než jeden „typ“ traťového indikátora horúcobežnosti ložísk. Ak sieť (siete) oblasti použitia tvorí len jeden typ traťového indikátora horúcobežnosti ložísk, nie je potrebná žiadna kontrola zlučiteľnosti s trasou.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>Pre vozidlá v súlade s TSI: Zlučiteľnosť s traťou pre sieť (siete) oblasti použitia sa overuje vo fáze udeľovania povolenia. Na každú špecifickosť siete sa musí vzťahovať špecifický prípad.</p>
---------------------------------	--	---	---	--	---

## ▼B

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

## ▼B

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

## ▼B

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

## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Poveternostné podmienky	Teplotný rozsah	1.1.1.1.2.6. Teplotný rozsah	X		<p>Porovnanie uvádzaného teplotného rozsahu medzi vozidlom a plánovanou trasou.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>V systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku sa zväžia všetky možné obmedzenia, ak sa porovnávaný teplotný rozsah líši.</p>
Poveternostné podmienky	Sneh, ľad a krupobitie	1.1.1.1.2.8. Nepriaznivé klimatické podmienky	X		<p>Porovnanie uvádzaných podmienok vozidla „sneh, ľad a krupobitie“ (napr. S1) s „nepriaznivými klimatickými podmienkami“ na plánovanej trase.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>V systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku sa zväžia všetky možné obmedzenia. Diskusia medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry s cieľom identifikovať možné obmedzenia.</p>
Napätia a frekvencie	Systém napájania energiou: — menovité napätie a frekvencia, — typ systému trolejového vedenia,	<p>1.1.1.2.2.1.1. Typ systému trolejového vedenia</p> <p>1.1.1.2.2.1.2. Systém napájania energiou (napätie a frekvencia)</p> <p>1.1.1.2.2.1.3. Najvyššie nestále napätie (U<sub>max2</sub>) pre Francúzsko na tratiach, ktoré nie sú v súlade s hodnotami v tabuľke 1 normy EN50163:2004</p>	X		<p>Porovnanie uvádzaného napätia medzi vozidlom a plánovanou trasou trakčného napájacieho systému (menovité napätie a frekvencia) a typ systému trolejového vedenia.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>V prípade Francúzska porovnanie najvyššieho nestáleho napätia (U<sub>max2</sub>) medzi vozidlom a plánovanými traťami, pri ktorých U<sub>max2</sub> nie je v súlade s hodnotami uvedenými v tabuľke 1 normy EN50163:2004.</p>

## ▼M3



## ▼B

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

## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Zberač	Hlava zberača pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené	1.1.1.2.3.1. Akceptované hlavy zberača v súlade s TSI 1.1.1.2.3.2. Iné akceptované hlavy zberača	X		Porovnanie geometrie hlavy zberača (vrátane izolovaných alebo neizolovaných rohov pre 1 950 mm) pre každý systém trakčnej sústavy medzi vozidlom a plánovanou trasou.
Zberač	Materiál klzných líšt zberača, ktorými môže byť vozidlo vybavené, pre každý trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené	1.1.1.2.3.4. Prípustný materiál klzných líšt	X		Porovnanie materiálu klzných líšt zberača pre každý systém trakčnej sústavy medzi vozidlom a plánovanou trasou.
Zberač	Krivka priemernej prítláčnej sily	1.1.1.2.5.2. Povolená prítláčná sila	X		<p>Porovnanie priemernej prítláčnej sily medzi vozidlom a plánovanou trasou:</p> <p><b>Pre vozidlo v súlade s TSI určené na prevádzku na trati (tratiach), ktorá(-é) nie je (nie sú) v súlade s TSI:</b> porovnanie priemernej prítláčnej sily medzi vozidlom a plánovanou trasou, pre každé napätie.</p> <p><b>Pre existujúce vozidlo, ktoré nie je v súlade s TSI:</b> porovnanie priemernej prítláčnej sily medzi vozidlom a plánovanou trasou, pre každé napätie.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>Vozidlo v súlade s TSI má povolenú priemernú prítláčnú silu v rámci hraničných hodnôt vymedzených v tabuľke 6 EN 50367:2012.</p>

## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Zberač	<p>Počet zberačov, ktoré sú v kontakte s nadzemným trolejovým vedením (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené);</p> <p>Najmenšia vzdialenosť medzi dvoma zberačmi, ktoré sú v kontakte s nadzemným trolejovým vedením (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené; pre jeden a, v prípade potreby, pre viacero zberačov) (len ak je počet zdvihnutých zberačov väčší ako 1);</p> <p>Typ nadzemného trolejového vedenia použitého na skúšanie výkonu odberu prúdu (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené) (len ak je počet zdvihnutých zberačov väčší ako 1).</p>	1.1.1.2.3.3. Požiadavky na počet zdvihnutých zberačov a odstup medzi nimi pri danej rýchlosti	X	X	<p><b>Pre vopred určenú zostavu (ako sa uvádza v oddiele 2.2.1 TSI 1302/2014):</b></p> <p>Pre každý systém trakčnej sústavy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— porovnanie počtu zberačov vozidla v kontakte s nadzemným trolejovým vedením a plánovanej trasy,</li> <li>— porovnanie najmenej vzdialenosti medzi dvoma zberačmi vozidla v kontakte s nadzemným trolejovým vedením a plánovanej trasy.</li> </ul> <p><b>Pre všeobecnú prevádzku (*):</b></p> <p>Zahrnuté v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku vzhľadom na podmienky uložené manažérom infraštruktúry, ako sa uvádza v registri infraštruktúry alebo informáciách poskytnutých manažérom infraštruktúry.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>Výsledok porovnania, ktoré sa týka najmenej vzdialenosti medzi dvoma zdvihnutými zberačmi, môže mať za následok prevádzkové obmedzenie vozidla, ktoré má byť posúdené v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku (napr. elektrická motorová jednotka s dvoma zdvihnutými zberačmi musí jeden zberač stiahnuť).</p>
Zberač	Zabudované zariadenie na automatické sťahovanie zberača (pre každý systém trakčnej sústavy, ktorým je vozidlo vybavené)	1.1.1.2.5.3. Požadované zariadenie na automatické sťahovanie zberača	X		Overenie, či sa na plánovanej trase (trasách) vyžaduje, aby bolo vozidlo vybavené zariadením na automatické sťahovanie zberača.

## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Špecifické pre francúzsku sieť: Fázové delenie	Vzdialenosť medzi kabínou a zberačom na reverznej alebo motorovej jednotke.	1.1.1.2.4.3. Vzďialenosť medzi značkou a koncom oddelenia fáz		x	Overenie, či je umiestnenie značky určujúcej miesto, kde môže rušňovodič znovu zdvihnúť zberače alebo vypnúť ističe na plánovanej trase (trasách), kompatibilné so vzdialenosťou medzi kabínou a zberačom na reverznej alebo motorovej jednotke.  V prípade nezlučiteľnosti sa značka musí presunúť a umiestniť dostatočne ďaleko na to, aby rušňovodiči nedvíhali zberače predčasne.
Tunel	Kategória požiarnej bezpečnosti	1.1.1.1.8.10. Požadovaná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.1.1.1.8.11. Požadovaná národná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.1.0.5.7. Požadovaná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.1.0.5.8. Požadovaná národná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.2.0.5.7. Požadovaná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel 1.2.2.0.5.8. Požadovaná národná protipožiarna kategória železničných koľajových vozidiel	X		Porovnanie medzi kategóriou požiarnej bezpečnosti a plánovanou trasou.

## ▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
Dĺžka vlaku	Dĺžka vlaku	1.2.2.0.2.1. Užitocná dĺžka manipulačnej koľaje 1.2.1.0.6.4. Užitocná dĺžka nástupišťa	X	X	<p><b>Pre pevnú a vopred určenú zostavu (ako sa uvádza v oddiele 2.2.1 TSI 1302/2014):</b></p> <p>Porovnanie dĺžky jednotky (jednotiek) (pri jednosmernej alebo viacsmernej prevádzke) s dĺžkou (dĺžkami) „manipulačnej koľaje a nástupišťa“ plánovanej trasy.</p> <p><b>Pre všeobecnú prevádzku (*):</b></p> <p>Overenie dĺžky zostavy vlaku s dĺžkou (dĺžkami) „manipulačnej koľaje a nástupišťa“ plánovanej trasy.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>Výsledok kontroly by mal železničný podnik zohľadniť vo svojom systéme riadenia bezpečnosti. Na základe výsledku kontroly sa môžu uložiť prevádzkové podmienky.</p>
Výška nástupišťa a prístup a únik	Výška nástupišťa, pre ktorú je vozidlo navrhnuté	1.2.1.0.6.5. Výška nástupišťa	X		<p>Porovnanie výšky nástupišťa medzi vozidlom a plánovanou trasou.</p> <p><i>Poznámka:</i></p> <p>Výsledok kontroly by mal železničný podnik zohľadniť vo svojom systéme riadenia bezpečnosti. Na základe výsledku kontroly sa môžu uložiť prevádzkové podmienky.</p>
ETCS	Zlučiteľnosť systému ETCS	1.1.1.3.2.9. Zlučiteľnosť systému ETCS	X		<p>Porovnanie, či hodnota zlučiteľnosti systému ETCS v registri infraštruktúry zodpovedá hodnote uvedenej v povolení pre vozidlo.</p>
ETCS	Riadenie informácií o úplnosti vlaku (nie od rušňovodiča)	1.1.1.3.2.8. Potvrdenie úplnosti vlaku vlakovým zariadením (nie od rušňovodiča) potrebné na prístup na trať	X	X	<p>Overenie, či je vozidlo/vlak (nie rušňovodič) schopný potvrdiť úplnosť vlaku, ak si to vyžaduje traťové zariadenie.</p>

## ▼M3

▼ **B**

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
▼ <b>M3</b> ETCS	Rozsah legálne prevádzkovaných verzií systému ETCS	1.1.1.3.2.10. ETCS M_verzia	X		Overenie, či hodnota ETCS M_VERSION v RINF je v rozsahu legálne prevádzkovaných verzií systému ETCS podporovaných vozidlom.
ETCS	Informácie o bezpečnej dĺžke zostavy z vlakového zariadenia potrebné na prístup k trati a úroveň SIL (úroveň integrity bezpečnosti)	1.1.1.3.2.11. Informácie o bezpečnej dĺžke zostavy z vlakového zariadenia potrebné na prístup k trati a SIL (úroveň integrity bezpečnosti)	X	X	Overenie toho, či je vozidlo/vlak schopný poskytnúť informácie o bezpečnej dĺžke zostavy s minimálnou požadovanou úrovňou uvedenou v registri infraštruktúry.
▼ <b>B</b> GSM-R	Hlasová zlučiteľnosť rádiového systému	1.1.1.3.3.9. Hlasová zlučiteľnosť rádiového systému	X		Porovnanie, či hodnota hlasovej zlučiteľnosti rádiového systému v registri infraštruktúry zodpovedá hodnote v povolení pre vozidlo.
GSM-R	Dátová zlučiteľnosť rádiového systému	1.1.1.3.3.10. Dátová zlučiteľnosť rádiového systému	X		Porovnanie, či hodnota dátovej zlučiteľnosti rádiového systému v registri infraštruktúry zodpovedá hodnote v povolení pre vozidlo.
▼ <b>M3</b> GSM-R	Hlasová SIM karta domácej siete GSM-R (GSM-R Voice SIM Card Home Network)	1.1.1.3.3.5. Siete GSM-R, na ktoré sa vzťahuje dohoda o roamingu	X		Overenie, či sa SIM karta domácej siete GSM-R pre všetky úseky trate nachádza v zozname sietí GSM-R s dohodou o roamingu. Musí sa vykonať pre všetky SIM karty vo vozidle.
GSM-R	Dátová SIM karta domácej siete GSM-R (GSM-R Data SIM Card Home Network)	1.1.1.3.3.5. Siete GSM-R, na ktoré sa vzťahuje dohoda o roamingu	X		Overenie, či sa SIM karta domácej siete GSM-R pre všetky úseky trate nachádza v zozname sietí GSM-R s dohodou o roamingu. Musí sa vykonať pre všetky SIM karty vo vozidle.

▼B

Rozhranie kontroly zlučiteľnosti s trasou	Informácie o vozidle (buď z ERPVT, zo súboru technickej dokumentácie, alebo z akýchkoľvek iných vhodných informačných prostriedkov)	Informácie o trase dostupné v registri infraštruktúry (RINF) alebo poskytnuté manažérom infraštruktúry, kým RINF nebude úplný	Úroveň vozidla	Úroveň vlaku	Postup kontroly zlučiteľnosti vozidla a vlaku s trasou určenou na ich prevádzku
▼ <u>M3</u> GSM-R	Hlasová SIM karta GSM-R s podporou identifikátora skupiny 555 (GSM-R Voice SIM card support of group ID 555)	1.1.1.3.3.4. Použitie skupiny 555 pre GSM-R	X		Overenie, či sa v traťovom zariadení používa identifikátor skupiny 555. Ak nie je konfigurovaná vo vlakovom zariadení, mali by sa vopred stanoviť alternatívne prevádzkové postupy s manažérom infraštruktúry.
▼ <u>B</u> Trieda B	Pôvodné systémy vlakového zabezpečovača triedy B	1.1.1.3.5.3. Pôvodné systémy vlakového zabezpečovača	X		Porovnanie názvu a verzie pôvodného systému vlakového zabezpečovača triedy B.
Trieda B	Pôvodné rádiové systémy triedy B	1.1.1.3.6.1. Pôvodné rádiové systémy	X		Porovnanie názvu a verzie pôvodného rádiového systému triedy B.

(\*) Všeobecná prevádzka: Jednotka je určená na všeobecnú prevádzku, keď sa má spriahnuť s inou jednotkou (jednotkami) do vlakovkej zostavy, ktorá nie je vymedzená v etape návrhu.

(<sup>1</sup>) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 1).

(<sup>2</sup>) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii (Ú. v. EÚ L 356, 12.12.2014, s. 179).

## ▼ M3

## Dodatok D2

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

Číslo	Informácie z tabuliek traťových pomerov	Informácie z tabuliek traťových pomerov v registri infraštruktúry (RINF)	Vysvetlenia
<b>1</b>	<b>Všeobecné informácie týkajúce sa manažéra infraštruktúry</b>		
1.1	Kód manažéra infraštruktúry – kód IM	1.1.0.0.1 – úsek trate 1.1.1.1.8.1 – úsek traťovej koľaje s tunelom 1.2.1.0.0.1 – prevádzkový bod koľaje 1.2.1.0.5.1 – prevádzkový bod koľaje s tunelom 1.2.1.0.6.1 – nástupište 1.2.2.0.0.1 – manipulačná koľaj	
<b>2</b>	<b>Mapy a schémy</b>		
<b>2.1</b>	<b>Mapa: vrátane schematického prehľadu</b>		
2.1.1	Úseky trate	1.1.1.0.1.1	Prvky registra infraštruktúry sú geograficky lokalizované. Mapa jedného úseku trate sa poskytuje tak, že sa jeho geolokalizácia uloží na službu mapovania. Mapa po sebe nasledujúcich úsekov trate bude výsledkom výpočtu trasy.
2.1.2	(Hlavné) prevádzkové body	1.2.0.0.0.5	Prvky registra infraštruktúry sú geograficky lokalizované. Mapa jedného prevádzkového bodu trate sa poskytuje tak, že sa jeho geolokalizácia uloží na službu mapovania.
<b>2.2</b>	<b>Schéma trasy</b>		Trasa je vymedzená zoznamom po sebe nasledujúcich koľají úsekov trate s ich zodpovedajúcimi prevádzkovými bodmi, ktoré spájajú jeden prevádzkový bod A z prevádzkového bodu B.
2.2.1.1	Označenie prevádzkovaných tratí	1.1.0.0.0.2 1.1.1.0.0.1 1.1.1.0.0.2	Označenie národnej trate je vlastnosťou každého úseku trate. Dopravná koľaj je určená označením koľaje a smerom jazdy (N/O/B).
2.2.1.2	Označenie slučiek	1.2.0.0.0.4	
2.2.1.3	Označenie výkoľajok/odvratných výhybiek	1.2.0.0.0.4	



