

Úradný vestník

Európskej únie

L 37

Slovenské vydanie

Právne predpisy

Zväzok 49
8. februára 2006

Obsah	I Akty, ktorých uverejnenie je povinné	
		
	II Akty, ktorých uverejnenie nie je povinné	
	Komisia	
	2006/66/ES:	
	★ Rozhodnutie Komisie z 23. decembra 2005 o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park — hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice [oznámené pod číslom K (2005) 5666] ⁽¹⁾	1

II

(Akty, ktorých uverejnenie nie je povinné)

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 23. decembra 2005

o technickej špecifikácii interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park — hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice

[oznámené pod číslom K(2005) 5666]

(Text s významom pre EHP)

(2006/66/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2001/16/ES z 19. marca 2001 o interoperabilite konvenčnej železničnej sústavy ⁽¹⁾, a najmä na jej článok 6 ods. 1,

keďže:

(1) V súlade s článkom 2 písm. c) smernice 2001/16/ES sa transeurópska konvenčná železničná sústava člení na štrukturálne alebo funkčné subsystémy.

(2) V súlade s článkom 23 ods. 1 uvedenej smernice je potrebné, aby sa na subsystém „hluk“ vzťahovala technická špecifikácia interoperability (TSI).

(3) Prvým krokom pri vytváraní TSI je návrh TSI vypracovaný Európskym združením pre železničnú interoperabilitu (AEIF), ktoré bolo určené za spoločný reprezentatívny orgán.

(4) AEIF bolo poverené vypracovaním návrhu TSI pre subsystém „hluk“ v súlade s článkom 6 ods. 1 smernice. Základné parametre tohto návrhu TSI boli prijaté rozhodnutím Komisie 2004/446/ES z 29. apríla 2004 o vymedzení základných parametrov technických špecifikácií interoperability pre hluk, nákladné vozne a telematické aplikácie pre nákladnú dopravu podľa smernice 2001/16/ES ⁽²⁾.

(5) K návrhu TSI zostavenému na základe základných parametrov bola priložená úvodná správa, ktorá obsahovala analýzu nákladov a výnosov podľa článku 6 ods. 5 danej smernice.

(6) Návrh TSI preskúmal výbor zriadený článkom 21 smernice Rady 96/48/ES z 23. júla 1996 o interoperabilite systému transeurópskych vysokorychlostných železníc ⁽³⁾ na základe úvodnej správy.

(7) Smernica 2001/16/ES a TSI sa vzťahujú na obnovu, nie na výmeny súvisiace s údržbou. Členské štáty sa vyzývajú, aby uplatňovali TSI na výmeny súvisiace s údržbou, keď budú schopné tak urobiť a keď to bude odôvodnené rozsahom práce súvisiacej s údržbou.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 110, 20.4.2001, s. 1. Smernica zmenená a doplnená smernicou 2004/50/ES (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 114.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 155, 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 235, 17.9.1996, s. 6. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou 2004/50/ES.

- (8) TSI vzťahujúca sa na hlučnosť vozového parku by nemala vyžadovať používanie osobitných technológií alebo technických riešení s výnimkou prípadu, ak je to bezpodmienečne potrebné pre interoperabilitu transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy.
- (9) TSI vychádza z najlepších dostupných odborných znalostí v čase prípravy príslušného návrhu. Rozvoj technológií, prevádzkových, bezpečnostných alebo spoločenských požiadaviek si môže vyžadovať zmeny alebo doplnenia TSI. V súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES sa prípadne začne postup prieskumu alebo aktualizácie.
- (10) Na podporu inovácie a s cieľom zohľadniť nadobudnuté skúsenosti by sa TSI mala pravidelne prepracovávať. Toto ustanovenie je podrobné opísané v kapitole 7 TSI.
- (11) Prevádzka vozového parku konvenčných železníc sa v súčasnosti uskutočňuje na základe existujúcich národných, dvojstranných, mnohonárodných alebo medzinárodných dohôd. Je dôležité, aby tieto dohody nebránili súčasnému a budúcemu pokroku smerom k interoperabilite. Je preto dôležité, aby Komisia preskúmala tieto dohody s cieľom určiť, či je potrebné príslušne prepracovať TSI obsiahnutú v prílohe.
- (12) S cieľom predísť akýmkoľvek nejasnostiam je potrebné stanoviť, že ustanovenia rozhodnutia 2004/446/ES o základných parametroch transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy sa už naďalej nebudú uplatňovať.
- (13) Ustanovenia tohto rozhodnutia sú v súlade so stanoviskom výboru zriadeného článkom 21 smernice 96/48/ES,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Technická špecifikácia interoperability (ďalej len „TSI“) týkajúca sa subsystému „hlučnosť“ transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy podľa článku 6 ods. 1 smernice 2001/16/ES sa stanovuje v prílohe k tomuto rozhodnutiu.

TSI je plne uplatniteľná na vozový park transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy podľa prílohy I k smernici 2001/16/ES.

Článok 2

TSI zahŕňa dvojstupňový prístup uvedený v kapitole 7 prílohy. Bez toho, aby bol dotknutý mechanizmus pravidelných revízií ustanovený v kapitole 7, predloží Komisia výboru zriadenému

článkom 21 smernice 96/48/ES najneskôr sedem rokov po dni, ktorým sa začne toto rozhodnutie uplatňovať, správu a v prípade potreby aj návrh na prepracovanie bodu 7.2 prílohy.

Článok 3

Keď dohody obsahujú požiadavku týkajúcu sa limitov emisií hlučností, členské štáty ich oznámia Komisii do šiestich mesiacov po nadobudnutí účinnosti tohto rozhodnutia. Druhy dohôd, ktoré sa majú oznámiť, sú:

- a) národné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, dohodnuté na trvalom alebo dočasnom základe, ktoré sú potrebné z dôvodu veľmi špecifického alebo miestneho charakteru zamýšľanej dopravnej služby;
- b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry alebo bezpečnostnými úradmi, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability;
- c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a prinajmenšom jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry členských štátov a prinajmenšom jedným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré poskytujú významnú úroveň miestnej alebo regionálnej interoperability.

Článok 4

Ustanovenia rozhodnutia 2004/446/ES o základných parametroch transeurópskej konvenčnej železničnej sústavy sa už od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia nebudú uplatňovať.

Článok 5

Toto rozhodnutie je uplatniteľné šesť mesiacov po jeho oznámení.

Článok 6

Toto rozhodnutie je určené členským štátom.

V Bruseli 23. decembra 2005

Za Komisiu

Jacques BARROT

podpredseda

PRÍLOHA

Technická špecifikácia interoperability týkajúcej sa subsystému „vozový park – hluk“ transeurópskej konvenčnej železnice

1.	ÚVOD	6
1.1.	TECHNICKÝ ROZSAH	6
1.2.	ÚZEMNÝ ROZSAH	6
1.3.	OBSAH TEJTO TECHNICKEJ ŠPECIFIKÁCIE PRE INTEROPERABILITU	6
2.	DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU	7
2.1.	DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU	7
2.2.	ROZHRANIA SUBSYSTÉMU	7
3.	ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY	7
3.1.	VŠEOBECNE	7
3.2.	ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY	8
3.3.	VŠEOBECNÉ ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY	8
3.3.1.	Ochrana životného prostredia	8
3.4.	HLADISKÁ TÝKAJÚCE SA ZÁKLADNÝCH POŽIADAVIEK ŠPECIFICKÝCH PRE SUBSYSTÉM MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV	8
4.	CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU	9
4.1.	ÚVOD	9
4.2.	FUNKČNÉ A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE SUBSYSTÉMU	9
4.2.1.	Hluk spôsobovaný nákladnými vagónmi	9
4.2.1.1.	Limity pre hluk pri prejazde	10
4.2.1.2.	Limity pre hluk pri státi	11
4.2.2.	Hluk spôsobovaný lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi	11
4.2.2.1.	Úvod	11
4.2.2.2.	Limity pre hluk pri státi	12
4.2.2.3.	Limity pre hluk pri rozjazde	12
4.2.2.4.	Limity pre hluk pri prejazde	13
4.2.3.	Vnútrotný hluk lokomotív, motorových jednotiek a hnacích vozňov	13
4.3.	FUNKČNÉ A TECHNICKÉ ŠPECIFIKÁCIE ROZHRANÍ	14
4.3.1.	Subsystém konvenčných železničných prostriedkov	14
4.3.2.	Subsystémy lokomotív, motorových jednotiek a osobných vagónov	14
4.4.	PREVÁDZKOVÉ PREDPISY	14
4.5.	ÚDRŽBOVÉ PREDPISY	15
4.6.	ODBORNÁ KVALIFIKÁCIA	15
4.7.	ZDRAVOTNÉ A BEZPEČNOSTNÉ PODMIENKY	15
4.8.	REGISTRE INFRAŠTRUKTÚRY A MOBILNÝCH PROSTRIEDKOV	15
4.8.1.	Register infraštruktúry	15
4.8.2.	Register železničných mobilných prostriedkov	15

5.	KOMPONENTY INTEROPERABILITY	15
5.1.	DEFINÍCIA	15
6.	OVEROVANIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE KOMPONENTOV A OVERENIA SUBSYSTÉMU	16
6.1.	KOMPONENTY INTEROPERABILITY	16
6.2.	SUBSYSTÉM MOBILNÉ PROSTRIEDKY Z HLADISKA HLUKU SPÔSOBOVANÉHO MOBILNÝMI PROSTRIEDKAMI	16
6.2.1.	<i>Postupy stanovenia</i>	16
6.2.2.	<i>Moduly</i>	16
6.2.3.	<i>Hľadisko hluku subsystému mobilných prostriedkov</i>	17
7.	IMPLEMENTÁCIA	17
7.1.	VŠEOBECNE	17
7.2.	REVÍZIA TECHNICKEJ ŠPECIFIKÁCIE PRE INTEROPERABILITU	17
7.3.	DVOJKROKOVÝ PRÍSTUP	18
7.4.	PROGRAM RENOVÁCIE NA ZNÍŽENIE HLUKU	18
7.5.	APLIKÁCIA TEJTO TECHNICKEJ ŠPECIFIKÁCIE PRE INTEROPERABILITU NA NOVÉ MOBILNÉ PROSTRIEDKY	18
7.5.1.	<i>Prechodné obdobie pre vonkajší hluk</i>	18
7.5.2.	<i>Hluk pri rozjazde</i>	18
7.5.3.	<i>Hluk vnútri kabíny vodiča</i>	18
7.5.4.	<i>Výnimky pre vnútroštátne, dvojstranné, mnohostranné alebo medzinárodné dohody</i>	19
7.5.4.1.	<i>Existujúce dohody</i>	19
7.5.4.2.	<i>Budúce dohody alebo zmena existujúcich dohôd</i>	19
7.6.	APLIKÁCIA TEJTO TECHNICKEJ ŠPECIFIKÁCIE PRE INTEROPERABILITU NA EXISTUJÚCI VOZŇOVÝ PARK	19
7.6.1.	<i>Obnova alebo modernizácia existujúcich nákladných vagónov</i>	19
7.6.2.	<i>Obnova alebo modernizácia lokomotív, motorových jednotiek a osobných vagónov</i>	20
7.7.	ŠPECIFICKÉ PRÍPADY	20
7.7.1.	<i>Úvod</i>	20
7.7.2.	<i>Zoznam špecifických prípadov</i>	20
7.7.2.1.	<i>Limit pre hluk pri státi, „výlučne na použitie v sieti Spojeného kráľovstva a Írska“</i>	20
7.7.2.2.	<i>Fínsko</i>	20
7.7.2.3.	<i>Limity pre hluk pri rozjazde, „výlučne na použitie v sieti Spojeného kráľovstva a Írska“</i>	21
7.7.2.4.	<i>Limity pre hluk pri prejazde nákladných vagónov vo Fínsku, Nórsku, Estónsku, Litve a Lotyšsku</i>	21
7.7.2.5.	<i>Špecifický prípad pre Grécko</i>	21
7.7.2.6.	<i>Špecifický prípad pre Estónsko, Litvu a Lotyšsko</i>	21
	PRÍLOHA A: PODMIENKY MERANIA	22
A.1.	ODCHÝLKY OD PREN ISO 3095: 2001	22
A.1.1.	HLUK PRI STÁTÍ	22
A.1.2.	HLUK PRI ROZJAZDE	23
A.1.3.	HLUK PRI PREJAZDE	23
A.1.4.	REFERENČNÁ KOĽAJ PRE HLUK PRI PREJAZDE	24

A.2.	CHARAKTERISTIKA DYNAMICKÝCH VLASTNOSTÍ REFERENČNÝCH KOLAJÍ	25
A.2.1.	POSTUP MERANIA	25
A.2.2.	MERACÍ SYSTÉM	27
A.2.3.	SPRACOVANIE ÚDAJOV	28
A.2.4.	SPRÁVA O SKÚŠKE	29
	PRÍLOHA B: MODULY ES NA OVERENIE SUBSYSTÉMOV – HLADISKO HLUK:	30
B.1.	MODUL SB: PRESKÚMANIE TYPU	30
B.2.	MODUL SD: SYSTÉM RIADENIA KVALITY VÝROBY	33
B.3.	MODUL SF: OVERENIE VÝROBKU	39
B.4.	MODUL SH2: ÚPLNÝ SYSTÉM RIADENIA KVALITY S PRESKÚMANÍM NÁVRHU	42

TRANSEURÓPSKY KONVENČNÝ ŽELEZNIČNÝ SYSTÉM**Technická špecifikácia pre interoperabilitu****Subsystém: konvenčné železničné mobilné prostriedky****Rozsah: hluk**

Hľadisko: hluk spôsobovaný nákladnými vagónmi, lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi

1. ÚVOD**1.1. Technický rozsah**

Táto technická špecifikácia pre interoperabilitu sa týka subsystému mobilných prostriedkov, ktorý je uvedený v zozname v bode 1 prílohy II k smernici 2001/16/ES.

Ďalšie informácie o subsystéme mobilných prostriedkov sa nachádzajú v kapitole 2.

Táto technická špecifikácia pre interoperabilitu upravuje hluk spôsobovaný nákladnými vagónmi, lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi.

1.2. Územný rozsah

Územným rozsahom tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu je transeurópsky konvenčný železničný systém, ako je opísaný v prílohe I k smernici 2001/16/ES.

1.3. Obsah tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu

V súlade s článkom 5 ods. 3 smernice 2001/16/ES táto technická špecifikácia pre interoperabilitu:

- a) stanovuje svoj plánovaný rozsah (časť siete alebo mobilných prostriedkov uvedená v prílohe I k smernici; subsystém alebo časť subsystému, ktoré sú uvedené v prílohe II k smernici) – kapitola 2;
- b) stanovuje základné požiadavky pre každý daný subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami – kapitola 3;
- c) stanovuje funkčné a technické špecifikácie, ktoré majú subsystém a jeho rozhrania s inými subsystémami spĺňať. Ak je to potrebné, tieto technické špecifikácie sa môžu líšiť podľa použitia subsystému, napríklad podľa kategórií trate, stanice a/alebo mobilných prostriedkov stanovených v prílohe I k smernici – kapitola 4;
- d) stanovuje komponenty a rozhrania interoperability upravené európskymi špecifikáciami vrátane európskych noriem, ktoré sú potrebné na dosiahnutie interoperability v rámci transeurópskeho konvenčného železničného systému – kapitola 5;
- e) stanovuje v každom zvažovanom prípade postupy stanovovania zhody alebo vhodnosti na použitie. Toto zahŕňa najmä moduly definované v rozhodnutí Rady 93/465/EHS alebo ak je to potrebné, špecifické postupy, ktoré sa majú použiť buď na stanovenie zhody, alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability a overenie subsystémov „ES“ – kapitola 6;
- f) stanovuje stratégiu implementácie technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Je potrebné najmä stanoviť štádiá, ktoré sa majú realizovať s cieľom dosiahnuť postupný prechod z existujúceho stavu do konečného stavu, pri ktorom bude normou dodržanie technickej špecifikácie pre interoperabilitu – kapitola 7;

- g) pre zainteresovaný personál stanovuje odbornú kvalifikáciu a zdravotné a bezpečnostné podmienky pri práci požadované na prevádzkovanie a údržbu daného subsystému, ako aj na implementáciu technickej špecifikácie pre interoperabilitu – kapitola 4.

V súlade s článkom 5 ods. 5 je navyše možné upraviť špecifické prípady pre každú technickú špecifikáciu pre interoperabilitu; tieto sú stanovené v kapitole 7.

Napokon, táto technická špecifikácia pre interoperabilitu v kapitole 4 taktiež zahŕňa prevádzkové a údržbové predpisy, ktoré sú špecifické pre rozsah stanovený v predchádzajúcich odsekoch 1.1 a 1.2.

2. DEFINÍCIA SUBSYSTÉMU/ROZSAHU

2.1. Definícia subsystému

Mobilné prostriedky, ktoré sú predmetom tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, zahŕňajú lokomotívy, motorové jednotky, nákladné vagóny a osobné vagóny, pri ktorých je predpoklad na premávku v celej transeurópskej konvenčnej železničnej sieti alebo v jej časti. Nákladné vagóny zahŕňajú mobilné prostriedky určené na prepravu nákladných áut.

Tieto mobilné prostriedky zahŕňajú mobilné prostriedky určené na medzinárodné používanie a mobilné prostriedky určené len na vnútroštátne (*špecifické*) používanie pri náležitom zohľadnení miestneho, regionálneho alebo diaľkového používania mobilných prostriedkov.

Technická špecifikácia pre interoperabilitu subsystému vozňového parku pre hluk obsahuje limity pre hluk pri státi, hluk pri rozjazde, hluk pri prejazde a vnútorný hluk v kabíne vodiča, ktorý spôsobujú mobilné prostriedky.

