



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.



Dílčí stanovisko o ověření

Číslo certifikátu:	1714/8.6/SG/2025/CCT/CS/6262/V01	
	V souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 (ve znění pozdějších předpisů). Posouzení podle technického dokumentu ERA 000MRA1044 verze 2.0 z prosince 2022.	
Předmět posouzení:	Subsystém Traťové řízení a zabezpečení Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Doudleby n. O	
Žadatel:	Signal Projekt s.r.o. se sídlem: Vídeňská 546/55, 639 00 Brno	
Požadavky posouzení:	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 (TSI CCS) Viz NoBo-File kap. 2	
Rozsah posouzení:	část Detekce vlaků	
Vynětí z posouzení:	Žádné	
Fáze:	Celkový návrh	
Použitý modul:	SG podle příslušného rozhodnutí přijatého na základě směrnice.	
Výsledek posouzení:	Výše uvedený předmět posouzení splňuje požadavky posouzení za podmínek a omezení použití, jak jsou uvedeny níže. Výsledky posouzení jsou podrobně uvedeny v NoBo-File kap. 4. Základní požadavky byly posouzeny jako splněné prostřednictvím splnění pouze požadavků příslušné TSI.	
Omezení/Podmínky:	Bez omezení	
Příložená dokumentace:	NoBo-File 1714/8.6/SG/2025/CCT/CS/6262/V01-T ze dne 14.04.2025 Dokumentace je nedílnou součástí certifikátu.	
Platnost:	od: 14.04.2025	do: neomezena

Tento certifikát je platný pro předmět posouzení, jak je uvedeno výše, a tak dlouho, dokud předmět posouzení a příslušná technická dokumentace nejsou změněny. Pokud jsou certifikační požadavky ovlivněny, musí být oznámený subjekt informován.

Datum vydání:
14.04.2025

Podpis:

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. Funkce: vedoucí NoBo
za Výzkumný ústav Železniční, a.s.
se sídlem Novodvorská 1698/138b, Braník, 142 00 Praha 4, Česká republika
ES-Identifikační číslo oznámeného subjektu "NoBo": 1714



VÝZKUMNÝ
ÚSTAV
ŽELEZNIČNÍ, a. s.



NoBo-File

1714/8.6/SG/2025/CCT/CS/6262/V01-T

Předmět posouzení:

Subsystém Traťové řízení a zabezpečení, část Detekce vlaků

Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Doudleby n. O.

Datum vydání:
14.04.2025

Podpis:

Jméno: Ing. Ondřej Fanta, Ph.D. **Funkce:** vedoucí NoBo
za Výzkumný Ústav Železniční, a.s.
se sídlem Novodvorská 1698/138b, Braník, 142 00 Praha 4, Česká
republika

ES Identifikační číslo oznámeného subjektu: 1714

Přehled změn

Vydání	Datum změny	Číslo článku	Popis změny
01	14.04.2025	---	První vydání

OBSAH

1.	ÚČASTNÍCI.....	4
1.1	Popis projektu	4
1.2	Účastníci	4
1.2.1	Žadatel	4
1.2.2	Výrobci, navrhovatelé a významní subdodavatelé	4
1.2.3	Oznámený subjekt	4
2.	PODKLADY PRO POSOUZENÍ	4
2.1	Použitá TSI a historie předmětu posouzení.....	4
2.2	Neuplatnění TSI	4
2.3	Seznam zvláštních případů	4
2.4	Seznam použitých specifických podmínek prostředí.....	5
2.5	Seznam použitých volitelných požadavků TSI	5
2.6	Podrobné požadavky na posouzení	5
3.	PŘEDMĚT POSOUZENÍ	5
3.1	Detailní popis	5
3.2	Seznam dokumentace	5
4.	INFORMACE O PRŮBĚHU POSOUZENÍ	5
4.1	Použité metody posouzení	5
4.2	Provedené inspekce (posouzení)	5
4.3	Provedené auditů	5
5.	SOUHRNNÝ VÝSLEDEK	6
5.1	Certifikační dokumenty vydané oznámeným subjektem	6
5.2	Podmínky a omezení použití	6

Příloha 1:	Technický popis subsystému
Příloha 2:	Použitá technická dokumentace
Příloha 3:	Neobsazeno
Příloha 4:	Vlastnosti subsystému
Příloha 5:	Neobsazeno
Příloha 6:	Použité technické předpisy, dokumenty a normy
Příloha 7:	Neobsazeno

1. ÚČASTNÍCI

1.1 Popis projektu

Podrobnosti o předmětu posouzení jsou uvedeny v Příloze 1.