## ▼ M3

Číslo	Informácie z tabuliek traťových pomerov	Informácie z tabuliek traťových pomerov v registri infraštruktúry (RINF)	Vysvetlenia
2.2.1.4	Označenie manipulačných koľají	1.2.2.0.0.2	Manipulačné koľaje sú vymedzené ako súčasť prevádzkových bodov (geolokalizované)
2.2.2	Hlavné lokality (stanice, zriaďovacie stanice, odbočky, nákladné terminály) a ich poloha vzhľadom na trať	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4 1.2.0.0.0.5 1.2.0.0.0.6	
2.2.3	Umiestnenie, druh a názov všetkých pevných návěstidiel relevantných pre vlaky	1.1.1.3.14 – návěst' na koľaji 1.2.1.0.8 – návěst' v prevádzkovom bode	Návěst', ktorá sa má uviesť, pokiaľ ide o koľaj úseku trate alebo prevádzkový bod
<b>2.3</b>	<b>Schémy stanice/zriaďovacej stanice/depa</b>		Stanica/zriaďovacia stanica/depo sú v registri infraštruktúry vymedzené ako typy prevádzkových bodov
2.3.1	Jedinečné identifikačné číslo prevádzkového bodu (UOPID)	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3	
2.3.2	Typ lokality – osobný terminál, nákladný terminál, zriaďovacia stanica, depo	1.2.0.0.0.4	
2.3.3	Umiestnenie, druh a identifikácia pevných návěstí na ochranu nebezpečných miest	1.2.1.0.8.1 1.2.1.0.8.2 1.2.1.0.8.3 1.2.1.0.8.4	Návěst', ktorá sa má uviesť, pokiaľ ide o prevádzkový bod
2.3.4	Označenie a schéma koľají vrátane výhybiek	1.2.1.0.0.2 1.2.0.0.0.7.1 1.2.0.0.0.7.2	Parametre schematického prehľadu doplnené
2.3.5	Označenie nástupíšť	1.2.1.0.6.2	
2.3.6	Dĺžka nástupíšť	1.2.1.0.6.4	
2.3.7	Výška nástupíšť	1.2.1.0.6.5	
2.3.8	Zakrivenie nástupíšť	1.2.1.0.6.8	
2.3.9	Identifikácia výhybní	1.2.0.0.0.1 1.2.0.0.0.2 1.2.0.0.0.3 1.2.0.0.0.4	
2.3.10	Pevné zariadenia na údržbu vlakov (vyprázdňovanie toaliet, zariadenia na čistenie, na dopĺňanie zásob vody, dopĺňanie paliva, dopĺňanie zásob piesku, elektrické napájanie z vonkajšieho pozemného zdroja)	1.2.2.0.4.1 1.2.2.0.4.2 1.2.2.0.4.3 1.2.2.0.4.4 1.2.2.0.4.5 1.2.2.0.4.6	

## ▼ M3

Číslo	Informácie z tabuliek traťových pomerov	Informácie z tabuliek traťových pomerov v registri infraštruktúry (RINF)	Vysvetlenia
<b>3</b>	<b>Informácie o špecifickom úseku trate</b>		
<b>3.1</b>	<b>Všeobecné charakteristiky</b>		
3.1.1	Začiatok úseku trate	1.1.0.0.3	
3.1.2	Koniec úseku trate	1.1.0.0.4	
3.1.3	Označovanie vzdialeností na trati (početnosť, vzhľad a umiestnenie)	1.1.1.0.3	
3.1.4	Maximálna povolená rýchlosť pre každú koľaj	1.1.1.1.2.5	
3.1.5	Zámerne nevyplnené		
3.1.6	Zámerne nevyplnené		
3.1.7	Prostriedky komunikácie so strediskom riadenia/regulovania dopravy za bežných, mimoriadnych a núdzových situácií	1.1.1.3.3.1 – Verzia GSM-R 1.1.1.3.6.1 – Iné nainštalované rádiové systémy (pôvodné rádiové systémy) 1.1.1.3.3.3 – Voliteľné funkcie GSM-R	
<b>3.2</b>	<b>Špecifické technické charakteristiky</b>		
3.2.1	Profil sklonu	1.1.1.1.3.6	
3.2.2	Miesto sklonu	1.1.1.1.3.6	
3.2.3	Tunely: poloha, názov, dĺžka, špecifické informácie, ako je existencia chodníkov a miest evakuácie a záchran, ako aj rozmiestnenie bezpečných zón, kde sa môže vykonávať evakuácia cestujúcich; kategorizácia požiarnej bezpečnosti	1.1.1.1.8.2 1.1.1.1.8.3 1.1.1.1.8.4 1.1.1.1.8.7 1.1.1.1.8.10 1.1.1.1.8.11 1.1.1.1.8.12 1.1.1.1.8.12.1 1.1.1.1.8.13 1.1.1.1.8.13.1	
3.2.4	Oblasti so zákazom zastavenia: označenie, miesto, druh	1.1.1.3.14.1. 1.1.1.3.14.2. 1.1.1.3.14.3. 1.1.1.3.14.5.	Špecifický typ návesti „oblasť so zákazom zastavenia“ plus dĺžka oblasti so zákazom zastavenia
3.2.5	Priemyselné riziká – miesta, na ktorých je pre rušňovodiča nebezpečné vystúpiť	1.1.0.0.1.1	
3.2.6	Zámerne nevyplnené		

## ▼ M3

Číslo	Informácie z tabuliek traťových pomerov	Informácie z tabuliek traťových pomerov v registri infraštruktúry (RINF)	Vysvetlenia
3.2.7	Druh systému návštenia a príslušný režim prevádzky (dvojkofajná trať, obojsmerná prevádzka, ľavostranná alebo pravostranná prevádzka atď.)	1.1.1.3.2.1 – Úroveň ETCS 1.1.1.3.2.2 – Základná špecifikácia ETCS 1.1.1.3.5.3 – Pôvodný systém vlakového zabezpečovača 1.1.1.0.0.2 – Normálny smer jazdy 1.1.0.0.1.3 – Režim prevádzky	Systémy návštenia, ktoré sú už v registri infraštruktúry v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/777. Režim obojsmernej prevádzky už vymedzený v registri infraštruktúry na úrovni koľaje. Parameter pre režim dvojkofajnej trate a ľavostrannej – pravostrannej prevádzky vymedzený na úrovni úseku trate
3.2.8	Zámerné nevyplnené		
<b>3.3</b>	<b>Subsystém „energia“</b>		
3.3.1	Trakčný napájací systém (napätie a frekvencia)	1.1.1.2.2.1.2	
3.3.2	Maximálny prúd vlaku	1.1.1.2.2.2	
3.3.3	Obmedzenie týkajúce sa spotreby elektrickej energie v prípade konkrétnej elektrickej hnacej jednotky (jednotiek)	1.1.1.2.5.1 1.1.1.2.5.4	Áno/Nie – už v registri infraštruktúry v súlade s vykonávacím nariadením (EÚ) 2019/777. Parameter v rámci skupiny parametrov „Predpisy a obmedzenia“ pre dokument opisujúci obmedzenie
3.3.4	Obmedzenie týkajúce sa zariadenia elektrickej motorovej jednotky (jednotiek) na dosiahnutie súladu s oddelením trolejového vedenia (poloha zberača)	1.1.1.2.5.5	Parameter v rámci skupiny parametrov „Predpisy a obmedzenia“
3.3.5	Poloha neutrálnych úsekov	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.6	Poloha oblastí, cez ktoré sa musí prechádzať so stiahnutými zberačmi	1.1.1.2.4.1.2	
3.3.7	Podmienky uplatňované vzhľadom na rekuperačné brzdenie	1.1.1.2.2.4.1	
3.3.8	Maximálny prúd pri státi na jeden zberač	1.1.1.2.2.3	
<b>3.4</b>	<b>Subsystém „riadenie-zabezpečenie a návštenie“</b>		
3.4.1	Potreba viacerých súčasne aktívnych systémov	1.1.1.3.10.1 1.1.1.3.10.2 1.2.1.1.9.1 1.2.1.1.9.2	