2.2. Rozhrania subsystému

Táto technická špecifikácia pre interoperabilitu pre hluk má rozhrania:

- so subsystémom nákladných vagónov, ktorého technická špecifikácia pre interoperabilitu patrí k prioritným technickým špecifikáciám pre interoperabilitu podľa článku 23 ods. 1 písm. a) smernice 2001/16/ES, pokiaľ ide o:
 - hluk pri prejazde,
 - hluk pri státi,
- so subsystémami lokomotív, motorových jednotiek a osobných vagónov, ktorých technické špecifikácie pre interoperabilitu nepatria k prioritným technickým špecifikáciám pre interoperabilitu podľa článku 23 ods. 1 písm. b) smernice 2001/16/ES a ešte neexistujú, pokiaľ ide o:
 - hluk pri státi,
 - hluk pri rozjazde,
 - hluk pri prejazde,
 - vnútorný hluk v kabíne vodiča, pokiaľ sa to vzťahuje na daný prípad.

3. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

3.1. Všeobecne

V rozsahu tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu bude splnenie príslušných základných požiadaviek uvedených v kapitole 3 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu zabezpečené prostredníctvom súladu so špecifikáciami subsystému, ktoré sú opísané v kapitole 4, ako je preukázané pozitívnym výsledkom zhodnotenia overenia subsystému v súlade s opisom v kapitole 6.

Napriek tomu, ak je časť základných požiadaviek upravená vnútroštátnymi predpismi z dôvodu:

- otvorených a rezervovaných bodov stanovených v technickej špecifikácii pre interoperabilitu,
- výnimky podľa článku 7 smernice 2001/16/ES,
- špecifických prípadov, ktoré sú opísané v časti 7.6 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu,

príslušné zhodnotenie zhody sa vykoná podľa postupov v zodpovednosti daného členského štátu.

Podľa článku 4 ods. 1 smernice 2001/16/ES transeurópsky konvenčný železničný systém, subsystémy a komponenty interoperability, vrátane rozhraní, musia spĺňať príslušné základné požiadavky stanovené v prílohe III k smernici.

3.2. Základné požiadavky

Základné požiadavky sa týkajú:

- bezpečnosti,
- spoľahlivosti a dostupnosti,
- zdravia,
- ochrany životného prostredia,
- technickej zlučiteľnosti.

Tieto požiadavky zahŕňajú všeobecné požiadavky a požiadavky špecifické pre každý subsystém.

3.3. Všeobecné základné požiadavky

3.3.1. Ochrana životného prostredia

Základná požiadavka 1.4.4 prílohy III k smernici 2001/16/ES: Pri prevádzkovaní transeurópskeho konvenčného železničného systému sa musia dodržiavať platné predpisy v oblasti emisie hluku.

Pokiaľ ide o subsystém mobilných prostriedkov z hľadiska hluku spôsobovaného mobilnými prostriedkami, túto základnú požiadavku upravuje špecifikácia pododsekov:

- hluk pri prejazde (základný parameter 4.2.1.1 a 4.2.2.4),
- hluk pri státi (základný parameter 4.2.1.2 a 4.2.2.2),
- hluk pri rozjazde (základný parameter 4.2.1.3),
- vnútorný hluk lokomotív, motorových jednotiek a riadiacich vozňov (základný parameter 4.2.3).

3.4. Hľadiská týkajúce sa základných požiadaviek špecifických pre subsystém mobilných prostriedkov

Základné požiadavky špecifické pre subsystém vozňového parku nie sú relevantné, pokiaľ ide o hluk spôsobovaný vozňovým parkom.

4. CHARAKTERISTIKA SUBSYSTÉMU

4.1. Úvod

Transeurópsky konvenčný železničný systém, na ktorý sa vzťahuje smernica 2001/16/ES a ktorého súčasťou je subsystém mobilných prostriedkov, je integrovaný systém, ktorého konzistentnosť je potrebné overovať. Túto konzistentnosť je potrebné kontrolovať, najmä pokiaľ ide o špecifikácie subsystému, jeho rozhrania so systémom, do ktorého je integrovaný, ako aj pokiaľ ide o predpisy pre prevádzku a údržbu.

Pri zohľadnení všetkých uplatniteľných základných požiadaviek je subsystém mobilných prostriedkov z hľadiska hluku spôsobovaného mobilnými prostriedkami charakterizovaný v tejto kapitole 4.

Táto technická špecifikácia pre interoperabilitu je uplatniteľná na nové vozidlá a na obnovené alebo modernizované mobilné prostriedky, pokiaľ to vyžadujú ustanovenia kapitoly 7.2.

Časť 4.2 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu je uplatniteľná len na uvedenie mobilných prostriedkov do prevádzky podľa článku 14 ods. 1 alebo 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES.

4.2. Funkčné a technické špecifikácie subsystému

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 sú funkčné a technické špecifikácie subsystému mobilných prostriedkov z hľadiska hluku spôsobovaného mobilnými prostriedkami takéto:

- hluk pri státi (základné parametre 4.2.1.2 a 4.2.2.2),
- hluk pri rozjazde (základný parameter 4.2.2.3),
- hluk pri prejazde (základné parametre 4.2.1.1 a 4.2.2.4),
- vnútorný hluk lokomotív, motorových jednotiek a riadiacich vozňov (základný parameter 4.2.3).

Stroje na údržbu infraštruktúry sa musia považovať za lokomotívy počas priebehu prepravy, ale pri ich pracovnej prevádzke nemusia spĺňať túto technickú špecifikáciu pre interoperabilitu.

4.2.1. Hluk spôsobovaný nákladnými vagónmi

Hluk spôsobovaný nákladnými vagónmi sa delí na hluk pri prejazde a hluk pri státi.

Na hluk nákladného vagónu pri prejazde má veľký vplyv jeho hluk z valenia (hluk kontaktu kolesa a koľajnice), ktorý je funkciou rýchlosti.

Hluk z valenia ako taký spôsobuje kombinovaná drsnosť kolesa a koľajnice a dynamické pôsobenie trate a dvojkoľesia.

Súbor parametrov na určenie hluku pri prejazde zahŕňa:

- úroveň akustického tlaku podľa stanovenej metódy merania,
- polohu mikrofónu,
- rýchlosť vagónu,
- drsnosť koľajnice,

— dynamické a radiačné pôsobenie trate.

Hluk nákladného vagónu pri státi bude relevantný iba vtedy, ak je vagón vybavený pomocnými zariadeniami, ako sú motory, generátory, chladiace zariadenia. Väčšinou sa to vzťahuje na chladiarenské vagóny.

Súbor parametrov na určenie hluku pri státi zahŕňa:

- úroveň akustického tlaku podľa stanovenej metódy merania a polohu mikrofónu,
- prevádzkové podmienky.

4.2.1.1. Limity pre hluk pri prejazde

Ukazovateľom pre hluk pri prejazde je A-vážená ekvivalentná súvislá úroveň akustického tlaku $L_{pAeq, Tp}$, meraná počas času prejazdu vo vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje, 1,2 m nad hlavou koľajnice. Merania sa musia uskutočniť podľa prEN ISO 3095: 2001 okrem prípadu, keď referenčná trať musí spĺňať požiadavky stanovené v **prílohe A1.4**. Referenčná trať musí byť sprístupnená nediskriminačným spôsobom.

Hraničné hodnoty $L_{pAeq, Tp}$ pre hluk pri prejazde nákladných vagónov za uvedených podmienok sú stanovené v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Hraničné hodnoty $L_{pAeq, Tp}$ pre hluk nákladných vagónov pri prejazde

Vagóny	$L_{pAeq, Tp}$
Nové vagóny s priemerným počtom náprav na jednotkovú dĺžku (apl – axles per unit length) do 0,15 m ⁻¹ pri 80 km/h	< = 82 dB(A)
Obnovené alebo modernizované vagóny podľa článku 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES s priemerným počtom náprav na jednotkovú dĺžku (apl – axles per unit length) do 0,15 m ⁻¹ pri 80 km/h	< = 84 dB(A)
Nové vagóny s priemerným počtom náprav na jednotkovú dĺžku (apl – axles per unit length) vyšším ako 0,15 m ⁻¹ do 0,275 m ⁻¹ pri 80 km/h	< = 83 dB(A)
Obnovené alebo modernizované vagóny podľa článku 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES s priemerným počtom náprav na jednotkovú dĺžku (apl – axles per unit length) vyšším ako 0,15 m ⁻¹ do 0,275 m ⁻¹ pri 80 km/h	< = 85 dB(A)
Nové vagóny s priemerným počtom náprav na jednotkovú dĺžku (apl – axles per unit length) vyšším ako 0,275 m ⁻¹ pri 80 km/h	< = 85 dB(A)
Obnovené alebo modernizované vagóny podľa článku 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES s priemerným počtom náprav na jednotkovú dĺžku (apl – axles per unit length) vyšším ako 0,275 m ⁻¹ pri 80 km/h	< = 87 dB(A)

Apl (nápravy na jednotkovú dĺžku – axles per unit length) je počet náprav delený dĺžkou nad nárazníkmi.

Hluk vlaku pri prejazde sa musí merať pri 80 km/h a pri maximálnej rýchlosti, avšak pri nižšej než 190 km/h. Hodnotami, ktoré sa majú porovnať s limitmi (pozri tabuľku 1), je maximum meranej hodnoty pri 80 km/h a meranej hodnoty zaznamenatej pri maximálnej rýchlosti, ktorá je zosúladená s 80 km/h rovnicou $L_{pAeq, Tp}(80 \text{ km/h}) = L_{pAeq, Tp}(v) - 30 \cdot \log(v/80 \text{ km/h})$. Iné rýchlosti uvedené v prEN ISO 3095: 2001 sa nezohľadňujú.

4.2.1.2. Limity pre hluk pri státi

Hluk pri státi je potrebné opísať na základe A-váženej ekvivalentnej súvislej úrovne akustického tlaku $L_{pAeq, T}$ podľa prEN ISO 3095: 2001, kapitola 7.5 s odchýlkami stanovenými v prílohe A. Hraničná hodnota hluku nákladných vagónov pri státi vo vzdialenosti 7,5 m od traťovej strednice trate a 1,2 m nad horným povrchom koľajníc je uvedená v tabuľke 2. Ukazovateľom úrovne akustického tlaku je $L_{pAeq, T}$.

Tabuľka 2

Hraničná hodnota $L_{pAeq, T}$ pre hluk nákladných vagónov pri státi

Vagóny	$L_{pAeq, T}$
Všetky nákladné vagóny	$< = 65 \text{ dB(A)}$

Stanovená úroveň pre hluk pri státi je energetickým priemerom všetkých meraných hodnôt zaznamenaných v bodoch merania, ktoré sú definované v prílohe 1.1 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

4.2.2. Hluk spôsobovaný lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi

4.2.2.1. Úvod

Hluk spôsobovaný lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi sa delí na hluk pri státi, hluk pri rozjazde a hluk pri prejazde. Zohľadňuje sa aj hluk vnútri kabíny vodiča.

Na hluk pri státi majú veľký vplyv pomocné zariadenia, ako sú chladiace zariadenia, klimatizácia a kompresory.

Hluk pri rozjazde je kombináciou pôsobenia trakčných komponentov, ako sú dieselové motory a ventilátory chladenia, pomocných zariadení a niekedy sklzu kolesa.

Na hluk pri prejazde má veľký vplyv hluk z valenia spojený so vzájomným pôsobením kolesa a koľajnice, ktoré je funkciou rýchlosti.

Samotný hluk valenia je spôsobený kombinovanou drsnosťou kolesa a koľajnice a dynamickým pôsobením trate a dvojkoľesia.

Pri nižších rýchlostiach je významný aj hluk pomocných zariadení a trakčných zariadení.

Úroveň emisie hluku sa charakterizuje pomocou:

- úrovne akustického tlaku podľa stanovenej metódy merania,
- polohy mikrofónu,
- rýchlosti vagónu,
- drsnosti koľajnice,
- dynamického a radiačného pôsobenia trate.

Súbor parametrov na stanovenie hluku pri státi zahŕňa:

- úroveň akustického tlaku podľa stanovenej metódy merania a polohu mikrofónu,
- prevádzkové podmienky.

Motorové jednotky sú pevné vlakové súpravy buď s rozloženým pohonom, alebo s jedným alebo viacerými vyčlenenými hnacími vozidlami a vozňami. Motorové jednotky s elektrickým pohonom sa označujú skratkou EMU a motorové jednotky s dieselovým pohonom sa označujú skratkou DMU. V tejto technickej špecifikácii pre interoperabilitu slovné označenie „diesel“ alebo „dieselový motor“ zahŕňa všetky formy tepelných motorov, ktoré sa používajú na pohon. Vlaky s pevnou zostavou, ktoré pozostávajú z dvoch lokomotív a osobných vagónov, sa nemôžu považovať za motorové jednotky, ak je možné prevádzkovať lokomotívu v rôznych vlakových zostavách.

4.2.2.2. Limity pre hluk pri státi

Limity pre hluk pri státi sú stanovené pri vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje, 1,2 m nad horným povrchom koľajníc. Podmienky merania sú stanovené v norme prEN ISO 3095: 2001 s odchýlkami stanovenými v prílohe A. Ukazovateľom pre úroveň akustického tlaku je $L_{pAeq, T}$. Hraničné hodnoty pre emisiu hluku vozidiel podľa uvedených podmienok sú stanovené v tabuľke 3.

Tabuľka 3

Hraničné hodnoty $L_{pAeq, T}$ pre hluk pri státi elektrických, dieselových lokomotív, elektrických motorových jednotiek, dieselových motorových jednotiek a osobných vagónov

Vozidlá	$L_{pAeq, T}$
Elektrické lokomotívy	75
Dieselové lokomotívy	75
Elektrické motorové jednotky	68
Dieselové motorové jednotky	73
Osobné vagóny	65

Stanovená úroveň hluku pri státi je energetickým priemerom všetkých meraných hodnôt zaznamenaných v bodoch merania stanovených v prílohe A.1.1 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

4.2.2.3. Limity pre hluk pri rozjazde

Limity pre hluk pri rozjazde sú stanovené pri vzdialenosti 7,5 m od osi koľaje, 1,2 m nad horným povrchom koľajníc. Podmienky merania sú stanovené v norme prEN ISO 3095: 2001 s odchýlkami stanovenými v prílohe A.1.2. Ukazovateľom pre akustickú úroveň je L_{pAFmax} . Hraničné hodnoty pre hluk pri rozjazde vozidiel podľa uvedených podmienok sú stanovené v tabuľke 4.

Tabuľka 4

Hraničné hodnoty L_{pAFmax} pre hluk pri rozjazde elektrických, dieselových lokomotív, elektrických motorových jednotiek, dieselových motorových jednotiek

Vozidlá	L_{pAFmax}
Elektrické lokomotívy P < 4 500 kW na kolese	82
Elektrické lokomotívy P ≥ 4 500 kW na kolese	85
Dieselové lokomotívy P < 2 000 kW na hriadeľi	86

Vozidlá	$L_{pA_{fmax}}$
Diesellové lokomotívy $P \geq 2\,000$ kW na hriadeľ	89
Elektrické motorové jednotky	82
Diesellové motorové jednotky $P < 500$ kW/motor	83
Diesellové motorové jednotky $P < 500$ kW/motor	85

4.2.2.4. Limity pre hluk pri prejazde

Limity pre hluk pri prejazde sú stanovené pri vzdialenosti 7,5 m od osi referenčnej koľaje, 1,2 m nad horným povrchom koľajníc pre rýchlosť vozidla 80 km/h. Ukazovateľom pre A-váženú ekvivalentnú súvislú akustickú úroveň je $L_{pA_{eq, Tp}}$.

Merania musia byť uskutočnené v súlade s normou prEN ISO 3095: 2001 s odchýlkami stanovenými v prílohe a A.1.4. Referenčná trať musí byť sprístupnená nediskriminačným spôsobom.

Hluk vlaku pri prejazde sa musí merať pri 80 km/h a pri maximálnej rýchlosti, avšak pri menej než 190 km/h. Iné rýchlosti uvedené v prEN ISO 3095: 2001 sa nezohľadňujú. Hodnota, ktorá sa má porovnať s limitmi (pozri tabuľku 5), je väčšia hodnota z nameraných hodnôt pri 80 km/h a meraná hodnota zaznamenaná pri najvyššej rýchlosti, ktorá je však rovnicou normalizovaná na 80 km/h.

$$L_{pA_{eq, Tp}}(80 \text{ km/h}) = L_{pA_{eq, Tp}}(v) - 30 \cdot \log(v/80 \text{ km/h}).$$

Hraničné hodnoty pre emisiu hluku E-, D-lokomotív, EMJ, DMJ a osobných vagónov podľa uvedených podmienok sú stanovené v tabuľke 5.

Tabuľka 5

Hraničné hodnoty $L_{pA_{eq, Tp}}$ pre hluk pri prejazde E-, D-lokomotív, elektrických motorových jednotiek, diesellových motorových jednotiek a osobných vagónov

Vozidlá	$L_{pA_{eq, Tp}}$ pri 7,5 m
Elektrické lokomotívy	85
Diesellové lokomotívy	85
Elektrické motorové jednotky	81
Diesellové motorové jednotky	82
Osobné vagóny	80

4.2.3. Vnútroštluk lokomotív, motorových jednotiek a radiácií vozňov

Úroveň vnútorného hluku osobných vozidiel sa nepovažuje za základný parameter. Úroveň vnútorného hluku v kabíne vodiča je však dôležitou otázkou. Úroveň vnútorného hluku je potrebné udržiavať na čo najnižšej úrovni pomocou obmedzenia hluku pri zdroji a pomocou vhodných doplnkových opatrení (akustická izolácia, absorpcia zvuku). Hraničné hodnoty sú stanovené v tabuľke 6.