1.2 Účastníci

1.2.1 Žadatel

Signal Projekt s.r.o. se sídlem Vídeňská 546/55, 639 00 Brno

1.2.2 Výrobci, navrhovatelé a významní subdodavatelé

Není relevantní

1.2.3 Oznámený subjekt

Výzkumný Ústav Železniční, a.s. (zkráceně VUZ)

se sídlem Novodvorská 1698/138b, Braník, 142 00 Praha 4, Česká republika
jako oznámený subjekt 1714

2. PODKLADY PRO POSOUZENÍ

2.1 Použitá TSI a historie předmětu posouzení

Viz Příloha 6.

Fáze	Žádost	Datum přijetí žádosti	Žadatel
Celkový návrh	ZDA25036CCT	03.02.2025	Signal Projekt s.r.o.

Historie projektu

Dodavatel návrhu subsystému	Signal Projekt s.r.o.
Datum zhotovené návrhové dokumentace	12/2024
Projektový stupeň	Projekt
Zhotovitel subsystému	Není relevantní
Provozovatel subsystému	Správa železnic, státní organizace

2.2 Neuplatnění TSI

Nevyužito.

2.3 Seznam zvláštních případů

Pro Českou republiku je platný jeden zvláštní případ, viz Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 (TSI CCS), kap. 7.7.2.10. V rámci posouzení jeho dopadu na posuzovaný subsystém byl shledán jako irrelevantní, neboť se týká specifických požadavků pro kompatibilitu s kolejovými obvody typu EFCP, které nejsou zahrnuty v posuzovaném subsystému.

2.4 Seznam použitých specifických podmínek prostředí

Nevyužito.

2.5 Seznam použitých volitelných požadavků TSI

Viz příloha 4.

2.6 Podrobné požadavky na posouzení

Viz Příloha 4 a 6.

Technické normy a specifikace byly použity v relevantním rozsahu požadavků TSI.

3. PŘEDMĚT POSOUZENÍ

3.1 Detailní popis

Viz Příloha 1.

Prvky interoperability:

Ve fázi posouzení celkového návrhu subsystému nebyly k dispozici detailní informace o použitých prvcích interoperability (vč. certifikátů).

3.2 Seznam dokumentace

Viz Příloha 2.

4. INFORMACE O PRŮBĚHU POSOUZENÍ

4.1 Použité metody posouzení

Při posuzování shody předmětu posouzení byly použity metody definované v modulu SG dle rozhodnutí 2010/713/EU.

Posouzení shody bylo provedeno v souladu se směrnicí (EU) 2016/797 ve znění pozdějších změn.

Důvod pro vydání dílčího ověření:

Posouzení pouze ve fázi Celkového návrhu subsystému

4.2 Provedené inspekce (posouzení)

Výstupy oznámeného subjektu z fáze celkového návrhu

Výstupy z posouzení fáze celkového návrhu popsal oznámený subjekt v interním dokumentu „Zpráva o zjištěních“ č. ZZA25036CCT-0 ze dne 14.04.2025, který je uložen u oznámeného subjektu.

Výstupy oznámeného subjektu z fáze realizace a závěrečného zkoušení

Není relevantní.

4.3 Provedené audity

Posouzení shody, ke kterému se tento dokument vztahuje, nezahrnovalo auditní činnosti.