## ▼ M3

Číslo	Informácie z tabuliek traťových pomerov	Informácie z tabuliek traťových pomerov v registri infraštruktúry (RINF)	Vysvetlenia
3.4.2	Osobitné podmienky pre prepínanie medzi rôznymi vlakovými zabezpečovacími, riadiacimi a výstražnými systémami triedy B	1.1.1.3.8.1.1 1.2.1.1.7.1.1	
3.4.3	Osobitné technické podmienky požadované na prepínanie medzi systémami ERTMS/ETCS a systémami triedy B, polohy hranice medzi systémami ERTMS/ETCS a systémami triedy B.	1.1.1.3.8.3 1.2.1.1.7.3	Poloha hranice sa môže odvodiť od koľaje priradenej k systému ETCS a príľahlej koľaje priradenej k systému triedy B
3.4.4	Identifikátor(-y) rádiovkej siete používaný(-é) na trase a osobitné pokyny (poloha) na prepínanie medzi rôznymi rádiovými systémami	1.1.1.3.3.1 – Verzia GSM-R 1.2.1.1.2.1 1.1.1.3.6.1 – Iné nainštalované rádiové systémy (pôvodné rádiové systémy) 1.2.1.1.5.1 1.1.1.3.8.2 1.1.1.3.8.2.1 1.2.1.1.7.2 1.2.1.1.7.2.1	Poloha na prepínanie sa môže odvodiť od koľaje priradenej k jednému rádiovému systému a príľahlej koľaje priradenej k inému rádiovému systému
3.4.5	Prípustnosť použitia brzdy na vírivý prúd	1.1.1.1.6.2 1.2.1.0.4.2	
3.4.6	Prípustnosť použitia magnetickej brzdy	1.1.1.1.6.3 1.2.1.0.4.3	
3.4.7	Identifikátor(-y), telefónne číslo (čísla) a oblasť (oblasti) povolenia (polohy hranice) rádioblokových centier systémov ERTMS/ETCS pokrývajúcich trasu	1.1.1.3.2.17 1.2.1.1.1.17	Oblasť pokrytá rádioblokovými centrami je vymedzená všetkými koľajami úseku trate, ktoré sú priradené k rovnakému identifikátoru alebo telefónnemu číslu
3.4.8	Stupeň automatizácie ATO a verzia systému nainštalovaná v traťových zariadeniach	1.1.1.3.13.1 1.1.1.3.13.2 1.2.1.1.10.1 1.2.1.1.10.2	Parametre registra infraštruktúry súvisiace s koľajou úseku trate
3.4.9	Komunikačný systém ATO podporovaný traťovými zariadeniami	1.1.1.3.13.3 1.2.1.1.10.3	
3.4.10	Veľké množstvo kovu	1.1.1.3.2.18 1.2.1.1.1.18	
3.4.11	Úplnosť vlaku potvrdená vozidlovým zariadením	1.1.1.3.2.8 1.2.1.1.1.8	
<b>3.5</b>	<b>Subsystém „prevádzka a riadenie dopravy“</b>		
3.5.1	Používateľský jazyk	1.1.0.0.1.2 1.2.0.0.0.8	

## ▼ M3

## Dodatok D3

**Informácie o technických pravidlách traťového systému ERTMS týkajúce sa prevádzky, ktoré manažér infraštruktúry poskytuje železničnému podniku***Poznámky:*

1. Informácie uvedené v tomto dokumente dopĺňajú kontrolu zlučiteľnosti s trasou, o ktorej sa predpokladá, že už bola vykonaná pre vlak určený na jazdu na trase. Manažéri infraštruktúry ich musia poskytovať prostredníctvom registra infraštruktúry. Tieto parametre sa môžu uverejniť v aplikácii registra infraštruktúry v rámci pojmu „podsubor spoločných charakteristík“, ako sa vymedzuje v slovníku ERA a vo vykonávacom nariadení (EÚ) 2019/777 o registri infraštruktúry zmenenom vykonávacím nariadením (EÚ) 2023/1694.
2. Väčšina informácií uvedených nižšie nie je pre rušňovodiča inak viditeľná alebo ju možno vidieť len nepriamo za určitých prevádzkových podmienok, zvyčajne sledovaním správania systému v určitých situáciách.
3. V bode 1.5 sa uvádza minimálny súbor vnútroštátnych predpisov ETCS, ktoré sa musia sprístupniť železničným podnikom. Manažéri infraštruktúry poskytnú železničnému podniku na požiadanie aj úplný súbor vnútroštátnych predpisov.
4. Pojmy ERTMS uvedené v tabuľke sú vymedzené v slovníku a špecifikácii systémových požiadaviek TSI Riadenie-zabezpečenie a návštenie (pod indexmi 3 a 4 dodatku A).
5. Informácie uvedené v tomto dodatku zlepšia znalosti rušňovodičov o prevádzkových podmienkach, ktoré musia zohľadniť pri jazde v rámci ERTMS v sieti manažéra infraštruktúry. Môžu sa použiť pri výcviku rušňovodičov a môžu sa začleniť do vnútorných predpisov a postupov železničného podniku.

Číslo	Informácie	Vysvetlenie
<b>1</b>	<b>Špecifiká ETCS</b>	
1.1.	Údaj o tom, či je traťové zariadenie ETCS navrhnuté tak, aby prenášalo traťové podmienky, a ak áno, aké	Ak traťové zariadenie nesprístupňuje traťové podmienky, rušňovodič bude musieť byť o týchto podmienkach informovaný alternatívnymi metódami
1.2.	Údaj o tom, či traťové zariadenie ETCS uplatňuje postup týkajúci sa priecestia (LX) alebo rovnocenné riešenie	Ak traťové zariadenie neuplatňuje žiadne riešenie na prípady porúch LX (ktoré sú bežne chránené pomocou technického systému), potom sa od rušňovodičov bude vyžadovať, aby dodržiavali pokyny prijaté z iných zdrojov
1.3.	Nedostatok prevýšenia použitý na určenie základného statického profilu rýchlostí trate a iných kategórií vlakov s nedostatkom prevýšenia, pre ktoré je traťové zariadenie ETCS konfigurované tak, aby poskytovalo statické profily rýchlosti	Základné informácie pre rušňovodičov vlakov s tolerovaným nedostatkom prevýšenia horším (nižším), než nedostatky prevýšenia, v prípade ktorých traťové zariadenie ETCS poskytuje statické profily rýchlosti
1.4.	Dôvody, pre ktoré môže rádiodobkové centrum ETCS odmietnuť vlak	Zoznam prípadov, ktoré podliehajú rozhodnutiam manažéra infraštruktúry v rámci projektovania systému