Tabuľka 6

Hraničné hodnoty $L_{pAeq, T}$ pre hluk vnútri kabíny vodiča elektrických lokomotív, dieselových lokomotív, elektrických motorových jednotiek, dieselových motorových jednotiek a riadiacich vozňov

Hluk vnútri kabíny vodiča	$L_{pAeq, T}$	Časový interval merania T
Pri státi [počas vonkajšej akustickej varovnej návěsti s najvyšším akustickým tlakom hůkačky, avšak s menej než 125 dB(A) vo vzdialenosti 5 m pred vozidlom a vo výške 1,6 m nad vrcholom koľajnice]	95	3 s
Najvyššia rýchlosť, vzťahuje sa na rýchlosti nižšie než 190 km/h (volné priestranstvo bez vnútorných a vonkajších varovných návěstí)	78	1 min.

Merania sa musia uskutočniť pri týchto podmienkach:

- dvere a okná musia byť zatvorené,
- ťahaná záťaž sa musí rovnať aspoň dvom tretinám najvyššej povolenej hodnoty.

Pre merania pri najvyššej rýchlosti musí byť mikrofón umiestnený na úrovni ucha vodiča (v sediacej polohe) v strede vodorovnej roviny, ktorá siaha od výplní predného okna k zadnej stene kabíny.

Pre merania účinku hůkačky sa musí použiť 8 rovnomerne rozmiestnených polôh mikrofónu okolo polohy hlavy vodiča s polomerom 25 cm (v sediacej polohe) vo vodorovnej rovine. S limitom sa porovná aritmetický priemer týchto ôsmich hodnôt.

Táto tabuľka sa vzťahuje na kabíny vodičov. Železničné podniky a ich personál musia v každom prípade uplatňovať smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2003/10/ES zo 6. februára 2003 o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách, pokiaľ ide o vystavenie pracovníkov rizikám vyplývajúcim z fyzikálnych faktorov (hluk), ale dodržiavanie smernice 2003/10/ES sa netýka ES overovania mobilných prostriedkov s kabínou(-ami) vodičov.

4.3. Funkčné a technické špecifikácie rozhraní

4.3.1. Subsystém konvenčných železničných mobilných prostriedkov

Limity hluku tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu spôsobené nákladnými vagónmi sa musia zohľadňovať ako parameter návrhu v kapitole 4.2.4 (Brzdenie) a ako súčasť schvaľovania subsystému v kapitole 6.2 (Subsystém nákladné vagóny konvenčných železničných mobilných prostriedkov) technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystému konvenčných železničných mobilných prostriedkov.

4.3.2. Subsystémy lokomotív, motorových jednotiek a osobných vagónov

Tieto technické špecifikácie pre interoperabilitu ešte neexistujú. Pokiaľ ide o hluk spôsobovaný lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi, ich návrh musí zodpovedať stanoveným limitom v kapitole 4 (charakteristika subsystému) týchto technických špecifikácií pre interoperabilitu.

4.4. Prevádzkové predpisy

Vzhľadom na základné požiadavky v kapitole 3 neexistujú žiadne prevádzkové predpisy špecifické pre subsystém mobilných prostriedkov z hľadiska hluku spôsobovaného mobilnými prostriedkami.

4.5. Údržbové predpisy

- parametre kontaktu kolesa a koľajnice (profil kolesa)
- chyby kolesa (plochy kolesa, nedodržaná kruhovitosť).

Pozri údržbový spis, ktorý je opísaný v kapitole 4.2.8 technickej špecifikácie pre interoperabilitu konvenčných železničných mobilných prostriedkov.

4.6. Odborná kvalifikácia

Neexistujú žiadne dodatočné požiadavky na súčasné európske právne predpisy a vnútroštátne právne predpisy, ktoré sú zlučiteľné s európskymi právnymi predpismi v oblasti odbornej kvalifikácie.

4.7. Zdravotné a bezpečnostné podmienky

Dolné hodnoty vystavenia vyvolávajúce akciu stanovenú v článku 3 smernice 2003/10/ES (sedemnásť samostatná smernica v zmysle článku 16 ods. 1 smernice 89/391/EHS) sú splnené týmito limitmi vnútorného hluku v kabíne vodiča:

- pokiaľ ide o vrcholné hodnoty,
- a vo všeobecnosti, pokiaľ ide o priemerné hodnoty pre štandardné prevádzkové podmienky.

4.8. Registre infraštruktúry a mobilných prostriedkov

4.8.1. Register infraštruktúry

Nevzťahuje sa na túto technickú špecifikáciu pre interoperabilitu.

4.8.2. Register železničného parku

Pokiaľ ide o subsystém mobilných prostriedkov z hľadiska hluku spôsobovaného mobilnými prostriedkami, do registra mobilných prostriedkov sa zahrnú tieto informácie:

- hluk pri prejazde (základné parametre 4.2.1.1 a 4.2.2.4),
- hluk pri státi (základné parametre 4.2.1.2 a 4.2.2.2),
- hluk pri rozjazde (základné parametre 4.2.2.3),
- vnútorný hluk v kabíne vodiča.

5. KOMPONENTY INTEROPERABILITY

5.1. Definícia

Podľa článku 2 písm. d) smernice 2001/16/ES je komponentom interoperability „každý základný komponent, skupina komponentov, montážny podcelok alebo kompletný montážny celok zariadenia zabudovaného alebo určeného na zabudovanie do subsystému, od ktorého priamo alebo nepriamo závisí interoperabilita transeurópskeho konvenčného železničného systému. Pojem komponent sa vzťahuje tak na hmotné objekty, ako aj na nehmotné objekty, akým je napríklad softvér.“

V tejto technickej špecifikácii pre interoperabilitu nie sú stanovené žiadne komponenty interoperability.

6. OVERENIE ZHODY A/ALEBO VHODNOSTI NA POUŽITIE KOMPONENTOV A OVERENIA SUBSYSTÉMU

6.1. **Komponenty interoperability**

Neuplatňuje sa.

6.2. **Subsystém mobilné prostriedky z hľadiska hluku spôsobovaného mobilnými prostriedkami**

6.2.1. *Postupy overovania*

Na žiadosť zadávajúceho subjektu alebo jej splnomocneného zástupcu v Spoločenstve vykoná notifikovaný orgán ES overenie v súlade s prílohou VI k smernici 2001/16/ES.

Zadávajúci subjekt vypracuje vyhlásenie ES o overení subsystému mobilných prostriedkov, vrátane hľadiska hluku, v súlade s článkom 18 ods. 1 a prílohy V k smernici 2001/16/ES.

6.2.2. *Moduly*

Na postup overenia požiadaviek týkajúcich sa hluku podľa kapitoly 4 si môže zadávajúci subjekt alebo jej splnomocnený zástupca v Spoločenstve vybrať tieto moduly:

- buď postup preskúmania typu (modul SB) pre fázu projektovania a vývoja v kombinácii s modulom pre fázu výroby:
- buď postup systému riadenia kvality výroby (modul SD),
- alebo postup overenia výrobku (modul SF),
- alebo postup úplného systému riadenia kvality s preskúmaním návrhu (modul SH2).

Tieto moduly sú opísané v prílohe B tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Overenie zhody požiadaviek týkajúcich sa hluku nákladných vagónov sa môže vykonať v rovnakom čase ako postupy overenia ostatných požiadaviek pre nákladné vagóny, ktoré sú stanovené v technickej špecifikácii pre interoperabilitu konvenčných železničných mobilných prostriedkov.

Modul SD môže byť vybraný iba v prípade, že zadávajúci subjekt alebo hlavní dodávatelia, pokiaľ sú zúčastnení, prevádzkujú systém riadenia kvality pre výrobu, finálnu inšpekciu a skúšku výrobku, ktoré schválil a preskúmal notifikovaný orgán podľa jeho/ich výberu.

Modul SH2 môže byť vybraný v prípade, že zadávajúci subjekt alebo hlavní dodávatelia, pokiaľ sú zúčastnení, prevádzkujú systém riadenia kvality pre projektovanie, výrobu, finálnu inšpekciu a skúšku výroby, ktoré schválil a preskúmal notifikovaný orgán podľa jeho/ich výberu.

Pri používaní modulov sa musia zohľadniť tieto dodatočné skutočnosti:

- fáza projektovania: modul SB v súvislosti s kapitolou 4.3 modulu, vyžaduje sa preskúmanie návrhu,
- fáza výroby: použitie modulov SD, SF a SH2 pre fázu výroby musí umožniť zhodu vozidiel so schváleným typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu. Najmä použitie musí preukázať, že výroba a montáž sa vykonávajú s rovnakými komponentmi a rovnakými technickými riešeniami ako schválený typ.

6.2.3. Hľadisko hluku subsystému mobilných prostriedkov

Pre subsystém mobilné prostriedky, hľadisko hluk spôsobovaný nákladnými vagónmi, lokomotívami, motorovými jednotkami a osobnými vagónmi, sa overenie zakladá na tejto kapitole.

Postupy overenia ES: príloha A tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Zoznam špecifikácií, opis skúšobných postupov:

- A.1. Podmienky merania, odchýlky od prEN ISO 3095: 2001
- A.1.1. Hluk pri státi
- A.1.2. Hluk pri rozjazde
- A.1.3. Hluk pri prejazde
- A.1.4. Referenčná trať pre hluk pri prejazde.

7. IMPLEMENTÁCIA

7.1. Všeobecne

Implementácia technických špecifikácií pre interoperabilitu musí zohľadňovať celkový prechod konvenčnej železničnej siete k plnej interoperabilite.

S cieľom podporiť tento prechod technické špecifikácie pre interoperabilitu umožňujú stupňovitú, postupnú uplatňovanie a koordinovanú implementáciu s ostatnými technickými špecifikáciami pre interoperabilitu.

7.2. Revízia technickej špecifikácie pre interoperabilitu

V súlade s článkom 6 ods. 3 smernice 2001/16/ES, upravenej smernicou 2004/50/ES, nesie agentúra zodpovednosť za prípravu preskúmania a aktualizácie technických špecifikácií pre interoperabilitu a poskytovanie príslušných odporúčaní výboru uvedeného v článku 21 tejto smernice s cieľom zohľadniť vývoj v oblasti techniky alebo spoločenské požiadavky. Postupné prijímanie a revízia ďalších technických špecifikácií pre interoperabilitu môže mať navyše takisto vplyv na túto technickú špecifikáciu pre interoperabilitu. Navrhované zmeny tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu podliehajú rigoróznemu preskúmaniu a aktualizované technické špecifikácie pre interoperabilitu budú uverejnené na indikatívnej periodickej báze troch rokov.

V každom prípade doručí ES podľa článku 21 najneskôr do 7 rokov po nadobudnutí účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu výboru správ, a ak to bude potrebné, návrh revízie tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu v týchto otázkach:

1. posúdenie implementácie technickej špecifikácie pre interoperabilitu, najmä nákladov a výnosov;
2. použitie kontinuálnej krivky hraničných hodnôt $L_{pAeq, TP}$ pre hluk pri prejazde nákladných vagónov ako funkcie APL (nápravy na dĺžku – axles per length) za predpokladu, že nebráni technickej inovácii, osobitne pre súpravy vagónov;
3. druhokrokové hraničné hodnoty hluku pri prejazde vagónov, lokomotív, motorových jednotiek a osobných vagónov (pozri 7.2) podľa výsledkov kampaní presného merania hluku pri zohľadnení najmä technického pokroku a dostupných technológií pre analýzy trate, mobilných prostriedkov a analýzy nákladov a výnosov;
4. možné druhokrokové hraničné hodnoty hluku pri rozjazde pre dieselové lokomotívy a motorové jednotky;

5. zahrnutie infraštruktúry do rozsahu technickej špecifikácie pre interoperabilitu hluku v koordinácii s technickou špecifikáciou pre interoperabilitu infraštruktúry;
6. zahrnutie monitorovacej schémy chýb kolies do technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Chyby kolies majú vplyv na emisiu hluku.

7.3. Dvojkoľový prístup

Odporúča sa, aby sa v prípade nových mobilných prostriedkov, ktoré sa majú objednať desať rokov po nadobudnutí účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu alebo ktoré sa majú uviesť do prevádzky dvanásť rokov po nadobudnutí účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, časť 4.2.1.1 a časť 4.2.2.4 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu uplatňovali so znížením 5 dB(A) okrem DMJ a EMJ. Pre oba neskoršie prípady zníženie predstavuje 2 dB(A). Toto odporúčanie bude slúžiť len ako podklad pre revíziu častí 4.2.1.1 a 4.2.2.4 v rámci postupu revízie tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ktorý je uvedený v časti 7.2.

7.4. Program renovácie na zníženie hluku

Na základe dlhého životného cyklu železničných vozidiel je tiež potrebné prijať opatrenia v prípade existujúcich mobilných prostriedkov, prioritne pre nákladné vagóny, na podporu podstatného zníženia zaznamenatej úrovne hluku v prijateľnom časovom horizonte. Komisia podnikne iniciatívy na prediskutovanie možností renovácie nákladných vagónov s príslušnými zúčastnenými subjektmi, aby sa tým dosiahla všeobecná dohoda s odvetvím priemyslu.

7.5. Uplatňovanie tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu na nové mobilné prostriedky

Špecifikácie stanovené v tejto technickej špecifikácii pre interoperabilitu sa vzťahujú na všetky nové mobilné prostriedky v rámci rozsahu tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

V prípade nových vagónov sa musí plne uplatňovať aj technická špecifikácia pre interoperabilitu konvenčných železničných mobilných prostriedkov.

7.5.1. Prechodné obdobie pre vonkajší hluk

Pre vonkajší hluk elektrických lokomotív, dieselových lokomotív, EMJ a DMJ a osobných vagónov v rámci prechodného obdobia 24 mesiacov odo dňa nadobudnutia účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu je povolené uplatňovať limity vyššie o 2 dB(A) od limitov, ktoré sú stanovené v kapitole 4 a kapitole 7 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Táto odchýlka je obmedzená na prípady:

- zmlúv, ktoré už boli podpísané alebo sú vo finálnej fáze ponukového konania ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, a možností zakúpenia dodatočných vozidiel v týchto zmluvách alebo
- zmlúv o zakúpení nových mobilných prostriedkov existujúceho konštrukčného typu, ktoré boli podpísané počas tohto prechodného obdobia.

7.5.2. Hluk pri rozjazde

Limity hluku pri rozjazde môžu byť zvýšené o 2 dB(A) pre všetky DMJ s výkonom motora nad 500 kW/motor, ktoré budú uvedené do prevádzky počas prechodného obdobia 5 rokov od nadobudnutia účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Nepriďáva sa k 2 dB(A) v časti 7.5.1.

7.5.3. Hluk vnútri kabíny vodiča

Pre hluk vnútri kabíny vodiča je povolené zvýšenie limitu pre nové a existujúce konštrukcie pri stáť počas zvuku vonkajšej varovnej húkačky o 2 dB(A) počas prvých 3 rokov od nadobudnutia účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Toto sa týka týchto prípadov:

- zmlúv, ktoré už boli podpísané alebo sú vo finálnej fáze ponukového konania ku dňu nadobudnutia účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, a možností zakúpenia dodatočných vozidiel v týchto zmluvách alebo

- zmlúv o zakúpení nových mobilných prostriedkov existujúceho konštrukčného typu, ktoré boli podpísané počas tohto prechodného obdobia.

7.5.4. Výnimky pre vnútroštátne, dvojstranné, mnohostranné alebo medzinárodné dohody

7.5.4.1. Existujúce dohody

V prípade, že dohody obsahujú požiadavky týkajúce sa hluku, členské štáty upovedomia Komisiu do 6 mesiacov po nadobudnutí účinnosti tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu o nasledujúcich dohodách, podľa ktorých sa prevádzkujú nákladné vagóny, lokomotívy, DMJ, EMJ a osobné vagóny súvisiace s rozsahom tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu:

- a) vnútroštátne, dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi alebo prevádzkovateľmi infraštruktúry, dohodnuté buď na stálom, alebo dočasnom základe, ktoré si vyžaduje veľmi špecifická alebo miestna povaha plánovanej prepravnej služby;
- b) dvojstranné alebo mnohostranné dohody medzi členskými štátmi a železničnými podnikmi, prevádzkovateľmi infraštruktúry alebo bezpečnostnými úradmi, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability;
- c) medzinárodné dohody medzi jedným alebo viacerými členskými štátmi a aspoň jednou treťou krajinou alebo medzi železničnými podnikmi alebo prevádzkovateľmi infraštruktúry členských štátov a aspoň jedným železničným podnikom alebo prevádzkovateľom infraštruktúry tretej krajiny, ktoré zabezpečujú významné úrovne miestnej alebo regionálnej interoperability.

Bude sa hodnotiť zlučiteľnosť týchto dohôd s právnymi predpismi EÚ vrátane ich nediskriminačného charakteru, a najmä s touto technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, a Komisia prijme potrebné opatrenia, akým je napríklad revízia tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, s cieľom zahrnúť možné osobitné prípady alebo prechodné opatrenia.

Tieto dohody zostávajú povolené, pokiaľ sa neprijmú potrebné opatrenia, vrátane dohôd na úrovni EÚ súvisiacich s touto technickou špecifikáciou pre interoperabilitu s Ruskou federáciou a všetkými ostatnými štátmi SNŠ, ktoré hraničia s EÚ.

Dohoda RIV a nástroje COTIF nebudú oznámené, keďže sú známe.

7.5.4.2. Budúce dohody alebo zmena existujúcich dohôd

Každá budúca dohoda alebo zmena existujúcich dohôd musí zohľadňovať právne predpisy EÚ, a najmä túto technickú špecifikáciu pre interoperabilitu. Členské štáty musia upovedomiť Komisiu o týchto dohodách/zmenách. Vtedy sa použije rovnaký postup ako v odseku 7.5.4.1.