5. SOUHRNNÝ VÝSLEDEK

Výše uvedený předmět posouzení splňuje požadavky posouzení za podmínek a omezení použití, jak jsou uvedeny níže. Základní požadavky byly posouzeny jako splněné prostřednictvím splnění pouze požadavků příslušné TSI.

Předmět posouzení byl posouzen s ohledem na jeho shodu s relevantními požadavky TSI a souvisejícími podrobnými požadavky na posuzování shody (viz Příloha 4). Na základě zjištění posouzení shody, uvedených v kapitole 4, vydal oznámený subjekt certifikační dokumenty uvedené v kapitole 5.1. V této souvislosti je třeba vzít v úvahu případné podmínky a omezení použití uvedené v kapitole 5.2 a případná dílčí stanoviska související s předmětem posouzení.

5.1 Certifikační dokumenty vydané oznámeným subjektem

Vydané certifikáty a rozhodnutí v rámci tohoto posouzení	Datum vydání
1714/8.6/SG/2025/CCT/CS/6262/V01	14.04.2025

Související certifikáty vydané oznámenými subjekty:

Žádné.

5.2 Podmínky a omezení použití

Bez omezení.

* * *

Předmětem posouzení je projekt stavby Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Doudleby n. O. na dráze celostátní, trati 513A a dráze regionální, trati 513B. Provozovatelem drah je Správa železnic, státní organizace. Platí, že požadavky TSI CCS se vztahují na celý železniční systém v Evropské unii.

Projekt předpokládá náhradu stávajícího SZZ v žst. Doudleby nad Orlicí za nové, 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Dále ve stanici dojde k výměně mechanického PZZ na přejezdu P4037, jeho kategorie má být nově PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2. (K rekonstrukci PZM na druhém přejezdu ve stanici dojde v související stavbě Rekonstrukce PZM v km 64,614 (P4038) trati Týniště nad Orlicí – Letohrad.) Projekt Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Doudleby n. O. dále zahrnuje zřízení nových TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 v traťových úsecích Potštejn – Doudleby nad Orlicí, Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí a Doudleby nad Orlicí – Vamberk. Jako prostředky pro zjišťování volnosti kolejových úseků je navrženo použití stávajících počítačů náprav PNS03 a ACS2000 a také instalace nových počítačů náprav.

Rozsah posouzení je vymezen následovně:

- trať 513A náv. L žst. Kostelec nad Orlicí km 62,250 až km 69,180 náv. S žst. Potštejn
- trať 514A km 0,000 až km 2,256 náv. SD žst. Vamberk

Provozní soubory, které jsou předmětem posouzení:

- PS 12-01-11 Doudleby nad Orlicí, SZZ
- PS 11-01-21 Potštejn – Doudleby nad Orlicí, TZZ
- PS 13-01-21 Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí, TZZ
- PS 14-01-21 Doudleby nad Orlicí – Vamberk, TZZ

P.č.	Číslo (označení) dokumentu, počet listů, název firmy	Název dokumentu	Datum vydání	Datum poslední revize	Poznámka: Např.: výkres, protokol, výpočet, oprávnění apod.
1.	Typové výkresy a technické popisy				
[1.1]	A Signal Projekt s.r.o.	Průvodní zpráva	12.08.2025 ¹	12.12.2024	zpráva stupeň DSP+PDPS
[1.2]	B Signal Projekt s.r.o.	Souhrnná technická zpráva	12.08.2025*	12.12.2024	zpráva stupeň DSP+PDPS
[1.3]	D.1.1.1 Signal Projekt s.r.o.	Technická zpráva, PS 12-01-11 Doudleby nad Orlicí, SZZ	12.08.2025*	28.02.2025	zpráva stupeň DSP+PDPS
[1.4]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Technická zpráva, PS 11-01-21 Potštejn – Doudleby nad Orlicí, TZZ	12.08.2025*	28.02.2025	zpráva stupeň DSP+PDPS
[1.5]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Technická zpráva, PS 13-01-21 Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí, TZZ	12.08.2025*	28.02.2025	zpráva stupeň DSP+PDPS
[1.6]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Technická zpráva, PS 14-01-21 Doudleby nad Orlicí – Vamberk, TZZ	12.08.2025*	28.02.2025	zpráva stupeň DSP+PDPS
[1.7]	D.1.1.1 Signal Projekt s.r.o.	Situační schéma, PS 12-01-11 Doudleby nad Orlicí, SZZ	18.05.2025*	-	výkres stupeň DSP+PDPS
[1.8]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Situační schéma, PS 11-01-21 Potštejn – Doudleby nad Orlicí, TZZ	27.11.2024	-	výkres stupeň DSP+PDPS
[1.9]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Situační schéma, PS 13-01-21 Doudleby nad Orlicí – Kostelec nad Orlicí, TZZ	27.11.2024	-	výkres stupeň DSP+PDPS
[1.10]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Situační schéma, ŽST Kostelec nad Orlicí	25.05.2022	28.11.2024	výkres stupeň DSP+PDPS
[1.11]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Situační schéma, PS 14-01-21 Doudleby nad Orlicí – Vamberk, TZZ	29.11.2024	-	výkres stupeň DSP+PDPS
[1.12]	D.1.1.2 Signal Projekt s.r.o.	Situační schéma, ŽST Vamberk	29.11.2024	-	výkres stupeň DSP+PDPS