## ▼ M3

Číslo	Informácie	Vysvetlenie
1.5.	Vnútroštátne predpisy ETCS	Minimálny súbor parametrov, ktoré sa majú oznámiť železničným podnikom
1.5.1	D_NVROLL	Parameter, ktorý používa vlakové zariadenie ETCS na dohľad nad vzdialenosťou, ktorú je povolené prejsť s ochranou proti samovoľnému pohybu vlaku a ochranou proti spätnému pohybu vlaku
1.5.2	Q_NVEMRRLS	Kvalifikátor, ktorým sa určuje, či môže byť použitie záchranej brzdy z iných dôvodov ako z dôvodu núdzového zastavenia zrušené, hneď ako pominú podmienky vyžadujúce núdzové brzdenie alebo hneď ako vlak úplne zastaví
1.5.3	V_NVALLOWOVTRP	Maximálna povolená rýchlosť pri zvolení správy „Prejazd EOA“
1.5.4	V_NVSUPOVTRP	Povolené obmedzenie rýchlosti pod dohľadom, keď je aktívna funkcia „Prejazd EOA“
1.5.5	D_NVOVTRP	Maximálna vzdialenosť na prejdenie pri núdzovom zastavení vlaku
1.5.6	T_NVOVTRP	Maximálne časové rozpätie na prejdenie pri núdzovom zastavení vlaku
1.5.7	D_NVPOTRP	Maximálna povolená vzdialenosť pre spätný chod v režime po núdzovom zastavení vlaku
1.5.8	T_NVCONTACT	Maximálny čas bez správy o bezpečnosti z rádioblokového centra, kým vlak zareaguje
1.5.9	M_NVCONTACT	Reakcia systému vlakového zariadenia, keď uplynie platnosť T_NVCONTACT
1.5.10	M_NVDERUN	Kvalifikátor určujúci, či vlakové zariadenie ETCS umožňuje zmenu ID rušňovodiča počas jazdy alebo len pri státi
1.5.11	Q_NVDRIVER_ADHES	Kvalifikátor určujúci, či rušňovodič môže zmeniť faktor adhézie použitý vlakovým zariadením ETCS na výpočet brzdnych kriviek
1.5.12	Q_NVSBTSMPerm	Povolenie používať prevádzkovú brzdú pri monitorovaní cieľovej rýchlosti
1.5.13	Vnútroštátne predpisy použité v brzdovom modeli	Súbor parametrov na spresnenie brzdnych kriviek vypočítaných systémom vlakového zariadenia ETCS tak, aby zodpovedali presnosti, výkonnosti a bezpečnostným rozpätiam stanoveným manažérom infraštruktúry

▼ **M3**

Číslo	Informácie	Vysvetlenie
<b>2</b>	<b>Špecifiká GSM-R</b>	
2.1.	Údaj, či je sieť GSM-R konfigurovaná tak, aby umožnila nútené zrušenie registrácie funkčného čísla iným rušňovodičom	Od tejto funkcie bude závisieť, ktoré platné prevádzkové predpisy budú musieť rušňovodiči a osoby riadiace dopravu/signalisti použiť, keď budú riešiť nesprávne čísla, pod ktorými sú zaregistrované vozidlové rádiá.
2.2.	Osobitné obmedzenia uložené prevádzkovateľom siete GSM-R v prípade jednotiek vlakových zariadení ETCS, ktoré sú schopné prevádzky len s prepájaním okruhov	Tieto obmedzenia sú v prípade potreby určené na riadenie obmedzeného počtu rádiových pripojení s prepájaním okruhov, ktoré môže súčasne obsluhovať rádioblokové centrum

**▼B***Dodatok E***Jazyk a úroveň komunikácie**

Ústna znalosť jazyka sa môže rozdeliť na päť úrovní:

Úroveň	Opis
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže prispôsobiť spôsob rozprávania akémukoľvek partnerovi,</li> <li>— dokáže vyjadriť názor,</li> <li>— dokáže vyjednávať,</li> <li>— dokáže presviedčať,</li> <li>— dokáže poradiť.</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže si poradiť s úplne nepredvídanými situáciami,</li> <li>— dokáže usudzovať,</li> <li>— dokáže zdôvodniť názor.</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže zvládnuť praktické situácie s nepredvídaným prvkom,</li> <li>— dokáže opisovať,</li> <li>— dokáže udržiavať jednoduchú konverzáciu.</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže zvládnuť jednoduché praktické situácie,</li> <li>— dokáže položiť otázky,</li> <li>— dokáže odpovedať na otázky.</li> </ul>
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>— dokáže hovoriť s pomocou naučených viet.</li> </ul>



**▼ B***Dodatok F***▼ M3**

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

**▼ B****1. Všeobecné požiadavky**

- a) Tento dodatok, ktorý sa vykladá v spojení s bodmi 4.6 a 4.7, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úloh súvisiacich so sprevádzaním vlaku v rámci siete.
- b) Výraz „odborná kvalifikácia“ sa v kontexte tohto nariadenia týka tých prvkov, ktoré sú dôležité na zaistenie toho, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť úlohy.
- c) Predpisy a postupy sa uplatňujú na vykonávané úlohy a na osobu, ktorá tieto úlohy plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek oprávnená kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v predpisoch alebo postupoch či používané príslušnou spoločnosťou.

**2. Odborné znalosti**

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

**2.1. Všeobecné odborné znalosti**

- a) zásady systému riadenia bezpečnosti organizácie relevantné pre dané úlohy;
- b) úlohy a povinnosti rozhodujúcich účastníkov podieľajúcich sa na prevádzke;
- c) všeobecné podmienky dôležité z hľadiska bezpečnosti cestujúcich alebo nákladu a osôb nachádzajúcich sa na železničnej trati alebo v jej blízkosti;
- d) podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci;
- e) všeobecné zásady bezpečnosti železničného systému;
- f) osobná bezpečnosť vrátane bezpečnosti pri vystupovaní z vlaku na prevádzkovej trati.

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

- a) prevádzkové postupy a bezpečnostné predpisy;
- b) relevantné aspekty systému riadenia-zabezpečenia a návštenia;
- c) formalizovaný postup výmeny správ vrátane použitia komunikačného zariadenia.

**2.3. Znalosti o železničných koľajových vozidlách**

- a) vnútorné vybavenie osobného vozňa;
- b) primerané znalosti o úlohách rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre železničné koľajové vozidlá.

**2.4. Znalosť traťových pomerov**

- a) relevantné prevádzkové postupy (ako napríklad spôsob výpravy vlakov) v jednotlivých miestach (vybavenie stanice, návštenie atď.);
- b) stanice, v ktorých môžu cestujúci vystupovať z vlaku alebo doň nastupovať;
- c) miestne prevádzkové a núdzové opatrenia špecifické pre trať (trate) trasy.

**▼ B****2.5. Znalosti o bezpečnosti cestujúcich**

Odborná príprava v oblasti bezpečnosti cestujúcich musí pokrývať aspoň:

- a) zásady zaistenia bezpečnosti cestujúcich:
  - podpora cestujúcich so zníženou pohyblivosťou,
  - identifikácia nebezpečenstva,
  - postupy uplatňované pri nehodách, ktorých účastníkmi sú osoby,
  - prípady výskytu požiaru a/alebo dymu,
  - evakuácia cestujúcich;
- b) zásady komunikácie:
  - identifikácia osôb, ktoré treba kontaktovať, a chápanie metód komunikácie, najmä s osobou riadiacou dopravu počas evakuácie v prípade incidentu,
  - identifikácia príčin/situácií a žiadostí o nadviazanie komunikácie,
  - komunikačné postupy na informovanie cestujúcich,
  - komunikačné postupy v prevádzke za mimoriadnych podmienok/v núdzových situáciách;
- c) behaviorálne schopnosti:
  - uvedomenie si situácie,
  - svedomitosť,
  - schopnosť komunikovať,
  - schopnosť rozhodovať a konať.

**3. Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

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

- so spôsobmi a zásadami uplatňovania predpisov a postupov,
- s procesom používania traťových zariadení a železničných koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou.

Ide najmä o:

- a) kontroly pred odchodom vrátane prípadných skúšok brzdy a správneho zatvárania dverí;
- b) postup pri odchode;
- c) prevádzku za mimoriadnych podmienok;
- d) posudzovanie potenciálu poruchy v priestoroch pre cestujúcich a reakciu podľa predpisov a postupov;
- e) ochranné a výstražné opatrenia, ako sa vyžadujú v predpisoch a nariadeniach, alebo ktoré sú potrebné na pomoc rušňovodičovi;
- f) komunikáciu s personálom manažéra infraštruktúry pri pomoci rušňovodičovi;
- g) hlásenie všetkých nezvyčajných udalostí týkajúcich sa prevádzky vlaku, stavu železničných koľajových vozidiel a bezpečnosti cestujúcich. Ak sa to vyžaduje, tieto hlásenia sa vypracujú písomne v jazyku, ktorý zvolil železničný podnik.