7.6. Uplatňovanie tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu na existujúce mobilné prostriedky

7.6.1. Obnova alebo modernizácia existujúcich nákladných vagónov

V prípade obnovy alebo modernizácie nákladného vagónu musí podľa článku 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES, upravenej smernicou 2004/50/ES, členský štát rozhodnúť, či je potrebné znovu schváliť uvedenie do prevádzky. Ak obnova alebo modernizácia zmení výkon brzďového systému tohto vagónu a ak je potrebné nové schválenie uvedenia do prevádzky, požaduje sa, aby úroveň hluku pri prejazde tohto vagónu spĺňala príslušnú úroveň stanovenú v tabuľke 1 kapitoly 4.2.1.1. Ak je vagón počas obnovy alebo modernizácie vybavený kompozitnými kĺbkami a k vagónu nie sú pridané doplnkové zdroje hluku, má sa bez skúšky predpokladať, že hodnoty v kapitole 4.2.1.1 sú splnené.

Modernizácia iba na účely zníženia emisie hluku nie je povinná, ale ak sa modernizácia vykonáva z iného dôvodu, musí sa preukázať, že obnova alebo modernizácia nezvýši hluk pri prejazde v porovnaní s prevádzkou vozidla pred obnovou alebo modernizáciou.

V prípade hluku pri státi sa musí preukázať, že renovácia nezvyšuje úroveň hluku v porovnaní s prevádzkou vozidla pred obnovou alebo modernizáciou.

Ak však bude nákladný vagón počas obnovy alebo modernizácie vybavený doplnkovým zdrojom hluku, musí spĺňať limit kapitoly 4.2.1.2 (hluk pri státi).

Modernizované alebo obnovené nákladné vagóny, ktoré si vyžadujú nové schválenie uvedenia do prevádzky v zmysle článku 14 ods. 3 smernice 2001/16/ES, musia spĺňať požiadavky technickej špecifikácie pre interoperabilitu konvenčných železničných mobilných prostriedkov podľa ustanovení kapitoly 7.3 tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

7.6.2. *Obnova alebo modernizácia lokomotív, motorových jednotiek a osobných vagónov*

Stačí preukázať, že obnovené alebo modernizované vozidlo nezvyšuje úroveň hluku v porovnaní s prevádzkou vozidla pred obnovou alebo modernizáciou.

7.7. Špecifické prípady

7.7.1. Úvod

V špecifických prípadoch sa povoľujú tieto osobitné ustanovenia.

Tieto špecifické prípady patria do dvoch kategórií: opatrenia platia buď permanentne (prípád „P“, permanent – permanentný), alebo dočasne (prípád „T“, temporary – dočasný). Pri dočasných prípadoch sa odporúča, aby príslušné členské štáty splnili príslušný subsystém buď do roku 2010 (prípád „T1“), čo je cieľom stanoveným v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj transeurópskej dopravnej siete, alebo do roku 2020 (prípád „T2“).

7.7.2. Zoznam špecifických prípadov

7.7.2.1. Limit pre hluk pri státi, „výlučne na použitie v sieti Spojeného kráľovstva a Írska“

Kategória „P“ – permanentný

Tabuľka 7

Hraničné hodnoty $L_{pAeq, T}$ pre hluk pri státi DMJ

Vozidlá	$L_{pAeq, T}$
DMJ	77

7.7.2.2. Fínsko

Kategória „T“ – dočasný

Na území Fínska sa limity pre hluk pri státi v kapitole 4.2.1.2 nebudú uplatňovať na vagóny vybavené dieselovým agregátom na dodávku elektrickej energie nad 100 kW, keď sa agregát používa. V tomto prípade sa môže limit hluku pri státi zvýšiť o 7 dB(A) z dôvodu teplotného rozsahu až do -40 °C spolu s mrazom a ľadom.

7.7.2.3. Limity pre hluk pri rozjazde, „výlučne na použitie v sieti Spojeného kráľovstva a Írska“

Kategória „P“ – permanentný

Tabuľka 8

Hraničné hodnoty L_{pAFmax} pre hluk pri štarte elektrických, dieselových lokomotív, DMJ

Vozidlo pre	L_{pAFmax}
Elektrické lokomotívy do 4 500 kW na kolese	84
Dieselové lokomotívy do 2 000 kW na hriadeľi	89
DMJ P < 500 kW/motor	85

7.7.2.4. Limity pre hluk pri prejazde nákladných vagónov vo Fínsku, Nórsku, Estónsku, Litve a Lotyšsku

Kategória „T1“ – dočasný

Limity emisie hluku pre nákladné vagóny neplatia pre Fínsko, Nórsko, Estónsko, Litvu a Lotyšsko. Dôvodom tejto skutočnosti sú bezpečnostné hľadiská za severských zimných podmienok. Tento špecifický prípad platí až do začlenenia funkčnej špecifikácie a metódy posudzovania kompozitných brzdových klátikov do revidovanej verzie technickej špecifikácie pre interoperabilitu konvenčných železničných mobilných prostriedkov.

Táto skutočnosť nevylučuje prevádzkovanie nákladných vagónov z iných členských štátov v severských a pobaltských krajinách.

7.7.2.5. Špecifický prípad pre Grécko

Kategória „T1“ – dočasný: mobilné prostriedky pre rozchod trate 1 000 mm a menej

Pre existujúci izolovaný rozchod 1 000 mm, ktorý nie je v rozsahu tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu, platia vnútroštátne predpisy.

7.7.2.6. Špecifický prípad pre Estónsko, Litvu a Lotyšsko

Kategória „T1“ – dočasný

Limity emisie hluku pre všetky mobilné prostriedky (lokomotívy, osobné vagóny, EMJ a DMJ) neplatia pre Estónsko, Litvu a Lotyšsko až do revízie tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Medzitým sa budú vykonávať v týchto štátoch meracie kampane; revízia tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu zohľadní výsledky týchto kampaní.

PRÍLOHA A

PODMIENKY MERANIA

A.1. ODCHÝLKY OD PREN ISO 3095: 2001

A.1.1. Hluk pri státí

Meranie hluku pri státí sa musí vykonávať podľa prEN ISO 3095: 2001 s týmito odchýlkami (pozri tabuľku A 1).

Normálna prevádzka je definovaná prevádzkou pri vonkajšej teplote 20 °C. Konštrukčné parametre návrhu pre vytvorenie prevádzky na účely simulácie podmienok pri teplote 20 °C má poskytnúť výrobca.

Tabuľka A 1

Hluk pri státí, odchýlky od prEN ISO 3095: 2001

Odsek (prEN ISO 3095: 2001)	Predmet	Odchýlka (vyznačená polotučnou kurzívou)
6.2.3.	Polohy mikrofónov, merania na stojacich vozidlách	Merania sa musia vykonávať podľa prEN ISO 3095: 2001 príloha A, obrázok A.1.
6.3.1.	Podmienky vozidla	Nečistoty na mriežkach, filtroch a ventilátoroch sa musia pred meraniami odstrániť.
7.5.1.	Všeobecne	Čas merania má byť 60 s.
7.5.2.	Osobné vozne, vagóny a elektrické hnacie vozidlá	Všetky zariadenia, ktoré sa môžu prevádzkovať pri stojacom vozidle, vrátane hlavného trakčného zariadenia, pokiaľ sa to vzťahuje na daný prípad, avšak s vylúčením brzdného vzduchového kompresora , musia byť v prevádzke. Pomocné zariadenia sa musia prevádzkovať pri normálnom zaťažení.
7.5.3.1.	Hnacie vozidlá so spaľovacími motormi	Motor bežiaci naprázdno, bez zaťaženia, ventilátor pri normálnej rýchlosti, pomocné zariadenia pri normálnom zaťažení, brzdný vzduchový kompresor mimo prevádzky .
7.5.3.2.	Energetické jednotky s vnútornými spaľovacími motormi	<i>Toto ustanovenie sa netýka dieselových lokomotív a DMJ.</i>
7.5.1.	Merania na stojacich vozidlách, všeobecne	Akustická úroveň hluku v pokoji je priemerom energie všetkých meraných hodnôt zaznamenaných v bodoch merania podľa prEN ISO 3095: 2001 príloha A, obrázok A.1.

A.1.2. Hluk pri rozjazde

Meranie hluku pri rozjazde sa musí vykonávať podľa prEN ISO 3095: 2001 s týmito odchýlkami (pozri tabuľku A 2).

Normálna prevádzka je definovaná prevádzkou pri vonkajšej teplote 20 °C. Konštrukčné parametre pre vytvorenie prevádzky na účely simulácie podmienok pri teplote 20 °C poskytuje výrobca.

Tabuľka A 2

Hluk pri rozjazde, odchýlky od prEN ISO 3095: 2001

Odsek (prEN ISO 3095: 2001)	Predmet	Odchýlka (vyznačená polotučnou kurzívou)
6.1.2.	Poveternostné podmienky	<i>Merania na zrýchľujúcich vozidlách sa musia vykonávať iba pri suchých kolajniciach.</i>
6.3.1.	Podmienky vozidla	<i>Nečistoty na mriežkach, filtroch a ventilátoroch sa musia pred meraniami odstrániť.</i>
6.3.3.	Dvere, okná, pomocné zariadenia	<i>Skúšky na zrýchľujúcich vlakoch sa musia vykonávať pri prevádzke všetkých pomocných zariadení pri normálnom zaťažení. Akustická emisia brzdnych vzduchových kompresorov sa nezohľadňuje.</i>
7.3.1.	Všeobecne	Skúšky sa musia vykonávať <i>pri maximálnej ťažnej sile bez preklzu a kĺzania kolies. Ak skúšaný vlak nezahŕňa pevnú zostavu, je potrebné stanoviť záťaž. Musí byť typická pre bežnú prevádzku.</i>
7.3.2.	Vlaky so samostatným hnacím vozidlom	<i>Skúšky na zrýchľujúcich vlakoch sa musia vykonávať pri prevádzke všetkých pomocných zariadení pri normálnom zaťažení. Akustická emisia brzdnych vzduchových kompresorov sa nezohľadňuje.</i>

A.1.3. Hluk pri prejazde

Odsek (prEN ISO 3095: 2001)	Predmet	Odchýlka (vyznačená polotučnou kurzívou)
6.2.	Poloha mikrofónu	<i>Medzi kolajou, na ktorej sa jazdí, a mikrofónom nesmie byť žiadna kolaj.</i>
6.3.1.	Stav vozidla	<i>Nečistoty na mriežkach, filtroch a ventilátoroch sa musia pred meraniami odstrániť.</i>
7.2.3.	Postup skúšky	<i>Musí sa použiť tachometer, ktorý s dostatočnou presnosťou zmeria rýchlosť pri prejazde a pri rýchlosti vlaku mimo rozpätia $\pm 3\%$ stanovenej skúšobnej rýchlosti presne zistí, že táto rýchlosť je mimo tohto rozpätia, a vyradí ju.</i> <i>Minimálna ťažná sila na udržanie konštantnej rýchlosti sa musí udržať aspoň 60 s pred meraním prejazdu a počas neho.</i>

A.1.4. Referenčná koľaj pre hluk pri prejazde

Špecifikácie pre referenčnú koľaj boli preskúvané iba na umožnenie zhodnotenia mobilných prostriedkov voči limitom hluku pri prejazde. Táto časť nešpecifikuje ani projektovanie, ani údržbu, ani prevádzkové podmienky „normálnych“ koľají, ktoré nie sú „referenčnými“ koľajami.

Schválenie referenčnej koľaje sa musí vykonať podľa prEN ISO 3095: 2001 s týmito výnimkami.

- Drsnosť koľajníc musí byť pod hraničným spektrom, ako je definované v obrázku F1. Táto hraničná krivka nahrádza špecifikáciu prEN ISO 3095: 2001, odsek 6.4.2 (bod 4), príloha C – Postup určovania hraničného spektra drsnosti koľajníc. Príloha D – Špecifikácie merania drsnosti koľajníc platí iba v odsekoch D.1.2 (metóda priameho snímania) a D.2.1 (Spracovanie údajov o drsnosti – Priame meranie) s týmito odchýlkami a D4 (prezentácia údajov):

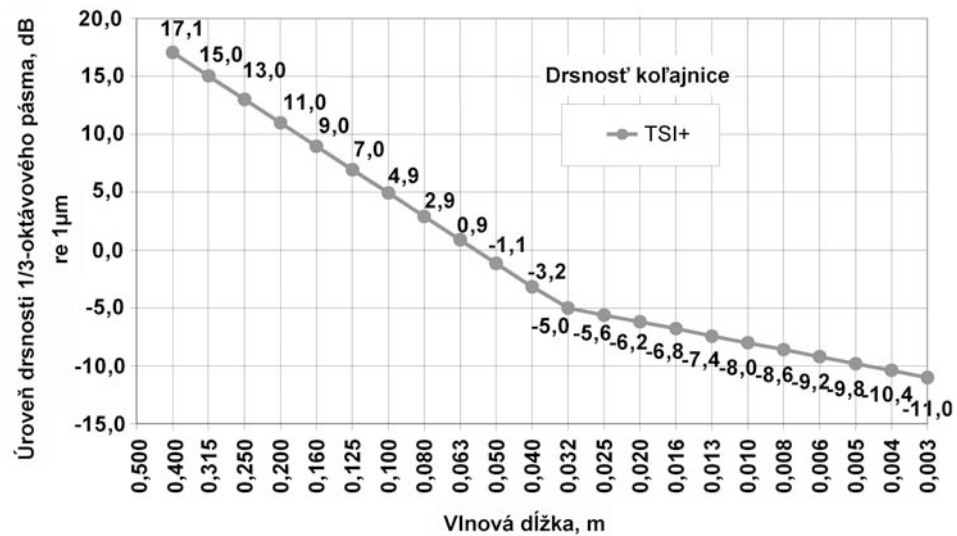
Odsek (prEN ISO 3095: 2001)	Predmet	Odchýlka (vyznačená polotučnou kurzívou)
D.1.2.2.	Priame meranie drsnosti	Šírka pásma vlnovej dĺžky by mala byť aspoň [0,003; 0,10] metra. Počet stôp, ktoré sa používajú na stanovenie drsnosti, sa bude voliť vzhľadom na skutočný jazdný povrch. Počet stôp by mal byť v súlade: — so skutočnou kontaktnou polohou a — so skutočnou šírkou jazdného povrchu („jazdná šírka“), aby sa pri zostavovaní priemeru celkovej drsnosti zohľadňovali iba stopy, ktoré sú vnútri skutočnej šírky jazdného povrchu. Bez technického odôvodnenia týchto dvoch parametrov je uplatniteľná prEN ISO 3095: 2001 odsek D.1.2.2.
D.2.1.	Priame meranie	Spektrá drsnosti vlnovej dĺžky tretinooktávového pásma musia byť vytvorené z kvadratického priemeru každého spektra zo základných častí referenčnej koľaje.

Dokázalo sa, že tieto metódy používané v projekte NOEMIE podávajú konzistentné výsledky v prípade súladu koľají s navrhovanými limitmi drsnosti koľajníc. Môže sa však použiť akákoľvek dostupná a overená priama metóda, ktorá môže podať porovnateľné výsledky.

- Dynamické pôsobenie referenčnej koľaje (testovacej koľaje) musí byť opísané vertikálnymi a „pričnými mierami tlmenia koľaje (TDR – track decay rates)“, ktoré kvantifikujú zoslabenie chvenia koľajníc so vzdialenosťou na trati. Metóda merania použitá v projekte NOEMIE je predstavená v odseku A.2. Preukázala svoju schopnosť náležite rozlíšiť dynamické charakteristiky koľaje. Použitie ekvivalentnej metódy merania charakteristiky koľaje je taktiež povolené, ak je dostupná a overená. V tom prípade sa musí preukázať, že vertikálne a priečne miery tlmenia testovacej koľaje sú ekvivalentné hodnotám typu koľaje uvedeného v tejto technickej špecifikácii pre interoperabilitu meraným v súlade so zoznamom špecifikácií prezentovaných v odseku A.2. Miery tlmenia referenčnej koľaje musia byť nad spodnými limitmi stanovenými na obrázku F 2.
- Referenčná koľaj musí mať konzistentný železničný zvršok v minimálnej dĺžke 100 m. Merané miery tlmenia koľaje sa musia vzťahovať na 40 m na každej strane od polohy mikrofónu. Kontrola drsnosti sa musí vykonať podľa prEN ISO 3095: 2001.

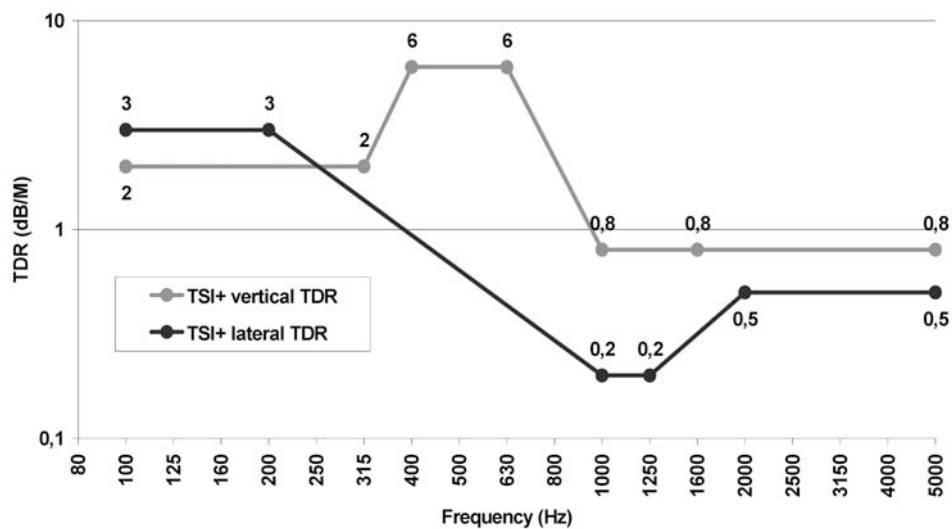
Obrázok F 1

Limitné spektrum drsnosti koľajnice referenčnej koľaje



Obrázok F 2

Spodné limitné spektrum vertikálnej a postrannej miery rozptylu referenčnej koľaje



TDR (dB/M) – miera tlmenia koľaje (track decay rate)

TSI + vertical TDR – technická špecifikácia pre interoperabilitu + vertikálna miera tlmenia koľaje

TSI + lateral TDR – technická špecifikácia pre interoperabilitu + priečna miera tlmenia koľaje

Frequency (Hz) – frekvencia (Hz)

A.2. CHARAKTERISTIKA DYNAMICKÝCH VLASTNOSTÍ REFERENČNÝCH KOĽAJÍ

A.2.1. Postup merania

Tento postup sa má uplatňovať následne v priečnom a vertikálnom smere na každom mieste trate, ktoré sa má charakterizovať.