¹ Smluvní datum zpracování

Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii, dále již jen TSI.

Rozsah posouzení – požadavky TSI				
č.	Technická specifikace TSI CCS odd.	Zkoumaná hodnota	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
1abc	6.3.4.	Použití prvků interoperability	Zkontrolovat, zda jsou všechny prvky interoperability, které mají být zabudovány do subsystému, pokryty ES prohlášením o shodě a příslušným certifikátem.	Ano
			Zkontrolovat podmínky a omezení používání prvků interoperability podle vlastností subsystému a prostředí.	
			U prvků interoperability, které byly certifikovány podle verze TSI „řízení a zabezpečení“, která se liší od verze uplatňované pro ES ověření subsystému, a/nebo podle souboru specifikací, který se liší od souboru specifikací uplatňovaných pro ES ověření subsystému, zkontrolovat, že certifikát stále zajišťuje soulad s požadavky TSI, která platí v současné době.	
2a	4.2.5. 4.2.7.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že vnitřní rozhraní subsystému byla náležitě nainstalována a náležitě fungují. (Z prvků interoperability se nevztahuje na počítač náprav a návěstní tabule.)	Není relevantní
2b	6.3.4.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že doplňkové funkce (nespecifikované v této TSI) nemají vliv na povinné funkce. (Z prvků interoperability se nevztahuje na počítač náprav a návěstní tabule.)	Není relevantní
2c	4.2.9.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že hodnoty identifikátorů (ID) systému ETCS jsou v rámci přípustného rozmezí, a pokud tak požaduje tato TSI, že vykazují jedinečné hodnoty. (Z prvků interoperability se nevztahuje na počítač náprav a návěstní tabule.)	Není relevantní
2d	4.2.10.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že minimální délka úseku kontroly volnosti počítače náprav je 20 m. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Ano
	4.2.10.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že minimální vzdálenost počítačového bodu od námezdníku přilehlé výhybky je 5 m. Platí pro tratě s rychlostí vyšší nebo rovnou 250 km/h. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
		ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4.		
	4.2.10.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že minimální vzdálenost počítačového bodu od námezdníku přilehlé výhybky je 4,2 m. Platí pro tratě s rychlostí nižší než 250 km/h. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Ano
		ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5.		