**▼ B***Dodatok G***▼ M3****Prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohu prípravy vlakov****▼ B****1. Všeobecné požiadavky****▼ M3**

- a) Tento dodatok, ktorý sa vykladá v spojení s bodmi 4.6 a 4.7, predstavuje zoznam prvkov, ktoré sa považujú za dôležité z hľadiska úlohy prípravy vlaku v rámci siete.

**▼ B**

- b) Výraz „odborná kvalifikácia“ sa v kontexte tohto nariadenia týka tých prvkov, ktoré sú dôležité na zaistenie toho, aby bol prevádzkový personál vyškolený a schopný pochopiť a plniť jednotlivé prvky danej úlohy.
- c) Predpisy a postupy sa uplatňujú na vykonávanú úlohu a na osobu, ktorá túto úlohu plní. Tieto úlohy môže vykonávať akákoľvek oprávnená kvalifikovaná osoba bez ohľadu na meno, funkciu alebo hierarchické postavenie uvedené v predpisoch alebo postupoch či používané príslušnou spoločnosťou.

**2. Odborné znalosti**

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

**2.1. Všeobecné odborné znalosti**

- a) zásady systému riadenia bezpečnosti organizácie relevantné pre danú úlohu;
- b) úlohy a povinnosti rozhodujúcich účastníkov podieľajúcich sa na prevádzke;
- c) všeobecné podmienky týkajúce sa bezpečnosti cestujúcich a/alebo nákladu vrátane prepravy nebezpečného tovaru a mimoriadnych zásielok;
- d) posúdenie rizík, najmä pokiaľ ide o riziká súvisiace s prevádzkou železníc a s napájaním elektrickou trakčnou sústavou;
- e) podmienky týkajúce sa zdravia a bezpečnosti pri práci;
- f) všeobecné zásady bezpečnosti železničného systému;
- g) bezpečnosť osôb na železničných tratiach alebo v ich blízkosti;
- h) zásady komunikácie a formalizovaný postup výmeny správ vrátane použitia komunikačného zariadenia.

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

- a) prevádzka vlakov v normálnych, mimoriadnych a núdzových situáciách;
- b) prevádzkové postupy v jednotlivých miestach (návestenie, vybavenie stanice/depa/zriaďovacej stanice) a bezpečnostné predpisy;
- c) miestne prevádzkové opatrenia.

**2.3. Znalosti o vybavení vlaku**

- a) účel a používanie vozňa a vybavenia vozidla;
- b) určovanie a uskutočňovanie technických prehliadok;
- c) primerané znalosti o úlohách rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, pokiaľ ide o postupy a rozhrania pre železničné koľajové vozidlá.

**▼B****3. Schopnosť uplatniť znalosti v praxi**

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

- so spôsobmi a zásadami uplatňovania predpisov a postupov,
- s procesom používania traťových zariadení a železničných koľajových vozidiel, ako aj akéhokoľvek špecifického zariadenia súvisiaceho s bezpečnosťou.

Ide najmä o:

**▼M3**

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

**▼B**

- b) pochopenie významu označení a štítkov na vozidlách;
- c) postup určovania a sprístupňovania údajov o vlaku;
- d) komunikáciu s vlakovým personálom;
- e) komunikáciu s personálom zodpovedným za riadenie jazdy vlakov;
- f) prevádzku za mimoriadnych podmienok, najmä keď ovplyvňuje prípravu vlakov;
- g) ochranné a výstražné opatrenia, ako sa vyžadujú v predpisoch a nariadeniach alebo miestnych opatreniach v danom mieste;
- h) opatrenia, ktoré sa musia vykonať vzhľadom na mimoriadne situácie týkajúce sa prepravy nebezpečného tovaru (v prípade potreby).



### Dodatok H

#### Európske číslo vozidla a súvisiace abecedné označenie na skrini vozidla

##### 1. VŠEOBECNÉ USTANOVENIA TÝKAJÚCE SA EURÓPSKEHO ČÍSLA VOZIDLA

Európske číslo vozidla (EVN) sa prideluje v súlade s dodatkom 6 prílohy II k rozhodnutiu vykonávaciemu rozhodnutiu Komisie (EÚ) 2018/1614 <sup>(1)</sup>.

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

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

##### 2. VŠEOBECNÉ ÚPRAVY TÝKAJÚCE SA VONKAJŠIEHO OZNAČENIA

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

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

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

##### 3. VOZNE

Označenie musí byť napísané na skrini vozňa takto:

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

Kde v príkladoch

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

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

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

01.87	3320 644-7	
TEN	F-SNCF	Ks

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

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

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



▼ **M3***Dodatok I***Zoznam oblastí, pre ktoré sa vnútroštátne predpisy môžu naďalej uplatňovať v súlade s článkom 8 smernice (EÚ) 2016/798**

## 1. OBLASTI PRE VNÚTROŠTÁTNE PREDPISY

- a) Posunovanie
  - Nepatria sem prevádzkové predpisy pre digitálne samočinné spriahadlo (DAC)
  - Vnútroštátne predpisy pre posunovanie v rámci ERTMS sú obmedzené na oblasti vymedzené v časti C dodatku A
- b) Predpisy týkajúce sa návestenia
  - Predpisy týkajúce sa používania vnútroštátneho systému návestenia v prevádzke
- c) Maximálne rýchlosti pri prevádzke za mimoriadnych podmienok vrátane jazdy podľa rozľadu
- d) Jazda so zvýšenou opatnosťou
- e) Miestny prevádzkový predpis
  - Predpisy výlučne miestneho charakteru týkajúce sa osobitných miestnych podmienok, ak nie sú uvedené v registri infraštruktúry v súlade s článkom 14 ods. 11 smernice (EÚ) 2016/797
- f) Prevádzka počas prác
- g) Bezpečná prevádzka skúšaného vlaku
- h) Viditeľnosť vlaku
  - Začiatok vlaku (pozri bod 4.2.2.1.2)
  - Existujúce vozidlá, ktoré nespĺňajú TSI
- i) Riadenie núdzovej situácie a reakcií na núdzové situácie (pozri bod 4.2.3.7)
  - Úloha miestnych/vnútroštátnych orgánov a záchranných zložiek a ich kontaktné údaje
  - Metódy a postupy v núdzovej situácii, na ktoré sa nevzťahuje požiadavka tohto nariadenia, vrátane oznamovania nehôd a incidentov: vnútroštátne pokyny týkajúce sa spôsobov oznamovania príslušným orgánom
- j) Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti
  - Vnútroštátne prevádzkové pokyny (pozri dodatok C2)
- k) Požiadavky na znalosti o trase podľa vnútroštátnej transpozície smernice 2007/59/ES.