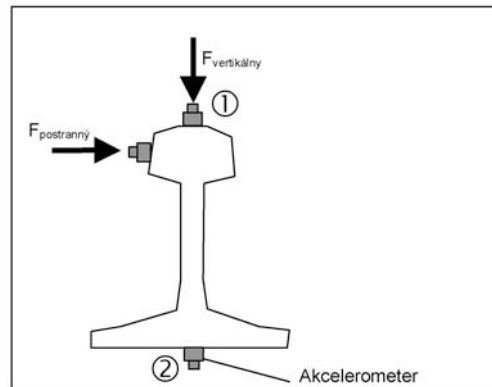
Dva akcelerometre sú pripevnené (prilepené alebo pribité) ku koľajnici v strednej časti medzi dvoma podvalmi (pozri obrázok F 3):

- jeden vo vertikálnom smere na pozdĺžnej osi koľajnice umiestnený na hlave koľajnice (prednostne) alebo pod spodnou časťou koľajnice,

- druhý v priečnom smere umiestnený na vonkajšej strane hlavy koľajnice.

Obrázok F 3

Umiestnenie snímačov na priereze koľajnice



Na hlavu koľajnice sa vykoná úder meranou silou v každom smere kladivom, ktoré je vybavené špičkou primeranej tvrdosti na umožnenie náležitého merania sily a odozvy vo frekvenčnom rozsahu [50; 6 000 Hz]. (Pre horný okraj frekvenčného rozsahu sa vyžaduje špička z tvrdenéj ocele a zvyčajne, hoci nie vždy, stačí na použitie dostatočnej sily pre dolný okraj frekvenčného rozsahu. Môže sa vyžadovať osobitné meranie s mäkkou špičkou.)

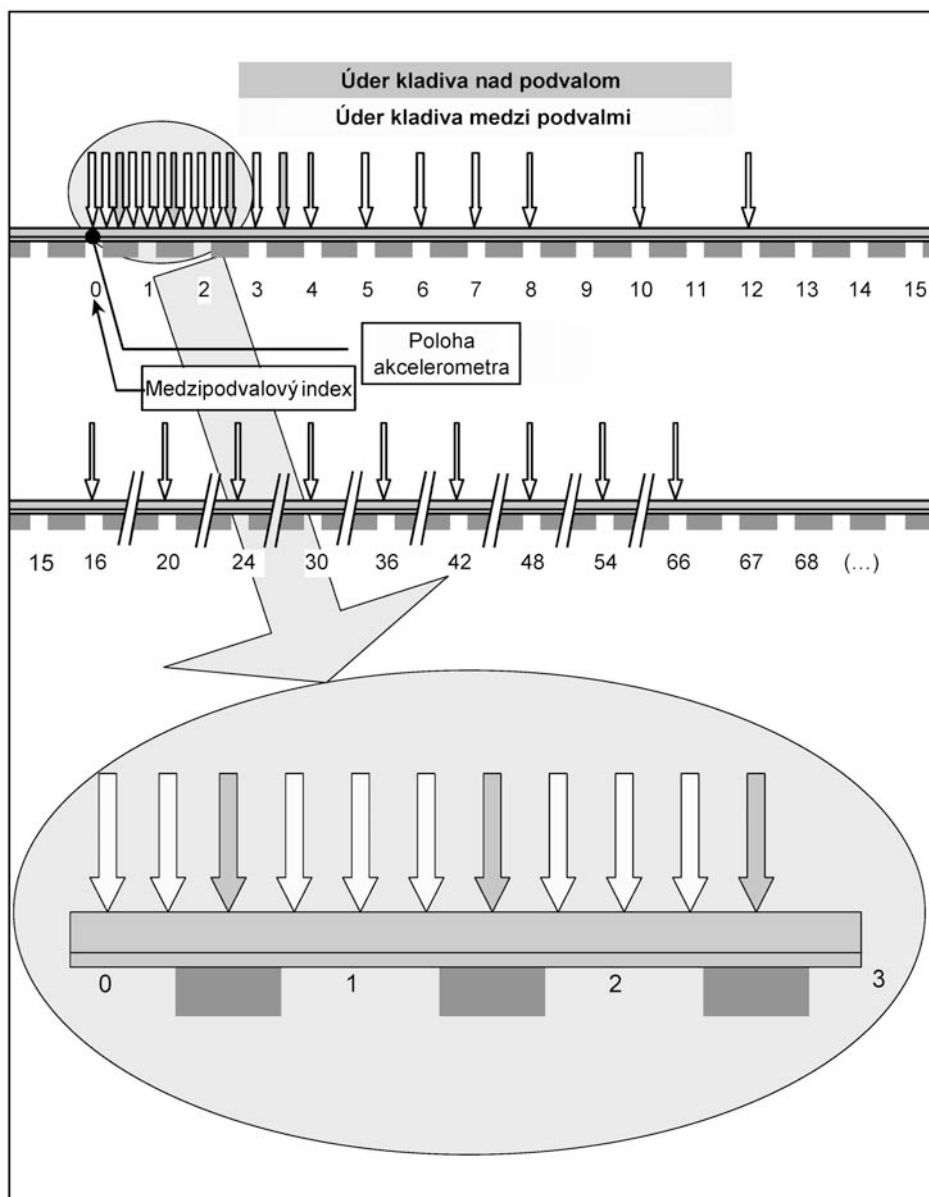
Zrýchlenie (prenosové) (funkcia zrýchlenia/frekvenčnej odozvy sily) alebo pohyblivosť (rýchlosť/sila) sa meria vo vertikálnom a postranne-priečnom smere pre silu použitú v príslušnom rovnakom smere na súbore umiestnení v rôznych vzdialenostiach pozdĺž koľajnice (stanovené nižšie). Nie je potrebné merať krížové pomery (vertikálna sila voči postrannej odozve alebo opačne). Ak je pre meranie akcelerátora dostupná analogická integrácia, dospelo sa k záveru, že sa dosiahne vyššia kvalita merania, ak sa skôr zaznamenáva funkcia frekvenčnej odozvy (FRF – frequency response function) pohyblivosti než zrýchlenie. Toto podáva vyššiu kvalitu údajov pri nízkej frekvencii v prípade, že je meraná odozva veľmi malá v porovnaní s vysokou frekvenciou, keďže znižuje dynamický rozsah údajov pred zaznamenaním alebo digitalizáciou. Mala by sa zaznamenať priemerná funkcia frekvenčnej odozvy (FRF) aspoň zo 4 platných úderov. Kvalita každej meranej funkcie frekvenčnej odozvy (FRF) (reprodukovateľnosť, lineárnosť atď.) by sa mala monitorovať pri použití koherenčnej funkcie. Táto by sa mala taktiež zaznamenať.

Prenosové funkcie frekvenčnej odozvy (FRF) by sa mali vykonať v miestach montáže akcelerometra z každého z miest uvedených na obrázku F 4. Miesta merania sa môžu rozdeliť do skupín, ako je „bodové“ miesto merania, skupina „v blízkom poli“ a skupina „vo vzdialenom poli“ týmto spôsobom:

- Index miesta 0 sa spája so stredovým bodom prvého podvalového poľa. Keď sa v tomto bode použije úder (z praktického hľadiska čo najbližšie k tomuto bodu), meria sa *bodová* funkcia frekvenčnej odozvy (FRF).
- Merania v *blízkom poli* sa vykonávajú použitím úderu počnúc bodovou funkciou frekvenčnej odozvy vo štvrtine priestoru podvalu až do koncu podvalového poľa 2, teda v priestore polovice podvalu až k stredu podvalového poľa 4 a následne v každej polohe v strede podvalu až k podvalovému poľu 8.
- Meranie v *ďalekom poli* používa miesta úderov zo vzdialenosti podvalového poľa 8 od polohy akcelerometra smerom von v medzipodvalových polohách s indexmi: 10, 12, 16, 20, 24, 30, 36, 42, 48, 54, 66 atď., ako je to znázornené na obrázku F 4. Merania je potrebné uskutočňovať iba do bodu, v ktorom sa stane odozva pri všetkých frekvenciách bezvýznamnou (z hľadiska hluku merania). Koherenčná funkcia má usmerňovací charakter. V ideálnom prípade by mala byť úroveň odozvy v každom tretinooktávovom pásme aspoň 10 dB pod úrovňou rovnakého pásma v mieste 0.

Obrázok F 4

Miery tlmenia trate – umiestnenie bodov vybudenia



Prax dokázala, že kolísanie výsledkov je také veľké, že celé meranie tlmenia by sa malo opakovať v inom umiestnení akcelerometra v mieste koľajnice. Približne 10-metrová vzdialenosť medzi týmito dvoma umiestneniami akcelerometra je dostačujúca.

Kedže miery tlmenia sú funkciou pevnosti podložky koľajnice a materiály podložky koľajnice sú zvyčajne značne závislé od teploty, počas merania by sa mala zaznamenať teplota podložky.

A.2.2. Merací systém

Každý senzor a snímací systém by mal mať osvedčenie o kalibrácii podľa normy EN ISO 17025 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ EN ISO CEI 17025: Všeobecné požiadavky odbornosti testovacích a kalibračných laboratórií, 2000.

Celý merací systém by mal byť kalibrovaný pred každou sériou meraní a po nej (a najmä v prípade zmeny meracieho systému, miesta snímania alebo merania).

A.2.3. Spracovanie údajov

Celková akustická sila vyžarovaná z koľajnice, ktorá je vybudená do chvenia, je produktom hodnoty vyžarovania (vyžarovacej výkonnosti) koľajnice a amplitúdy rýchlosti umocnenej na druhú, sčítanej z oblasti vyžarovania. Ak sa predpokladá, že vertikálne aj priečne vlny v koľajnici sa tlmia exponenciálne z bodu vybudenia (kontaktného kolesa) so vzdialenosťou pozdĺž koľajnice, potom $A(z) \approx A(0)e^{-\beta z}$, kde β je konštanta tlmenia pre amplitúdu odozvy, A , so vzdialenosťou z pozdĺž koľajnice z bodu vybudenia. β je možné previesť na mieru tlmenia vyjadrenú ako dB na meter, Δ , ako $\Delta = 20 \log_{10}(e^\beta) = 8,686 \beta$ dB/m.

Ak sa A vzťahuje na odozvu rýchlosti, potom je akustická sila emitovaná traťou proporcionálna k $\int_0^\infty |A(z)|^2 dz$.

Táto kvantita sa uvedie jednoducho do vzťahu s mierou tlmenia, buď pre vertikálne, alebo priečne vlny, pomocou:

$$\int_0^\infty |A(z)|^2 dz = |A(0)|^2 \int_0^\infty e^{-2\beta z} dz = |A(0)|^2 \frac{1}{2\beta} \quad (\text{A2.1})$$

Dokazuje, v akom vzťahu je miera tlmenia voči výkonu vyžarovania hluku konštrukcie koľaje. Mala by sa vyjadriť ako hodnota v dB/m pre každé tretinooktávové frekvenčné pásmo.

Mieru tlmenia je v podstate možné vyhodnotiť ako sklon grafu amplitúdy odozvy v dB voči vzdialenosti z . V praxi je však lepšie vyhodnotiť mieru tlmenia na základe priameho odhadu sčítanej odozvy:

$$\int_0^\infty \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} dz = \frac{1}{2\beta} \approx \sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z \quad (\text{A2.2})$$

kde $z_{\max}$ je maximálna vzdialenosť merania a sčítanie je uskutočnené pre miesta merania odozvy, pričom Δz predstavuje interval medzi bodmi v strede vzdialenosti k bodom merania na každej strane. Vplyv zaznamenaného intervalu na meranie pri $z_{\max}$ by mal byť nepatrný, ale je predpísané, aby tu bol symetrický okolo $z_{\max}$.

Pre spriemerovanú odozvu v každom tretinooktávovom frekvenčnom pásme je teda miera tlmenia vyhodnotená ako:

$$\Delta \text{ (v dB/m)} \approx \frac{4,343}{\sum_{z=0}^{z_{\max}} \frac{|A(z)|^2}{|A(0)|^2} \Delta z} \quad (\text{A2.3})$$

Z tohto je jasné, že nie je podstatné, či A predstavuje odozvu v zmysle zrýchlenia alebo pohyblivosti, keďže sa tieto líšia len faktorom $2\pi f$, kde f je frekvencia. Vytvorenie priemeru spektra z tretinooktávových frekvenčných pásiem sa môže vykonať buď pred vyhodnotením miery tlmenia pre funkcie frekvenčnej odozvy (FRF), alebo neskôr na funkcii $\Delta(f)$. Všimnite si, že presné meranie $A(0)$ je dôležité, keďže sa v sčítaní objavuje ako konštantný faktor. Takto sa dá funkcia frekvenčnej odozvy naozaj najjednoduchšie odmerať. Prax ukázala, že skutočnosť, že sa v tejto jednoduchšej analýze nezohľadňujú vlny v blízkom poli, nespôsobuje žiadnu podstatnú chybu.

Táto metóda vyhodnocovania je výkonná pre vysoké miery tlmenia, ale môže byť náchylná na chyby, ak praktická hodnota $z_{\max}$ skráti odozvu v ktoromkoľvek tretinooktávovom frekvenčnom pásme pred tým, ako došlo k dostatočnému zoslabeniu, aby sčítanie na $z_{\max}$ predstavovalo náležité priblíženie k nevlastnému integrálu. Minimálna miera tlmenia, ktorú je možné vyhodnotiť pre konkrétnu hodnotu $z_{\max}$, teda je:

$$\Delta_{\min} = 4,343 / z_{\max} \quad (\text{A2.4})$$

Vyhodnotená miera tlmenia by sa mala porovnať s touto hodnotou, a ak je blízka k odhadu miery tlmenia, nemala by sa považovať za bezpečnú. Približne 40-metrová hodnota z_{max} by mala stačiť na vyhodnotenie miery tlmenia koláže, ktorá spĺňa minimum stanovené na obrázku F 2. Niektoré koláže, ktoré ju nespĺňajú, však majú podstatne nižšie miery tlmenia v niektorých pásmach, a aby sa zamedzilo nárastu sily v meraní, bude možno potrebné použiť prispôbovanie priamky a sklonu pre niektoré pásma. V prípade nízkych mier tlmenia údaje odozvy zväčša nevykazujú niektoré z problémov, ktoré sú uvedené vyššie. Mali by sa preveriť pomocou ich zakreslenia spolu s meranou funkciou frekvenčnej odozvy voči vzdialenosti pre každé tretinooktávové frekvenčné pásmo.

A.2.4. Správa o skúške

Priestorové miery tlmenia koláže (TDR) (vertikálny a priečny smer) by mali byť prezentované pre každú tretinooktávovú frekvenčnú šírku pásma v grafe podľa prezentovania stanoveného v prEN ISO 3740 ⁽¹⁾ a IEC 60263 ⁽²⁾ so škálovým pomerom medzi horizontálnymi a vertikálnymi osami 3/4 na jednooktávovú šírku pásma a mierou rozptylu 5 dB/m.

⁽¹⁾ EN ISO 3740: 2000: Akustika – Stanovenie úrovni akustickej sily pre zdroje hluku – Usmernenia na používanie základných noriem.

⁽²⁾ IEC 60263: Škály a veľkosti zakresľovania frekvenčných charakteristík a pólových diagramov.

PRÍLOHA B

MODULY NA OVERENIE SUBSYSTÉMOV ES – HLADISKO HLUK

MODULY NA OVERENIE SUBSYSTÉMOV ES

Modul SB:	Preskúmanie typu
Modul SD:	Systém riadenia kvality výrobku
Modul SF:	Overenie výrobku
Modul SH2:	Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním návrhu

B.1. Modul SB: Preskúmanie typu

1. Tento modul opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu v Spoločenstve skontroluje a osvedčí, že typ subsystému mobilných prostriedkov – hľadisko hluk, ktorý je reprezentatívny pre plánovanú výrobu:

- je v súlade s touto technickou špecifikáciou pre interoperabilitu a s každou ďalšou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, ktoré dokazujú, že základné požiadavky ⁽¹⁾ smernice 2001/16/ES ⁽²⁾ boli splnené,
- je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy.

Preskúmanie typu, ktoré stanovuje tento modul, môže zahŕňať špecifické fázy posudzovania – skúmanie návrhu, skúška typu alebo skúmanie výrobného postupu, ktoré sú stanovené v príslušnej technickej špecifikácii pre interoperabilitu.

2. Zadávací subjekt ⁽³⁾ musí podať žiadosť o overenie ES (prostredníctvom preskúmania typu) subsystému notifikovanému orgánu podľa jeho výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu podľa opisu v bode 3.