2d	6.3.4.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat správnou instalaci zařízení a podmínek uvedených výrobcem a/nebo provozovatelem infrastruktury. (Pouze pro počítač náprav u prvků interoperability.)	Není relevantní
2e	4.2.20.3.	Zabudování prvků interoperability do subsystému	Zkontrolovat, že existuje identifikátor systému pro část subsystému, která obsahuje ETCS, nebo že jeho změna odpovídá definici.	Není relevantní
3	4.2.15.	Traťové objekty traťového subsystému řízení	Zkontrolovat, že jsou splněny požadavky na návěstní tabule uvedené v této TSI (vlastnosti, kompatibilita s požadavky na infrastrukturu (rozchod...), kompatibilita s výhledovým polem strojvedoucího, umístění interoperabilních návěstních tabulí, aby splňovaly svůj zamýšlený provozní účel).	Není relevantní
4a	4.2.3.	Zabudování do infrastruktury	Zkontrolovat funkci traťového zařízení ERTMS/ETCS.	Není relevantní
	4.2.4.	Zabudování do infrastruktury	Zkontrolovat funkci mobilní komunikace pro železnice – RMR.	Není relevantní
	4.2.19.	Zabudování do infrastruktury	Zkontrolovat funkci traťové části ATO.	Není relevantní
4b	4.2.16.	Zabudování do infrastruktury	Zkontrolovat, že je zařízení traťového subsystému „řízení a zabezpečení“ slučitelné s traťovým prostředím.	Ano
5abcd	4.2.3.	Zabudování do staničních, traťových a přejezdových zabezpečovacích zařízení	Zkontrolovat, že všechny funkce vyžadované aplikací jsou prováděny v souladu se specifikacemi, na které odkazuje tato TSI.	Není relevantní
			Zkontrolovat správnou konfiguraci parametrů (telegramy zařízení Eurobalise, zprávy RBC, umístění návěstních tabulí, atd.).	
			Zkontrolovat, že rozhraní jsou správně instalována a náležitě fungují.	
			Zkontrolovat, že traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ správně funguje podle informací na rozhraní se staničními, traťovými a přejezdovými zabezpečovacími zařízeními (např. náležité vytváření telegramů zařízení Eurobalise jednotkou LEU nebo zpráv RBC).	
6a	4.2.4.	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel	Zkontrolovat pokrytí RMR.	Není relevantní
6b	4.2.3.	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel	Zkontrolovat provedení scénářů provozních zkoušek systémů ERTMS s minimálně dvěma certifikovanými palubními subsystémy „řízení a zabezpečení“ od různých dodavatelů.	Není relevantní
	4.2.4.			
	4.2.5.			
7	4.2.10.	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav)	Zkontrolovat, že minimální délka úseku kontroly volnosti kolejového obvodu 20 m.	Není relevantní
		ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1.		

7	4.2.10.	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.4.	Zkontrolovat, že minimální vzdálenost izolovaného styku od námezničku přilehlé výhybky je 5 m. Platí pro tratě s rychlostí vyšší nebo rovnou 250 km/h.	Není relevantní
	4.2.10.	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.5.	Zkontrolovat, že minimální vzdálenost izolovaného styku od námezničku přilehlé výhybky je 4,2 m. Platí pro tratě s rychlostí nižší než 250 km/h.	Není relevantní
	4.2.10. 4.2.11.	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.2.1., 3.1.2.5., 3.1.7.2., 3.2.1., 3.1.2.3., 3.1.4.1., 3.1.6., 3.1.7.1., 3.1.9., 3.2.2.2., 3.2.2.4., 3.2.2.6.	Zkontrolovat použití perspektivních, resp. preferovaných kolejových obvodů zavedených pro provoz.	Není relevantní
	4.2.10. 4.2.11.	Kompatibilita systémů detekce vlaků (kromě počítačů náprav) ERA/ERTMS/033281, odd. 3.1.7.2., 3.2.1.	Zkontrolovat použití vhodného systému vozidlových smyček.	Není relevantní
	6.3.4.	Kompatibilita systémů detekce vlaků (mimo počítačů náprav)	Zkontrolovat správnou instalaci zařízení a podmínky uvedené výrobcem a/nebo provozovatelem infrastruktury.	Není relevantní
8ab	4.2.1.	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	Zkontrolovat soulad s požadavky na technickou a funkční bezpečnost. Zkontrolovat soulad s požadavky dostupnosti a spolehlivosti.	Ano
8c	4.2.20.2.	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	Zkontrolovat soulad s požadavky týkajícími se údržby.	Ano
9	4.2.10. 4.2.11. 4.2.16.	Zabudování do palubních subsystémů „Řízení a zabezpečení“ a kolejových vozidel: zkoušky za podmínek představujících předpokládaný provoz	Ověření zkouškou funkce systémů detekce vlaků. Ověření zkouškou, že je traťový subsystém „Řízení a zabezpečení“ slučitelný s traťovým prostředím.	Není relevantní
10	4.2.17.	Kompatibilita systému ETCS a rádiového systému	Navržené kontroly ESC a RSC pokrývají pouze požadavky TSI a jsou v souladu se specifikacemi.	Není relevantní