## 2. ZOZNAM OTVORENÝCH BODOV

- a) Mimoriadna zásielka
- b) Osobitné požiadavky na prevádzku vlakov kombinovanej dopravy, ktoré presahujú nakladaciu mieru, ale nepresahujú kodifikáciu trate
- c) Informácie o jazde vlakov pre rušňovodičov (pozri bod 4.2.1.2.3)
  - Ďalšie informácie
- d) Zaznamenávanie údajov z monitorovania mimo vlaku (pozri bod 4.2.3.5.1)
  - Ďalšie informácie

**▼ M3**

- e) Zaznamenávanie údajov z monitorovania vo vlaku (pozri bod 4.2.3.5.2)
  - Ďalšie informácie
- f) Odborné spôsobilosti (pozri body 4.2.1.1 a 4.6)
  - Prvky dôležité z hľadiska odbornej kvalifikácie pre úlohy súvisiace s výpravou vlakov a povoľovaním jazdy vlakov
  - Dôkaz o odbornej spôsobilosti
- g) Podmienky ochrany zdravia a bezpečnosti (pozri bod 4.7)
  - Hraničné hodnoty týkajúce sa alkoholu, drog a psychotropných látok (pozri bod 4.7.1)
- h) Spoločné prevádzkové zásady a predpisy (pozri bod 4.4 a dodatok B)
  - Pieskovanie – zariadenie na automatické pieskovanie a správa o použití pieskovacieho zariadenia,
  - Porucha praciecstia – ďalšie informácie,
- i) Metodika komunikácie týkajúcej sa bezpečnosti
  - Ďalšie pojmy (pozri dodatok C1);
- j) Prevádzka v dlhých tuneloch (pozri bod 4.3.5)
  - Ďalšie informácie



**▼ B**

## Dodatok J

## Slovník

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

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

Pojem	Vymedzenie
Nehoda	Podľa vymedzenia v článku 3 smernice (EÚ) 2016/798.
Povoľovanie jász vlaku	Obsluha zariadenia na stavadlách, na miestach riadenia napájania elektrickej trakcie prúdom a v radiaciach strediskách dopravy, ktorá povoľuje jazdu vlakov. Sem nepatrí personál železničného podniku, ktorý je zodpovedný za riadenie zdrojov, ako je vlakový personál alebo železničné koľajové vozidlá.
<b>▼ M3</b>	
Vlak kombinovanej dopravy	Vlak kombinovanej dopravy je nákladný vlak zložený úplne alebo čiastočne z nákladných vozňov naložených intermodálnou nákladovou jednotkou (intermodálnymi nákladovými jednotkami) (napr. výmenné nadstavby, návesy, kontajner, posuvné jednotky).
<b>▼ B</b>	
Spôsobilosť	Kvalifikácia a prax potrebná na bezpečné a spoľahlivé plnenie vykonávanej úlohy. Prax sa dá získať ako súčasť procesu odbornej prípravy.
Nebezpečný tovar	Podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru <sup>(1)</sup> .
Prevádzka za mimoriadnych podmienok	Prevádzka vyplývajúca z neplánovanej udalosti, ktorá bráni normálnej prevádzke vlakov dopravu.
Výprava	Pozri Výprava vlakov
Rušňovodič	Podľa vymedzenia v článku 3 smernice 2007/59/ES.
<b>▼ M3</b>	
Núdzové volanie	Volanie uskutočnené v niektorých nebezpečných situáciách na účely výstrahy pre všetky vlaky/posunovacie zostavy vo vymedzenej oblasti.
Koniec dovolenej jazdy	Miesto, po ktoré má vlak alebo posunovacia zostava povolenie pokračovať.
<b>▼ B</b>	
Prejdenie konca dovolenej jazdy bez povolenia	Prejdenie konca dovolenej jazdy bez povolenia sa týka každého prípadu, keď vlak pokračuje v jazde za koncom dovolenej jazdy za týchto okolností: <ul style="list-style-type: none"> <li>— traťové návěstidlo s návěstou „stoj“ alebo príkaz na zastavenie, ak nefunguje ATP,</li> <li>— koniec dovolenej jazdy stanovený v ATP,</li> <li>— miesto oznámené prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia podľa nariadení,</li> <li>— tabule s návěstou „stoj“,</li> <li>— ručné návěstí.</li> </ul> <p>Toto sa vzťahuje na dovolenú jazdu, ako sa uvádza v ETCS, a súhlas na jazdu, na ktorý sa vzťahujú pokyny/návestenie.</p> <p>Nepatria sem prípady, keď vozidlo bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejde návěstí.</p>

## ▼ B

Pojem	Vymedzenie
Európsky pokyn	Harmonizovaný prevádzkový pokyn, ktorým sa rušňovodičom v celej Európskej únii poskytuje podobný obsah a ktorého cieľom je, aby rušňovodiči reagovali podobným spôsobom v podobnej situácii.
Evakuácia	Evakuácia vlaku je situácia, v ktorej všetci cestujúci dostanú pokyn, aby opustili vlak a presunuli sa na infraštruktúru pod dohľadom vlakového personálu. Vlakový personál dostane súhlas od osoby riadiacej dopravu alebo iného zodpovedného personálu manažéra infraštruktúry, že je to bezpečné.
Mimoriadna zásielka	Vozidlo a/alebo prevážaný náklad, ktorého konštrukcia, rozmery alebo hmotnosť nevyhovujú parametrom trasy a ktoré(-ý) si vyžaduje zvláštne povolenie na jazdu a môže si vyžadovať osobitné podmienky počas časti trasy alebo počas celej trasy.
Zdravotné a bezpečnostné podmienky	V kontexte tohto nariadenia sa tieto podmienky týkajú iba zdravotných a psychologických spôsobilostí požadovaných na prevádzkovanie príslušných prvkov subsystému.
Horúca ložisková skriňa	Ložisková skriňa a ložisko, ktoré prekročilo svoju maximálnu konštrukčnú prevádzkovú teplotu.
Incident	Podľa vymedzenia v článku 3 smernice (EÚ) 2016/798.
Dĺžka vlaku	Celková dĺžka všetkých vozidiel cez nárazníky vrátane rušňa (rušňov)
Výhybňa	Koľaj napojená na hlavnú koľaj používaná na obchádzanie, vyhýbanie a odstavenie.
Vnútroštátny pokyn	Pokyn vymedzený na vnútroštátnej úrovni alebo manažérom infraštruktúry, ktorý sa vzťahuje na špecifické situácie týkajúce sa systému triedy B alebo prechodu zo systému triedy A do systému triedy B.
Používateľský jazyk	Jazyk alebo jazyky, ktoré používa manažér infraštruktúry v každodennej činnosti na oznamovanie prevádzkových správ alebo správ súvisiacich s bezpečnosťou medzi personálom manažéra infraštruktúry a železničného podniku a ktoré sú uverejnené v jeho podmienkach používania siete.
Prevádzkový pokyn	Formálna výmena informácií medzi osobou riadiacou dopravu a rušňovodičom s cieľom zabezpečiť železničnú prevádzku/pokračovanie v železničnej prevádzke v špecifických situáciách. Prevádzkový pokyn existuje na vnútroštátnej, ako aj na európskej úrovni.
Cestujúci	Osoba (iná ako zamestnanec so zvláštnymi povinnosťami vo vlaku) cestujúca vlakom alebo nachádzajúca sa v priestore železnice pred jazdou vlakom alebo po jazde vlakom.
Monitorovanie výkonnosti	Systematické pozorovanie a zaznamenávanie výkonnosti vlakovej dopravy a infraštruktúry na účely zlepšenia výkonnosti oboch oblastí.
Kvalifikácia	Fyzická a psychologická spôsobilosť pre danú úlohu spolu s požadovanými znalosťami.
Reálny čas	Schopnosť vymieňať alebo spracovávať informácie o špecifikovaných udalostiach (ako je príchod do stanice, prejazd stanicou alebo odchod zo stanice) počas jazdy vlaku v čase, keď nastanú.
Miesto hlásenia	Bod na plánovanej trase vlaku, v ktorom sa vyžaduje nahlásenie času príchodu, odchodu alebo prejazdu.