3. Žiadateľ musí dať notifikovanému orgánu k dispozícii vzorku subsystému ⁽⁴⁾, ktorý je reprezentatívny pre plánovanú výrobu a ďalej sa označuje ako „typ“.

Typ sa môže vzťahovať na niekoľko verzií subsystému za predpokladu, že rozdiely medzi verziami neovplyvnia ustanovenia tejto technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Notifikovaný orgán si môže vyžiadať ďalšie vzorky, ak to bude potrebné na vykonanie skúšobného programu.

⁽¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

⁽²⁾ Tento modul sa môže použiť v budúcnosti, keď budú aktualizované technické špecifikácie pre interoperabilitu smernice 96/48/ES o interoperabilite transeurópskeho vysokorýchlostného železničného systému.

⁽³⁾ V module označenie „zadávací subjekt“ znamená „zadávací subjekt subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca usadený v Spoločenstve“.

⁽⁴⁾ Príslušná časť technickej špecifikácie pre interoperabilitu môže v tomto smere stanoviť špecifické požiadavky.

Ak sa to vyžaduje pre špecifickú skúšku alebo skúšobné metódy a ak je to stanovené v technickej špecifikácii pre interoperabilitu alebo v európskej špecifikácii ⁽¹⁾ uvedenej v tejto technickej špecifikácii pre interoperabilitu, musí byť poskytnutá vzorka alebo vzorky montážneho podcelku alebo montážneho celku alebo vzorka subsystému vo vopred zostavenej podobe.

Technická dokumentácia a vzorka/vzorky musia umožniť pochopenie návrhu, výroby, inštalácie, údržby a prevádzkovania subsystému a musia umožniť posúdenie zhody s ustanoveniami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Technická dokumentácia musí obsahovať:

- všeobecný opis subsystému, celkového návrhu a štruktúry,
- *mobilné prostriedky – register, vrátane všetkých informácií, ako sa stanovuje technická špecifikácia pre interoperabilitu,*
- koncepčné informácie o návrhu a výrobe, napríklad nákresy, schémy komponentov, montážnych podcelkov, montážnych celkov, obvodov atď.,
- opisy a vysvetlenia potrebné na pochopenie informácií o návrhu a výrobe, údržby a prevádzkovania subsystému,
- technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií, ktoré sa uplatňovali,
- každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä ak sa plne neuplatňovali európske špecifikácie a príslušné ustanovenia,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré sa majú zabudovať do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability a všetky potrebné prvky stanovené v prílohe VI k smerniciam,
- dôkaz o zhode s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
- technickú dokumentáciu týkajúcu sa výroby a montáže subsystému,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na projektovaní, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
- podmienky používania subsystému (obmedzenia času alebo vzdialenosti prevádzky, limity opotrebenia atď.),
- podmienky pre údržbu a technickú dokumentáciu týkajúcu sa údržby subsystému,
- každú technickú požiadavku, ktorú je potrebné zohľadniť počas výroby, údržby alebo prevádzkovania subsystému,
- výsledky uskutočnených projektovacích výpočtov, vykonaných skúšok atď.,
- správy o skúškach.

Ak technická špecifikácia pre interoperabilitu vyžaduje ďalšie informácie pre technickú dokumentáciu, tieto musia byť zahrnuté.

⁽¹⁾ Definícia európskej špecifikácie je stanovená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES. Sprievodca pre uplatňovanie technických špecifikácií pre interoperabilitu transeurópskeho vysokorýchlostného železničného systému vysvetľuje spôsob použitia európskych špecifikácií.

4. Notifikovaný orgán musí:
 - 4.1. preskúmať technickú dokumentáciu;
 - 4.2. overiť, či vzorka/vzorky subsystému alebo montážnych celkov, alebo montážnych podcelkov subsystému bola/boli vyrobená/vyrobené v súlade s technickou dokumentáciou, a vykonať alebo nechať vykonať skúšky typu v súlade s ustanoveniami technickej špecifikácie pre interoperabilitu a s príslušnými európskymi špecifikáciami. Táto výroba sa musí overiť použitím príslušného modulu posudzovania;
 - 4.3. ak sa v technickej špecifikácii pre interoperabilitu vyžaduje preskúmanie návrhu, vykonať preskúmanie metód projektovania, nástrojov projektovania a výsledkov projektovania s cieľom zhodnotiť ich spôsobilosť spĺňať požiadavky pre zhodu so subsystémom pri ukončení procesu projektovania;
 - 4.4. identifikovať prvky, ktoré boli navrhnuté v súlade s príslušnými ustanoveniami technickej špecifikácie pre interoperabilitu a európskych špecifikácií, ako aj prvky, ktoré boli navrhnuté bez uplatňovania príslušných ustanovení týchto európskych špecifikácií;
 - 4.5. vykonať alebo nechať vykonať príslušné skúšky a potrebné skúšky v súlade s bodmi 4.2 a 4.3 s cieľom zistiť, či v prípade, že boli vybrané príslušné európske špecifikácie, sa tieto naozaj uplatňovali;
 - 4.6. vykonať alebo nechať vykonať príslušné skúšky a potrebné skúšky v súlade s bodmi 4.2 a 4.3 s cieľom zistiť, či prijaté riešenia spĺňajú požiadavky technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ak sa neuplatňovali príslušné európske špecifikácie;
 - 4.7. dohodnúť so žiadateľom miesto, kde sa vykonajú skúšky a potrebné skúšky.
5. V prípade, že typ spĺňa ustanovenia technickej špecifikácie pre interoperabilitu, notifikovaný orgán vystaví žiadateľovi osvedčenie o preskúmaní typu. Osvedčenie musí obsahovať názov a adresu zadávajúceho subjektu a výrobcu/výrobcov uvedených v technickej dokumentácii, závery preskúmania, podmienky jeho platnosti a potrebné údaje na identifikáciu schváleného typu.

K osvedčeniu musí byť priložený zoznam príslušných častí technickej dokumentácie a jeho kópiu musí uschovať notifikovaný orgán.

Ak je zadávájącemu subjektu zamietnuté osvedčenie o preskúmaní typu, notifikovaný orgán musí poskytnúť podrobné odôvodnenie tohto zamietnutia. Musí sa ustanoviť aj odvolacie konanie.
6. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydania, stiahnutia alebo zamietnutia osvedčení o preskúmaní typu.
7. Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných osvedčení o preskúmaní typu a/alebo ich dodatkov. Prílohy osvedčení musia byť uschované k dispozícii ostatným notifikovaným orgánom.
8. Zadávací subjekt musí s technickou dokumentáciou uschovávať kópie osvedčení o preskúmaní typu a všetky dodatky po celú dobu životnosti subsystému. Musia sa zaslať každému členskému štátu, ktorý o ich zaslanie požiada.
9. Žiadateľ musí informovať notifikovaný orgán, ktorý uschováva technickú dokumentáciu týkajúcu sa osvedčenia o preskúmaní typu, o všetkých zmenách, ktoré by mohli ovplyvniť zhodu s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu alebo s predpísanými podmienkami používania subsystému. Subsystém musí v týchto prípadoch získať dodatočné schválenie. Takéto dodatočné schválenie je možné udeliť buď vo forme dodatku k pôvodnému osvedčeniu o preskúmaní typu, alebo vydaním nového osvedčenia po odňatí predchádzajúceho osvedčenia.

B.2. Modul SD: Systém riadenia kvality výroby

1. Tento modul opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu usadeného v Spoločenstve skontroluje a osvedčí, že subsystém vozňového parku – hľadisko hluk, pre ktorý už notifikovaný orgán vydal osvedčenie o preskúmaní typu:

- je v súlade s touto technickou špecifikáciou pre interoperabilitu a s každou ďalšou uplatniteľnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, ktoré dokazujú, že základné požiadavky ⁽¹⁾ smernice 2001/16/ES ⁽²⁾ boli splnené,
- je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy, a môže sa uviesť do prevádzky.

2. Notifikovaný orgán vykoná postup za predpokladu, že:

- osvedčenie o preskúmaní typu vydané pred posúdením zostane platné pre subsystém, ktorý je predmetom žiadosti,
- zadávajúci subjekt ⁽³⁾ a zúčastnení hlavní dodávatelia plnia záväzky bodu 3.

Spojenie „hlavní dodávatelia“ označuje spoločnosti, ktorých aktivity prispievajú k splňaniu základných požiadaviek technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Vzťahuje sa na:

- spoločnosť, ktorá je zodpovedná za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému),
- iné spoločnosti, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému (ktoré vykonávajú napríklad montáž alebo inštaláciu subsystému).

Nezťahuje sa na subdodávateľov výrobcu, ktorí dodávajú komponenty a komponenty interoperability.

3. Pre subsystém, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES, musí zadávajúci subjekt alebo hlavní dodávatelia, ak sú zúčastnení, prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre výrobu, finálnu inšpekciu a skúšanie výrobku, ako je stanovené v bode 5, ktoré musia podliehať dozoru, ako je stanovené v bode 6.

Ak samotný zadávajúci subjekt nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) alebo ak sa zadávajúci subjekt priamo podieľa na výrobe (vrátane montáže a inštalácie), musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre tie činnosti, ktoré musia podliehať dozoru, ako je stanovené v bode 6.

Ak hlavný dodávateľ nesie zodpovednosť za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému), musí v každom prípade prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre výrobu a finálnu inšpekciu a skúšanie výrobku, ktoré musia podliehať dozoru, ako je stanovené v bode 6.

⁽¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

⁽²⁾ Tento modul sa môže použiť v budúcnosti, keď budú aktualizované technické špecifikácie pre interoperabilitu smernice 96/48/ES o interoperabilite transeurópskeho vysokorýchlostného železničného systému.

⁽³⁾ V module označenie „zadávajúci subjekt“ znamená „zadávajúci subjekt subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca usadený v Spoločenstve“.

4. Overovací postup ES

4.1. Zadávací subjekt musí podať žiadosť o overenie subsystému ES (prostredníctvom systému riadenia kvality výroby) vrátane koordinácie dozoru nad systémami riadenia kvality podľa bodu 5.3 a 6.5 u notifikovaného orgánu podľa jeho výberu. Zadávací subjekt musí o tomto výbere a o žiadosti informovať príslušných výrobcov.

4.2. Žiadosť musí umožniť pochopenie návrhu, výroby, montáže, inštalácie, údržby a prevádzkovania subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Žiadosť musí zahŕňať:

- názov a adresu zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka schváleného typu, vrátane osvedčenia o preskúmaní typu, ako bolo vydané po ukončení postupu stanoveného v module SB,

a ak nie sú v tejto dokumentácii zahrnuté,
 - všeobecný opis subsystému, jeho celkového návrhu a štruktúry,
 - technické špecifikácie vrátane európskych špecifikácií, ktoré sa uplatňovali,
 - každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä ak sa tieto európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali. Tieto podporné dôkazy musia zahŕňať výsledky skúšok, ktoré vykonalo príslušné laboratórium výrobcu alebo ktoré boli vykonané v jeho mene,
 - register mobilných prostriedkov, vrátane všetkých informácií, ako je stanovené v technickej špecifikácii pre interoperabilitu,
 - technickú dokumentáciu, ktorá sa týka výroby a montáže subsystému,
 - dôkaz zhody s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení), pre fázu výroby,
 - zoznam komponentov interoperability, ktoré sa majú zabudovať do subsystému,
 - kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ktorými musia byť komponenty vybavené, a všetky potrebné prvky definované v prílohe VI k smerniciam,
 - zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na projektovaní, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
 - dôkaz, že sa na všetky štádiá, ako je uvedené v bode 5.2, vzťahujú systémy riadenia kvality zadávajúceho subjektu, ak je zúčastnený, a/alebo hlavných dodávateľov, a dôkaz o ich efektívnosti,
 - označenie notifikovaného orgánu zodpovedného za schválenie a vykonávanie dohľadu nad týmito systémami riadenia kvality.

- 4.3. Notifikovaný orgán najprv preskúma žiadosť z hľadiska platnosti preskúmania typu a osvedčenia o preskúmaní typu.

Ak notifikovaný orgán usúdi, že osvedčenie o preskúmaní typu už nie je platné alebo nie je príslušné a že je potrebné nové preskúmanie typu, svoje rozhodnutie odôvodní.

5. Systém riadenia kvality

- 5.1. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia, ak sú zúčastnení, musia podať žiadosť o posúdenie ich systémov riadenia kvality notifikovanému orgánu podľa ich výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky príslušné informácie pre plánovaný subsystém,
- dokumentáciu systému riadenia kvality,
- technickú dokumentáciu schváleného typu a kópiu osvedčenia o preskúmaní typu, ktoré bolo vydané po dokončení postupu preskúmania typu modulu SB.

V prípade tých, ktorí sa podieľajú len na časti projektu subsystému, stačí poskytnúť informácie o príslušnej časti.

- 5.2. V prípade zadávajúceho subjektu alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému musia systémy riadenia kvality zabezpečiť celkový súlad subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a celkový súlad subsystému s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu. V prípade ďalšieho hlavného dodávateľa musí/musia ich systém/systémy riadenia kvality zabezpečiť súlad ich príslušného prínosu do subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Všetky prvky, požiadavky a opatrenia prijaté žiadateľom/žiadateľmi sa musia zdokumentovať systematickým a usporiadaným spôsobom v podobe písomných predpisov, postupov a pokynov. Táto dokumentácia systému riadenia kvality musí zabezpečiť všeobecné pochopenie predpisov a postupov v oblasti kvality, ako sú programy, plány, manuály a záznamy v oblasti kvality.

Musí najmä obsahovať primeraný opis týchto bodov v prípade všetkých žiadateľov:

- ciele v oblasti kvality a organizačná štruktúra,
- príslušné techniky a procesy výroby, kontroly kvality a riadenia kvality a systematické opatrenia, ktoré sa použijú,
- skúšky, kontroly a skúšky, ktoré sa vykonávajú pred, počas a po skončení výroby, montáže a inštalácie, ako aj frekvenciu, s ktorou sa vykonávajú,
- záznamy týkajúce sa kvality, ako sú inšpekčné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o zainteresovanom personáli atď. a aj v prípade zadávajúceho subjektu alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému,
- zodpovednosti a právomoci manažmentu, pokiaľ ide o celkovú kvalitu subsystému, najmä vrátane riadenia integrácie subsystému.

Skúšky, skúšky a kontroly sa musia vzťahovať na všetky tieto štádiá:

- štruktúru subsystému, najmä vrátane činností stavebného inžinierstva, montáže komponentov, finálneho nastavenia,

- finálne skúšanie subsystému,
- a ak to je stanovené v technickej špecifikácii pre interoperabilitu, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

5.3. Notifikovaný orgán vybraný zadávajúcim subjektom musí preskúmať, či sa na všetky štádiá subsystému, ako je uvedené v bode 5.2, dostatočne a náležite vzťahuje schválenie a dohľad nad systémom/systémami riadenia kvality žiadateľa/žiadateľov ⁽¹⁾.

Ak sa zhoda subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a súlad subsystému s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu zakladá na viacerých ako jednom systéme riadenia kvality, notifikovaný subjekt musí najmä preskúmať:

- či sú vzťahy a rozhrania medzi systémami riadenia kvality jasne zdokumentované
- a či sú celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad s celým subsystémom v prípade hlavných dodávateľov dostatočne a náležite definované.

5.4. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1 musí posúdiť systém riadenia kvality s cieľom zistiť, či spĺňa požiadavky uvedené v bode 5.2. Predpokladá súlad s týmito požiadavkami, ak žiadateľ implementuje systém kvality pre výrobu, finálnu inšpekciu a skúšanie výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001 – 2000, ktorá zohľadňuje špecifický charakter subsystému, pre ktorý sa implementujú.

Keď žiadateľ prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný subjekt túto skutočnosť zohľadní v hodnotení.

Audit musí byť špecifický pre daný subsystém pri zohľadnení špecifického prínosu žiadateľa do subsystému. Aspoň jeden z členov tímu, ktorý vykonáva audit, musí mať skúsenosti ako odhadca v oblasti technológie daného subsystému. Súčasťou hodnotiaceho postupu musí byť hodnotiacia návšteva v priestoroch žiadateľa.

Rozhodnutie sa musí oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a odôvodnené hodnotiace rozhodnutie.

5.5. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia sa zaviazujú splniť záväzky vyplývajúce zo systému riadenia kvality tak, ako bol schválený, a rozvíjať ho, aby zostal primeraným a účinným.

Musia informovať notifikovaný orgán, ktorý schválil systém riadenia kvality, o každej podstatnej zmene, ktorá ovplyvní splnenie požiadaviek technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystémom.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či bude zmenený systém riadenia kvality vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 5.2 alebo či je potrebné opätovné hodnotenie.

Musí svoje rozhodnutie oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a odôvodnené hodnotiace rozhodnutie.

⁽¹⁾ V prípade technickej špecifikácie pre interoperabilitu mobilných prostriedkov sa môže notifikovaný orgán zúčastniť na finálnej skúške uvedenia do prevádzky lokomotív alebo súpravy vlakov za podmienok stanovených v príslušnej kapitole technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

6. Dohľad nad systémom/systémami riadenia kvality v zodpovednosti notifikovaného orgánu

6.1. Účelom dohľadu je zabezpečiť, aby si zadávajúci subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia riadne plnili záväzky, ktoré vyplývajú zo schváleného/schválených systému/systémov riadenia kvality.