Rozsah posouzení – požadavky TSI / otevřené body (vnitrostátní požadavky)				
č.	Technická specifikace	Posuzovaný parametr	Technický požadavek	Splněno (ano / ne / není relevantní)
I.	TSI CCS, odd. 4.2.1.2.	Bezporuchovost, pohotovost, udržovatelnost, bezpečnost (RAMS) (kromě detekce vlaků)	ČSN EN 50126-1 ed.2 ČSN EN 50126-2 TNŽ 34 2620 ¹ ČSN 34 2650 ed. 2 ²	Ano

¹ definuje funkční požadavky SZZ a TZZ

² definuje funkční požadavky PZZ

P. č.	Označení	Název	Ze dne
1. Použité Směrnice a TSI			
1.1	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797	o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii	11.05.2016
1.2	Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/700	kterou se mění směrnice (EU) 2016/797 a (EU) 2016/798, pokud jde o jejich lhůty pro provedení ve vnitrostátním právu	25.05.2020
1.3	Prováděcí nařízení Komise (EU) 2023/1695	o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů „řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii	10.08.2023
1.4	Rozhodnutí Komise 2010/713/EU	o modulech pro postupy posuzování shody, vhodnosti pro použití a ES ověřování, které mají být použity v technických specifikacích pro interoperabilitu přijatých na základě směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES	09.11.2010
1.5	Úřední věstník Evropské unie, Řada L, 2024/90451	Oprava prováděcího nařízení Komise (EU) 2023/1695 ze dne 10. srpna 2023 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů řízení a zabezpečení železničního systému v Evropské unii a o zrušení nařízení (EU) 2016/919 (Úř. věst. L 222, 8.9.2023)	25.07.2024
2. Závazné normy nebo jiné dokumenty uvedené v TSI Povinné normy dle Přílohy A, Tab. A3 Povinné specifikace dle Přílohy A, Tab. A 2.3 (Soubor specifikací č. 3)			
2.1	ČSN EN 50126-1 ed. 2	Drážní zařízení - Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti (RAMS) - Část 1: Generický proces RAMS	01.03.2019
2.2	ČSN EN 50126-2	Drážní zařízení - Stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti bezpečnosti (RAMS) - Část 2: Systémový přístup k bezpečnosti	01.03.2019
2.3	ČSN EN 50128 ed. 2	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Software pro drážní řídicí a ochranné systémy	01.04.2012
2.4	ČSN EN 50129 ed. 2	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Elektronické zabezpečovací systémy	01.03.2021
2.5	ČSN EN 50159	Drážní zařízení - Sdělovací a zabezpečovací systémy a systémy zpracování dat - Komunikace v přenosových zabezpečovacích systémech	01.08.2011
2.6	ERA/ERTMS/033281 (ver. 5.0) (index 77)	Interfaces between control-command and signalling trackside and other subsystems	24.03.2023
3. Doporučené normy nebo jiné dokumenty neuvedené v TSI			
3.1	RFU-STR-001 (Issue 20)	EC Certificates / QMS-Approvals / ISVs	19.06.2024
3.2	RFU-STR-011 (Issue 15)	Content of the NoBo-File and of the NoBo-Conformity Assessment Report	13.11.2024

Při posuzování byly použity harmonizované české technické normy, které plně přejaly požadavky stanovené evropskou normou. Normativní část obou norem je identická.