**▼ B**

Pojem	Vymedzenie
Trasa	Konkrétny úsek alebo úseky trate

**▼ M3**

Úloha rozhodujúca z hľadiska bezpečnosti	Úloha ovplyvňujúca bezpečnosť železničnej dopravy vykonávaná personálom, ktorý pripravuje, prevádzkuje, kontroluje pohyb vlakov alebo sa inak na ňom podieľa.
--	---

**▼ B**

Plánované zastavenie	Plánované zastavenie z komerčných alebo prevádzkových dôvodov.
----------------------	--

**▼ M3**

Posunovacia zostava	Hnacia jednotka spriahnutá alebo nespriahnutá so súpravou vozidiel a určená na pohyb v podmienkach posunovania bez dostupných údajov o vlaku.
---------------------	---

**▼ B**

Manipulačná koľaj	Každá koľaj (koľaje) v rámci miesta prevádzky, ktorá sa nepoužíva na vlakovú dopravu.
-------------------	---

**▼ M3**

Osoba riadiaca dopravu/ signalista	Personál, ktorý je poverený stanovením trasy vlakov/posunovacích zostáv a vydávaním pokynov pre rušňovodičov.
---------------------------------------	---

**▼ B**

Personál	Zamestnanci pracujúci pre železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry alebo ich dodávateľov vykonávajúci úlohy uvedené v tomto nariadení.
----------	---

Návesť „stoj“	Akákolvek návesť, ktorá rušňovodičovi nedovoľuje prejsť návestidlom.
---------------	--

Miesto zastavenia	Miesto uvedené v cestovnom poriadku vlaku, v ktorom je plánované zastavenie vlaku, obvykle na vykonanie špecifickej činnosti, akou je umožniť cestujúcim nastúpiť do vlaku a vystúpiť z neho.
-------------------	---

Cestovný poriadok	Dokument alebo systém, v ktorom sú uvedené podrobné údaje o cestovnom poriadku vlaku (vlakov) na konkrétnej trati.
-------------------	--

Časový bod	Miesto identifikované v cestovnom poriadku vlaku, v ktorom sa identifikuje špecifický čas. Tento čas môže byť časom príchodu, časom odchodu alebo v prípade vlaku, ktorý nemá plánované zastavenie v danom mieste, časom prejazdu.
------------	--

Hnacia jednotka	Vozidlo s vlastným pohonom schopné pohybu samostatne a s ďalšími vozidlami, s ktorými môže byť spriahnuté.
-----------------	--

**▼ M3**

Vlak	Vlak sa vymedzuje ako hnacia (hacie) jednotka (jednotky) so spriahnutými vozidlami alebo bez nich, s dostupnými údajmi o vlaku, prevádzkovaná medzi dvoma alebo viacerými vymedzenými bodmi podľa pridelenej vlakovej trasy a identifikovaná pomocou jedinečného čísla vlaku.
------	---

Zostava vlaku	Zostava vlaku je sled vozidiel vo vlaku. Ide o zostavu vozidiel v rámci vlaku, ako aj ich špecifické charakteristiky vozidla.
---------------	---

**▼ B**

Pojem	Vymedzenie
Výprava vlaku	Znamenie osobe vedúcej vlak o tom, že všetky činnosti v stanici alebo v depe boli ukončené a že, pokiaľ ide o zodpovedný personál, bolo pre vlak vydané povolenie na jazdu.
Vlakový personál	Členovia vlakového personálu, ktorí sú certifikovaní ako spôsobilí a vymenovaní železničným podnikom na vykonávanie stanovených špecifických úloh súvisiacich s bezpečnosťou vo vlaku, napríklad rušňovodič alebo sprievodca.

**▼ M3**

Príprava vlaku	<p>Postup na zabezpečenie toho, aby bol vlak v prevádzkyschopnom stave, aby vybavenie vlaku bolo správne dislokované a aby zostava vlaku zodpovedala určenej trase (trasám). Zahŕňa to spriahanie alebo odpriahanie vozidiel, spájanie alebo odpájanie potrubí, spojov, káblov a označenie koncovej návesti vlaku.</p> <p>Príprava vlaku zahŕňa aj nastavenie usporiadania bŕzd a technické prehliadky, skúšky a kontroly pred odchodom.</p> <p><i>Poznámka:</i> Pohyb, ktorým sa vozidlo dostane do zostavy vlaku alebo z nej, sa nazýva posun.</p>
----------------	--

**▼ B**

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

Skratka	Vysvetlenie
AC	striedavý prúd (Alternating Current)
ATP	vlakový zabezpečovač (Automatic Train Protection)
CCS	riadenie-zabezpečenie a návštenie (Command Control Signalling)
CEN	Európsky výbor pre normalizáciu (Comité Européen de Normalisation)
COTIF	Dohovor o medzinárodnej železničnej preprave (Convention relative aux Transports Internationaux Ferroviaires)

**▼ M3**

CT	Kombinovaná doprava
----	---------------------

**▼ B**

dB	decibely
DC	jednosmerný prúd (Direct Current)
DMI	rozhranie rušňovodič-stroj (Driver Machine Interface)
EC	Európske spoločenstvo
ECG	EKG (elektrokardiogram)
EIRENE	Európska integrovaná železničná rádiová zdokonalená sieť (European Integrated Railway Radio Enhanced Network)
EN	európska norma

**▼ B**

Skratka	Vysvetlenie
ENE	energia

**▼ M3**

EOA	Koniec dovolenej jazdy
-----	------------------------

**▼ B**

ERA	Železničná agentúra Európskej únie (European Union Agency for Railways)
ERPVT	Európsky register povolených typov vozidiel (European Register of Authorised Types of Vehicles)
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy (European Rail Traffic Management System)
ETCS	Európsky systém riadenia vlakov (European Train Control System)
EÚ	Európska únia
FRS	špecifikácia funkčných požiadaviek (Functional Requirement Specification)
GSM-R	globálny systém mobilnej komunikácie – železnice (Global System for Mobile Communications – Rail)

**▼ M3**

ILU	intermodálna nákladová jednotka
-----	---------------------------------

**▼ B**

IM	manažér infraštruktúry (Infrastructure Manager)
INF	Infraštruktúra
OPE	prevádzka a riadenie dopravy (Operation and Traffic Management)
OSŽD	Organizácia pre spoluprácu železníc
PPV/PPW	ruská skratka – Pravidla Polzovaniya Vagonami v meždunarodnom soobščeniiji = Pravidlá používania železničných vozidiel v medzinárodnej doprave
RINF	register infraštruktúry
RST	železničné koľajové vozidlá (Rolling Stock)
RU	železničný podnik (Railway Undertaking)

**▼ M3**

SIL	úroveň integrity bezpečnosti
-----	------------------------------

**▼ B**

SMS	systém riadenia bezpečnosti (Safety Management System)
SPAD	prejdenie návěsti „stoj“ (Signal Passed at Danger)
SRS	špecifikácia požiadaviek na systém (System Requirement Specification)
TAF	telematické aplikácie v nákladnej doprave (Telematics Applications for Freight)
TEN	transeurópska sieť (Trans-European Network)

▼ **B**

Skratka	Vysvetlenie
TPS	system zabezpečenia vlaku (Train Protection System)
TSI	technická špecifikácia interoperability
UIC	Medzinárodná únia železníc (Union Internationale des Chemins de fer)
TSI Rušne a osobné železničné koľajové vozidlá (LOC&PAS)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1302/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – rušne a osobné železničné koľajové vozidlá“ železničného systému v Európskej únii
TSI Riadenie-zabezpečenie a návestenie (TSI CCS)	Nariadenie Komisie (EÚ) 2016/919 z 27. mája 2016 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystémov „riadenie-zabezpečenie a návestenie“ železničného systému v Európskej únii
TSI Hluk (TSI NOI)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1304/2014 z 26. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – hluk“, ktorým sa mení rozhodnutie 2008/232/ES a zrušuje rozhodnutie 2011/229/EÚ
TSI Vozne (TSI WAG)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 321/2013 z 13. marca 2013 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „železničné koľajové vozidlá – nákladné vozne“ systému železníc v Európskej únii, ktorým sa zrušuje rozhodnutie Komisie 2006/861/ES
TSI Osoba so zníženou pohyblivosťou (TSI PRM)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1300/2014 z 18. novembra 2014 o technických špecifikáciách interoperability týkajúcich sa prístupnosti železničného systému Únie pre osoby so zdravotným postihnutím a osoby so zníženou pohyblivosťou
TSI Energia (TSI ENE)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1301/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability (TSI) týkajúcej sa subsystému energia systému železníc v Únii
TSI Infraštruktúra (TSI INF)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1299/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „infraštruktúra“ systému železníc v Európskej únii
TSI Bezpečnosť v železničných tuneloch (TSI SRT)	Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1303/2014 z 18. novembra 2014 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa bezpečnosti v železničných tuneloch železničného systému Európskej únie