6.2. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia musia notifikovanému orgánu uvedenému v bode 5.1 zaslať (alebo nechať zaslať) všetky dokumenty potrebné na tento účel, vrátane plánov implementácie a technických záznamov, ktoré sa týkajú subsystému (pokiaľ sú relevantné pre špecifický prínos žiadateľov do subsystému), najmä:

- dokumentáciu systému riadenia kvality vrátane osobitných spôsobov implementácie na zabezpečenie toho, aby:
 - v prípade zadávajúceho subjektu alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému boli celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého subsystému dostatočne a náležite definované,
 - v prípade každého žiadateľa bol systém riadenia kvality správne riadený s cieľom dosiahnuť integráciu na úrovni subsystému,
- záznamy týkajúce sa kvality, ako predpokladá výrobná časť (vrátane montáže a inštalácie) systému riadenia kvality, ako napríklad inšpekčné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o zainteresovanom personáli atď.

6.3. Notifikovaný orgán musí periodicky vykonávať audity s cieľom zabezpečiť, aby zadávajúci subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia dodržiavali a uplatňovali systém riadenia kvality, a musí im poskytovať správu o audite. Ak sú tieto subjekty prevádzkovateľmi certifikovaného systému riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri vykonávaní dohľadu.

Frekvencia auditov bude aspoň raz za rok, pričom počas obdobia vykonávania relevantných činností (výroba, montáž alebo inštalácia) subsystému, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES uvedeného v bode 8, sa uskutoční aspoň jeden audit.

6.4. Notifikovaný orgán môže dodatočne uskutočniť neplánované návštevy v relevantných priestoroch žiadateľa/žiadateľov. V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán vykonávať úplné alebo čiastočné audity alebo vykonávať alebo nechať vykonať skúšky s cieľom kontroly riadneho fungovania systému riadenia kvality, ak je to potrebné. Musí žiadateľovi/žiadateľom taktiež poskytnúť inšpekčnú správu a prípadne aj správu o audite a/alebo o skúškach.

6.5. Notifikovaný orgán vybraný zadávajúcim subjektom, ktorý je zodpovedný za overenie ES, ak nevykonáva dohľad nad každým daným systémom/systémami riadenia kvality, musí koordinovať činnosti dohľadu každého ďalšieho notifikovaného orgánu, ktorý je zodpovedný za danú úlohu, aby:

- sa ubezpečil, že medzi rozličnými systémami riadenia kvality, ktoré súvisia s integráciou subsystému, došlo k správne riadeniu rozhraní,
- v spojení so zadávajúcim subjektom zhromaždil potrebné prvky pre hodnotenie s cieľom zabezpečiť konzistentnosť a celkový dohľad nad rôznymi systémami riadenia kvality.

Súčasťou tejto koordinácie sú práva notifikovaného orgánu:

- získať všetku dokumentáciu (schválenie a dohľad) vydanú ostatnými notifikovanými orgánmi,
- zúčastňovať sa na auditoch dohľadu v bode 6.3,
- dávať podnet na dodatočné audity podľa bodu 6.4 v jeho zodpovednosti spolu s ostatnými notifikovanými orgánmi.

7. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1. musí mať na účely inšpekcie, auditu a dohľadu prístup na staveniská, do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov, skladovacích priestorov a podľa potreby do montážnych a skúšobných priestorov a celkovo do všetkých priestorov, ktoré uváži za potrebné na vykonávanie svojich úloh, v súlade so špecifickým prínosom žiadateľa do projektu subsystému.
8. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia musia počas desiatich rokov od výroby posledného subsystému uschovávať k dispozícii vnútroštátnym úradom:
 - dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 5.1,
 - aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 5.5,
 - rozhodnutia a správy notifikovaného orgánu uvedené v bodoch 5.4, 5.5 a 6.4.
9. Ak subsystém spĺňa požiadavky technickej špecifikácie pre interoperabilitu, notifikovaný orgán musí potom na základe preskúmania typu a schválenia a dohľadu nad systémom/systémami riadenia kvality vystaviť osvedčenie o zhode určené pre zadávajúci subjekt, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť opatrené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v tom istom jazyku ako technický spis a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v prílohe V k smernici.
10. Notifikovaný orgán vybraný zadávajúcim subjektom nesie zodpovednosť za zostavenie technického spisu, ktorý bude priložený k vyhláseniu ES o overení. Technický spis musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto:
 - všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s charakteristikami subsystému,
 - zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,
 - kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby aj vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré sa musia priložiť ku komponentom v súlade s článkom 13 smernice podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty schválenia a dohľadu nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,
 - všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi na používanie subsystému,
 - všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
 - osvedčenie o preskúmaní typu pre subsystém a sprievodnú technickú dokumentáciu, ako je definovaná v module SB,
 - dôkaz o zhode s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),

- osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušnými výpočtami, kontrasičované týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a s technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, a podľa potreby v ňom budú uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté. K osvedčeniu by mali byť priložené aj správy o inšpekcii a audite vypracované v súvislosti s overením, ako je uvedené v bodoch 6.3 a 6.4, a najmä:
 - register mobilných prostriedkov vrátane všetkých informácií, ako stanovuje technická špecifikácia pre interoperabilitu.
11. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú vydaných, stiahnutých alebo zamietnutých schválení systému riadenia kvality.
- Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie vydaných schválení systému riadenia kvality.
12. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode musia byť podané u zadávajúceho subjektu.
- Zadávajúci subjekt v Spoločenstve musí uschovávať kópiu technického spisu po celú dobu životnosti subsystému; musí sa zaslať každému ďalšiemu členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.

B.3. Modul SF: Overenie výrobku

1. Tento modul opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu usadeného v Spoločenstve skontroluje a osvedčí, že subsystém mobilných prostriedkov – hľadisko hluk, pre ktorý notifikovaný orgán už vydal osvedčenie o preskúmaní typu:
- je v súlade s touto technickou špecifikáciou pre interoperabilitu a s každou ďalšou uplatniteľnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, ktoré dokazujú, že základné požiadavky ⁽¹⁾ smernice 2001/16/ES ⁽²⁾ boli splnené,
 - je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy,
- a môže sa uviesť do prevádzky.
2. Zadávajúci subjekt ⁽³⁾ musí podať žiadosť o ES overenie (prostredníctvom overenia výrobku) subsystému u notifikovaného orgánu podľa jeho výberu. Žiadosť musí obsahovať:
- názov a adresu zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu,
 - technickú dokumentáciu.
3. V rámci tejto časti postupu zadávajúci subjekt skontroluje a osvedčí, že daný subsystém sa zhoduje s typom opísaným v osvedčení o preskúmaní typu a spĺňa požiadavky technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ktoré sa naň vzťahujú.

Notifikovaný orgán vykoná postup za predpokladu, že osvedčenie o preskúmaní typu vydané pred hodnotením zostane platné pre subsystém, ktorý je predmetom žiadosti.

⁽¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

⁽²⁾ Tento modul sa môže použiť v budúcnosti, keď budú aktualizované technické špecifikácie pre interoperabilitu smernice 96/48/ES o interoperabilite transeurópskeho vysokorýchlostného železničného systému.

⁽³⁾ V module označenie „zadávajúci subjekt“ znamená „zadávajúci subjekt subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca usadený v Spoločenstve“.

4. Zadávací subjekt musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby výrobný proces (vrátane montáže a integrácie komponentov interoperability hlavnými dodávateľmi ⁽¹⁾), ak sú zúčastnení) zabezpečil zhodu subsystému s typom podľa opisu v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ktoré sa naň vzťahujú.
5. Žiadosť musí umožniť pochopenie návrhu, výroby, inštalácie, údržby a prevádzkovania subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s typom podľa opisu v osvedčení o preskúmaní typu a s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Žiadosť musí obsahovať:

- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka schváleného typu, vrátane osvedčenia o preskúmaní typu, ako bolo vydané po dokončení postupu definovaného v module SB,

a ak nie sú súčasťou tejto dokumentácie,
- všeobecný opis subsystému, celkového návrhu a štruktúry,
- register mobilných prostriedkov vrátane všetkých informácií, ako stanovuje technická špecifikácia pre interoperabilitu,
- koncepčné informácie o návrhu a výrobe, napríklad nákresy, schémy komponentov, montážnych podcelkov, montážnych celkov, obvodov atď.,
- technickú dokumentáciu, ktorá sa týka výroby a montáže subsystému,
- technické špecifikácie, vrátane európskych špecifikácií, ktoré sa uplatňovali,
- každý potrebný podporný dôkaz použitia uvedených špecifikácií, najmä v prípade, že sa tieto európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali,
- dôkaz zhody s inými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení) pre výrobnú fázu,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré sa majú zabudovať do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie, ktorými musia byť uvedené komponenty vybavené, a všetky potrebné prvky definované v prílohe VI k smerniciam,
- zoznam výrobcov, ktorí sa podieľajú na projektovaní, výrobe, montáži a inštalácii subsystému.

Ak technická špecifikácia pre interoperabilitu vyžaduje ďalšie informácie v prípade technickej dokumentácie, tieto musia byť zahrnuté.

6. Notifikovaný orgán najprv preskúma žiadosť z hľadiska platnosti preskúmania typu a osvedčenia o preskúmaní typu.

Ak notifikovaný orgán usúdi, že osvedčenie o preskúmaní typu už nie je platné alebo nie je príslušné a že je potrebné nové preskúmanie typu, svoje rozhodnutie odôvodní.

⁽¹⁾ Spojenie „hlavní dodávateľia“ označuje spoločnosti, ktorých aktivity prispievajú k splneniu základných požiadaviek technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Týka sa spoločnosti, ktorá môže byť zodpovedná za celý projekt subsystému, alebo iných spoločností, ktoré sú zapojené len do časti projektu subsystému (napríklad vykonávajú montáž alebo inštaláciu subsystému).

Notifikovaný orgán musí vykonať príslušné skúšky a skúšky s cieľom overiť zhodu subsystému s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Notifikovaný orgán preskúma a preskúša každý subsystém, ktorý sa vyrába ako sériový výrobok, ako stanovuje bod 4.

7. Overenie prostredníctvom preskúmania a preskúšania každého subsystému (ako sériového výrobku)
- 7.1. Notifikovaný orgán musí vykonať skúšky, skúšky a overovania s cieľom zabezpečiť zhodu subsystémov ako sériových výrobkov, ako uvádza technická špecifikácia pre interoperabilitu. Skúšky, testy a kontroly sa budú vzťahovať na štádiá, ktoré uvádza technická špecifikácia pre interoperabilitu.
- 7.2. Každý subsystém (ako sériový výrobok) musí byť samostatne preskúmaný, preskúšaný a overený ⁽¹⁾ s cieľom overiť jeho zhodu s typom, ako je opísaný v osvedčení o preskúmaní typu, a s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ktoré sa naň vzťahujú. Ak skúška nie je stanovená v technickej špecifikácii pre interoperabilitu (alebo v európskej norme uvedenej v technickej špecifikácii pre interoperabilitu), v tom prípade sú uplatniteľné príslušné európske špecifikácie alebo ekvivalentné skúšky.
8. Notifikovaný orgán sa môže so zadávajúcim subjektom (a hlavnými dodávateľmi) dohodnúť na miestach, kde sa skúšky vykonávajú, a môže sa dohodnúť, že finálne preskúšanie subsystému a vždy, keď to vyžaduje technická špecifikácia pre interoperabilitu, skúšky alebo potvrdenie platnosti pri podmienkach plnej prevádzky bude vykonávať zadávajúci subjekt pod priamym dohľadom a dozorom notifikovaného orgánu.

Notifikovaný orgán musí mať na účel preskúšania a overovania prístup do výrobných dielní, montážnych a inštalčných priestorov a podľa potreby do montážnych a skúšobných zariadení na účely vykonávania svojich úloh v súlade s technickou špecifikáciou pre interoperabilitu.

9. V prípade, že subsystém spĺňa požiadavky technickej špecifikácie pre interoperabilitu, musí notifikovaný orgán vystaviť osvedčenie o zhode určené pre zadávajúci subjekt, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, kde je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.

Tieto aktivity notifikovaného orgánu budú postavené na základe preskúmania typu a skúšok, overovaní a kontrol vykonaných na všetkých sériových výrobkoch, ako stanovuje bod 7 a ako vyžaduje technická špecifikácia pre interoperabilitu a/alebo príslušné európske špecifikácie.

Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť opatrené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v rovnakom jazyku ako technický spis a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú zahrnuté v prílohe V k smernici.

10. Notifikovaný orgán je zodpovedný za zostavenie technického spisu, ktorý musí byť priložený k vyhláseniu ES o overení. Technický spis musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú stanovené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto :

- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s charakteristikami subsystému,
- register mobilných prostriedkov vrátane všetkých informácií, ako stanovuje technická špecifikácia pre interoperabilitu,
- zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,
- kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby aj vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré sa musia priložiť ku komponentom v súlade s článkom 13 smernice podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty schválenia a dohľadu nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,

⁽¹⁾ Najmä v prípade technickej špecifikácie pre interoperabilitu mobilných prostriedkov sa bude notifikovaný orgán zúčastňovať na finálnej skúške uvedenia mobilných prostriedkov alebo vlakovéj súpravy do prevádzky. Bude to stanovené v príslušnej kapitole technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

- všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi na používanie subsystému,
- všetky prvky súvisiace s pokynmi, ktoré sa týkajú prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,
- osvedčenie o preskúmaní typu pre subsystém a sprievodnú technickú dokumentáciu, ako stanovuje modul SB,
- osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušnými výpočtami, kontrahované týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a s technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, a budú v ňom uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté. Ak je to relevantné, k osvedčeniu by mali byť priložené aj správy o inšpekcii a audite vypracované v súvislosti s overením.

11. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode musia byť podané u zadávajúceho subjektu.

Zadávajúci subjekt musí počas celej doby životnosti subsystému uschovávať kópiu technického spisu; táto sa musí zaslať každému ďalšiemu členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.

B.4. Modul SH2: Úplný systém riadenia kvality s preskúmaním návrhu

1. Tento modul opisuje overovací postup ES, ktorým notifikovaný orgán na žiadosť zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu usadeného v Spoločenstve skontroluje a osvedčí, že subsystém mobilných prostriedkov – hľadisko hluk:

- je v súlade s touto technickou špecifikáciou pre interoperabilitu a s každou ďalšou uplatniteľnou technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, ktoré dokazujú, že základné požiadavky ⁽¹⁾ smernice 2001/16/ES ⁽²⁾ boli splnené,
- je v súlade s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy,

a môže sa uviesť do prevádzky.

2. Notifikovaný orgán vykoná postup, vrátane preskúmania návrhu subsystému, za predpokladu, že zadávajúci subjekt ⁽³⁾ a zúčastnení hlavní dodávatelia spĺňajú záväzky bodu 3.

Spojenie „hlavní dodávatelia“ označuje spoločnosti, ktorých aktivity prispievajú k splneniu základných požiadaviek technickej špecifikácie pre interoperabilitu. Týka sa spoločnosti, ktorá:

- je zodpovedná za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému),
- iných spoločností, ktoré sa podieľajú len na časti projektu subsystému (vykonávajú napríklad projektovanie, montáž alebo inštaláciu subsystému).

Nevzťahuje sa na subdodávateľov výrobcu, ktorí dodávajú komponenty a komponenty interoperability.

⁽¹⁾ Základné požiadavky sa odzrkadľujú v technických parametroch, rozhraniach a prevádzkových požiadavkách, ktoré sú stanovené v kapitole 4 technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

⁽²⁾ Tento modul sa môže použiť v budúcnosti, keď budú aktualizované technické špecifikácie pre interoperabilitu smernice 96/48/ES o interoperabilite transeurópskeho vysokorýchlostného železničného systému.

⁽³⁾ V module označenie „zadávajúci subjekt“ znamená „zadávajúci subjekt subsystému, ako je definovaný v smernici, alebo jeho splnomocnený zástupca usadený v Spoločenstve“.

3. Pre subsystém, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES, musí zadávajúci subjekt alebo hlavní dodávatelia, ak sú zúčastnení, prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre projektovanie, výrobu, finálnu inšpekciu a preskúšanie výrobku podľa bodu 5, ktorý musí podliehať dohľadu podľa bodu 6.

Hlavný dodávateľ zodpovedný za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) musí v každom prípade prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre projektovanie, výrobu, finálnu inšpekciu a preskúšanie výrobku, ktorý musí podliehať dohľadu podľa bodu 6.

V prípade, že je samotný zadávajúci subjekt zodpovedný za celý projekt subsystému (najmä vrátane zodpovednosti za integráciu subsystému) alebo že je zadávajúci subjekt priamo zapojený do projektovania a/alebo výroby (vrátane montáže a inštalácie), musí prevádzkovať schválený systém riadenia kvality pre tie činnosti, ktoré musia podliehať dohľadu podľa bodu 6.

Žiadatelia, ktorí sú zapojení len do montáže a inštalácie, môžu prevádzkovať len schválený systém riadenia kvality pre výrobu a finálnu inšpekciu a preskúšanie výrobku.

4. Overovací postup ES

- 4.1. Zadávací subjekt musí podať žiadosť o ES overenie subsystému (prostredníctvom plného systému riadenia kvality s preskúmaním návrhu), vrátane koordinácie dohľadu nad systémami riadenia kvality podľa bodov 5.4 a 6.6, notifikovanému orgánu podľa jeho výberu. Zadávací subjekt musí o jeho výbere a o žiadosti informovať príslušných výrobcov.
- 4.2. Žiadosť musí umožniť pochopenie návrhu, výroby, montáže, inštalácie, údržby a prevádzkovania subsystému a musí umožniť posúdenie zhody s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Žiadosť musí obsahovať:

- názov a adresu zadávajúceho subjektu alebo jeho splnomocneného zástupcu,
- technickú dokumentáciu vrátane:
 - všeobecného opisu subsystému, celkového návrhu a štruktúry,
 - technických špecifikácií návrhu, vrátane európskych špecifikácií, ktoré sa uplatňovali,
 - každého potrebného podporného dôkazu použitia uvedených špecifikácií, najmä ak sa európske špecifikácie a príslušné ustanovenia plne neuplatňovali,
 - programu skúšky,
 - registra mobilných prostriedkov vrátane všetkých informácií, ako stanovuje technická špecifikácia pre interoperabilitu,
 - technickej dokumentácie, ktorá sa týka výroby, montáže subsystému,
 - zoznamu komponentov interoperability, ktoré sa majú zabudovať do subsystému,
 - kópií vyhlásení ES o zhode alebo vhodnosti na použitie komponentov interoperability, ktorými musia byť komponenty vybavené, a všetkých potrebných prvkov stanovených v prílohe VI k smerniciam,

- dôkazu zhody s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
 - zoznamu všetkých výrobcov, ktorí sa zúčastňujú na projektovaní, výrobe, montáži a inštalácii subsystému,
 - podmienok používania subsystému (obmedzenia času alebo vzdialenosti prevádzky, limity opotrebenia atď.),
 - podmienok údržby a technickej dokumentácie, ktorá sa týka údržby subsystému,
 - každej technickej požiadavky, ktorú je potrebné zohľadniť počas produkcie, výroby, údržby alebo prevádzkovania subsystému,
 - vysvetlenia, ako sa na všetky štádiá, ako uvádza bod 5.2, vzťahujú systémy riadenia kvality hlavného/hlavných dodávateľa/dodávateľov a/alebo zadávajúceho subjektu, ak je zúčastnený, a dôkazu o ich efektívnosti,
 - označenia notifikovaného/notifikovaných orgánu/orgánov zodpovedného/zodpovedných za schvaľovanie a dohľad na týmito systémami riadenia kvality.
- 4.3. Zadávací subjekt predloží výsledky skúšok, kontrol a testov ⁽¹⁾ vrátane skúšok typu, ak sa požadujú, ktoré vykonalo jeho príslušné laboratórium alebo ktoré boli vykonané v jeho mene.
- 4.4. Notifikovaný orgán musí preskúmať žiadosť z hľadiska preskúmania návrhu a posúdiť výsledky skúšky. Ak návrh spĺňa ustanovenia smernice a technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ktoré sa naň vzťahujú, musí žiadateľovi vystaviť správu o preskúmaní projektu. Správa musí obsahovať závery preskúmania návrhu, podmienky jeho platnosti, potrebné údaje na identifikáciu preskúmaného návrhu, a ak to je relevantné, opis fungovania subsystému.

Ak notifikovaný orgán odmietne zadávajúcemu subjektu vystaviť správu o preskúmaní návrhu, musí poskytnúť podrobné odôvodnenie takéhoto odmietnutia. Musí sa ustanoviť odvolacie konanie.

5. Systém riadenia kvality

- 5.1. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávateľia, ak sú zúčastnení, musia podať žiadosť o posúdenie svojich systémov riadenia kvality notifikovanému orgánu podľa ich výberu.

Žiadosť musí obsahovať:

- všetky relevantné informácie pre plánovaný subsystém,
- dokumentáciu systému riadenia kvality.

V prípade subjektov, ktoré sú zapojené len do časti projektu subsystému, sa majú poskytovať iba informácie o príslušnej časti.

- 5.2. V prípade zadávajúceho subjektu alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému musí systém riadenia kvality zabezpečiť celkový súlad subsystému s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

⁽¹⁾ Výsledky skúšok môžu byť predložené v rovnakom čase ako žiadosť alebo neskôr.

Systém/systémy riadenia kvality v prípade jedného alebo viacerých ďalších hlavných dodávateľov musí/musia zabezpečiť súlad ich príslušného prínosu do subsystému s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

Všetky prvky, požiadavky a opatrenia prijaté žiadateľmi musia byť systematicky a usporiadane zdokumentované vo forme písomných predpisov, postupov a pokynov. Táto dokumentácia systému riadenia kvality musí zabezpečiť všeobecné pochopenie predpisov a postupov v oblasti kvality, ako sú napríklad programy, plány, manuály a záznamy v oblasti kvality.

Systém musí obsahovať najmä primeraný opis týchto bodov:

- v prípade všetkých žiadateľov:
 - ciele v oblasti kvality a organizačná štruktúra,
 - príslušné techniky, procesy a systematické opatrenia v oblasti výroby, kontroly kvality a riadenia kvality, ktoré sa používajú,
 - skúšky, kontroly a skúšky, ktoré sa vykonávajú pred, počas a po projektovaní, montáži a inštalácii, a frekvencia, s ktorou sa vykonávajú,
 - záznamy týkajúce sa kvality, ako napríklad údaje o inšpekčných správach a skúškach, údaje o kalibrácii, kvalifikačné správy o zainteresovanom personáli atď,
- v prípade hlavných dodávateľov, pokiaľ sú relevantné pre ich prínos do návrhu subsystému:
 - technické špecifikácie pre návrh, vrátane európskych špecifikácií⁽¹⁾, ktoré sa budú uplatňovať, a v prípade, že európske špecifikácie sa nebudú plne uplatňovať, prostriedok, ktorý sa použije na zabezpečenie splnenia požiadaviek technickej špecifikácie pre interoperabilitu, ktoré sa vzťahujú na subsystém,
 - techniky, procesy a systematické opatrenia kontroly návrhu a overenia návrhu, ktoré sa použijú pri projektovaní subsystému,
 - prostriedok na monitorovanie dosahovania požadovanej kvality návrhu a subsystému a efektívnej prevádzky systémov riadenia kvality vo všetkých fázach vrátane výroby,
- a v prípade zadávajúceho subjektu alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému aj:
 - zodpovednosti a právomoci manažmentu, pokiaľ ide o celkovú kvalitu subsystému, najmä vrátane riadenia integrácie subsystému.

Skúšky, skúšky a kontroly sa musia vzťahovať na všetky z uvedených štádií:

- celkový návrh,

⁽¹⁾ Definícia európskej špecifikácie je uvedená v smerniciach 96/48/ES a 2001/16/ES a v usmerneniach na uplatňovanie technických požiadaviek pre interoperabilitu transeurópskeho vysokorýchlostného železničného systému

- štruktúra subsystému, najmä vrátane činností stavebného inžinierstva, montáže komponentov, finálneho nastavenia,
- finálne preskúšanie subsystému,
- a ak je to uvedené v technickej špecifikácii pre interoperabilitu, potvrdenie platnosti za podmienok plnej prevádzky.

5.3. Notifikovaný orgán vybraný zadávajúcim subjektom musí preskúmať, či sa na všetky štádiá subsystému uvedené v bode 5.2 dostatočne a náležite vzťahuje schválenie a dohľad nad systémom/systémami riadenia kvality žiadateľa/žiadateľov ⁽¹⁾.

Ak sa súlad subsystému s požiadavkami technickej špecifikácie pre interoperabilitu zakladá na viac než jednom systéme riadenia kvality, notifikovaný orgán najmä preskúma:

- či sú vzťahy a rozhrania medzi systémami riadenia kvality jasne zdokumentované
- a či sú celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého subsystému v prípade hlavného dodávateľa dostatočne a náležite definované.

5.4. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1 musí posúdiť systém riadenia kvality na účely zistenia, či spĺňa požiadavky bodu 5.2. Predpokladá splnenie týchto požiadaviek, ak žiadateľ implementuje systém kvality pre projektovanie, výrobu, finálnu inšpekciu a preskúšanie výrobku v súvislosti s normou EN/ISO 9001 – 2000, ktorá zohľadňuje špecifickosť subsystému, pre ktorý sa implementuje.

Keď žiadateľ prevádzkuje certifikovaný systém riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní v hodnotení.

Audit musí byť špecifický pre daný subsystém pri zohľadnení špecifického prínosu žiadateľa do subsystému. Aspoň jeden z členov tímu, ktorý vykonáva audit, musí mať skúsenosti ako odhadca v oblasti technológie daného subsystému. Súčasťou hodnotiaceho postupu musí byť hodnotiaci návšteva v priestoroch žiadateľa.

Rozhodnutie sa musí oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a odôvodnené hodnotiace rozhodnutie.

5.5. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia sa zaviazu splniť záväzky vyplývajúce zo systému riadenia kvality, ako sú schválené, a rozvíjať ho, aby zostal primeraným a účinným.

Musia informovať notifikovaný orgán, ktorý schválil ich systém riadenia kvality o každej podstatnej zmene, ktorá ovplyvní splnenie požiadaviek technickej špecifikácie pre interoperabilitu subsystémov.

Notifikovaný orgán musí zhodnotiť navrhované zmeny a rozhodnúť, či bude zmenený systém riadenia kvality vyhovovať požiadavkám uvedeným v bode 5.2 alebo či bude potrebné opätovné hodnotenie.

Musí svoje rozhodnutie oznámiť žiadateľovi. Oznámenie musí obsahovať závery preskúmania a odôvodnené hodnotiace rozhodnutie.

⁽¹⁾ V prípade technickej špecifikácie pre interoperabilitu mobilných prostriedkov sa môže notifikovaný orgán zúčastniť na finálnej skúške uvedenia do prevádzky mobilných prostriedkov alebo vlakovéj súpravy za podmienok stanovených v príslušnej kapitole technickej špecifikácie pre interoperabilitu.

6. Dohľad nad systémom/systémami riadenia kvality v rámci zodpovednosti notifikovaného orgánu

6.1. Účelom dohľadu je zabezpečiť, aby si zadávajúci subjekt, ak sa procesu zúčastňuje, a hlavní dodávatelia riadne plnili záväzky, ktoré vyplývajú zo schváleného/schválených systému/systémov riadenia kvality.

6.2. Zadávací subjekt, ak sa procesu zúčastňuje, a hlavní dodávatelia musia notifikovanému orgánu uvedenému v bode 5.1 zaslať (alebo nechať zaslať) všetky dokumenty potrebné na tento účel, a najmä plány implementácie a technické záznamy, ktoré sa týkajú subsystému (pokiaľ sú relevantné pre špecifický prínos žiadateľa do subsystému), vrátane:

- dokumentácie systému riadenia kvality vrátane osobitných implementovaných prostriedkov na zabezpečenie toho, aby:
 - v prípade zadávajúceho subjektu alebo hlavného dodávateľa zodpovedného za celý projekt subsystému boli celkové zodpovednosti a právomoci manažmentu pre súlad celého subsystému dostatočne a náležite definované,
 - v prípade každého žiadateľa bol systém riadenia kvality správne riadený s cieľom dosiahnuť integráciu na úrovni subsystému,
- záznamov v oblasti kvality, ako predpokladá časť návrhu systému riadenia kvality, ako sú napríklad výsledky analýz, výpočty, skúšky atď.,
- záznamov v oblasti kvality, ako predpokladá časť výroby systému riadenia kvality (vrátane montáže, inštalácie a integrácie) systému riadenia kvality, ako sú napríklad inšpekčné správy a údaje o skúškach, údaje o kalibrácii, záznamy o schopnostiach zainteresovaného personálu atď.

6.3. Notifikovaný orgán musí periodicky vykonávať audity s cieľom zabezpečiť, aby zadávajúci subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia dodržiavali a uplatňovali systém riadenia kvality, a musí im poskytovať správu o audite. Ak sú tieto subjekty prevádzkovateľmi certifikovaného systému riadenia kvality, notifikovaný orgán túto skutočnosť zohľadní pri vykonávaní dohľadu.

Frekvencia auditov bude aspoň raz za rok, pričom počas obdobia vykonávania relevantných činností (výroba, montáž alebo inštalácia) pre subsystém, ktorý je predmetom overovacieho postupu ES uvedeného v bode 4, sa uskutoční aspoň jeden audit.

6.4. Notifikovaný orgán môže dodatočne uskutočniť neplánované návštevy na miestach uvedených v bode 5.2 žiadateľa/žiadateľov. V čase týchto návštev môže notifikovaný orgán vykonávať úplné alebo čiastočné audity alebo vykonávať, alebo nechať vykonať skúšky na účely kontroly riadneho fungovania systému riadenia kvality, ak je to potrebné. Musí žiadateľovi/žiadateľom poskytnúť inšpekčnú správu a podľa potreby správu o audite a/alebo o skúškach.

6.5. Notifikovaný orgán vybraný zadávajúcim subjektom, ktorý je zodpovedný za overenie ES, ak nevykonáva dohľad nad každým daným systémom (všetkými danými systémami) riadenia kvality podľa bodu 5, musí koordinovať aktivity dohľadu každého ďalšieho notifikovaného orgánu, ktorý je za danú úlohu zodpovedný, aby:

- sa ubezpečil, že medzi rozličnými systémami riadenia kvality, ktoré súvisia s integráciou subsystému, došlo k správne riadeniu rozhraní,
- v spojení so zadávajúcim subjektom zhromaždil potrebné prvky na posúdenie s cieľom zabezpečiť konzistenciu a celkový dohľad nad rôznymi systémami riadenia kvality.

Súčasťou tejto koordinácie je právo notifikovaného orgánu:

- získať všetku dokumentáciu (schválenie a dohľad) vydanú iným/inými notifikovaným/notifikovanými orgánom/orgánmi,
 - zúčastňovať sa na auditoch dohľadu podľa bodu 5.4,
 - dávať podnet na dodatočné audity podľa bodu 5.5 v jeho zodpovednosti spolu s iným/inými notifikovaným/notifikovanými orgánom/orgánmi.
7. Notifikovaný orgán uvedený v bode 5.1 musí mať na účely inšpekcie a na účely auditu a dohľadu prístup do projektovacích priestorov, na staveniská, do výrobných dielní, montážnych a inštalačných priestorov, skladovacích priestorov a podľa potreby do montážnych alebo skúšobných priestorov a celkovo do všetkých priestorov, ktoré uzná za potrebné na vykonávanie svojej úlohy, v súlade so špecifickým prínosom žiadateľa do projektu subsystému.
8. Zadávací subjekt, ak je zúčastnený, a hlavní dodávatelia musia počas desiatich rokov od výroby posledného subsystému uschovávať k dispozícii vnútroštátnym úradom:
- dokumentáciu uvedenú v druhej zarážke druhého pododseku bodu 5.1,
 - aktualizáciu uvedenú v druhom pododseku bodu 5.5,
 - rozhodnutia a správy notifikovaného orgánu uvedené v bodoch 5.4, 5.5 a 6.4.
9. Ak subsystém spĺňa požiadavky technickej špecifikácie pre interoperabilitu, notifikovaný orgán musí potom na základe preskúmania návrhu a schválenia a dohľadu nad systémom/systémami riadenia kvality vystaviť osvedčenie o zhode určené pre zadávajúci subjekt, ktorý obratom vypracuje vyhlásenie ES o overení určené pre dozorný orgán v členskom štáte, v ktorom je subsystém umiestnený a/alebo prevádzkovaný.
- Vyhlásenie ES o overení a sprievodné dokumenty musia byť označené dátumom a podpísané. Vyhlásenie musí byť napísané v tom istom jazyku ako technický spis a musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v prílohe V k smernici.
10. Notifikovaný orgán vybraný zadávajúcim subjektom nesie zodpovednosť za zostavenie technického spisu, ktorý bude priložený k vyhláseniu ES o overení. Technický spis musí obsahovať aspoň tie informácie, ktoré sú uvedené v článku 18 ods. 3 smernice, a najmä tieto:
- všetky potrebné dokumenty, ktoré súvisia s charakteristikami subsystému,
 - zoznam komponentov interoperability, ktoré sú zabudované do subsystému,
 - kópie vyhlásení ES o zhode a podľa potreby vyhlásení ES o vhodnosti na použitie, ktoré sa musia ku komponentom priložiť v súlade s článkom 13 smernice podľa potreby spolu s príslušnými dokumentmi (osvedčenia, dokumenty o schválení a dohľade nad systémom riadenia kvality), ktoré vydali notifikované orgány,
 - dôkaz zhody s ostatnými predpismi, ktoré vyplývajú zo zmluvy (vrátane osvedčení),
 - všetky prvky súvisiace s údržbou, podmienkami a limitmi používania subsystému,
 - všetky prvky súvisiace s pokynmi v oblasti prevádzkovania, trvalého alebo bežného monitorovania, nastavovania a údržby,

- osvedčenie o zhode notifikovaného orgánu, ako je uvedené v bode 9, spolu s príslušnými výpočtami, kontrastované týmto orgánom, v ktorom bude uvedené, že projekt je v súlade so smernicou a technickou špecifikáciou pre interoperabilitu, a podľa potreby v ňom budú uvedené výhrady, ktoré boli zaznamenané počas vykonávania činností a neboli stiahnuté. K osvedčeniu by mali byť, ak sú relevantné, priložené aj správy o inšpekcii a audite vypracované v súvislosti s overením, ako uvádzajú body 6.4 a 6.5,
 - register mobilných prostriedkov vrátane všetkých informácií, ako stanovuje technická špecifikácia pre interoperabilitu.
11. Každý notifikovaný orgán musí ostatným notifikovaným orgánom oznámiť príslušné informácie, ktoré sa týkajú schválenia systému riadenia kvality a správ o preskúmaní návrhu ES, ktoré tento orgán vydal, stiahol alebo zamietol.

Ostatné notifikované orgány môžu na požiadanie získať kópie:

- vydaných dokumentov o schválení a dodatočnom schválení systému riadenia kvality,
 - vydaných správ o preskúmaní návrhu a dodatkov ES.
12. Sprievodné záznamy k osvedčeniu o zhode sa musia podať u zadávajúceho subjektu.

Zadávajúci subjekt musí uschovávať kópiu technického spisu po celú dobu životnosti subsystému; musí sa zaslať každému ďalšiemu členskému štátu, ktorý o jej zaslanie požiada.
