

Lepší železničný systém pre  
našu spoločnosť.

## Príručka

### *Príručka o predkladaní žiadostí o vydanie jednotných bezpečnostných osvedčení – príručka pre žiadateľov*

	<i>Vypracovala</i>	<i>Overil</i>	<i>Schválil</i>
<i>Meno</i>	M. SCHITTEKATTE	S. D'ALBERTANSON	T. BREYNE
<i>Funkcia</i>	Team Leader	Technical Referent	Head of Unit
<i>Dátum</i>	04/05/2020	04/05/2020	04/05/2020
<i>Podpis</i>			

#### *História dokumentu*

<i>Verzia</i>	<i>Dátum</i>	<i>Poznámky</i>
1.0	29. 06. 2018	Konečná verzia určená na zverejnenie.
1.1	28. 03. 2019	Oddiel 6.1.2: drobné opravy Oddiel 8: zrušenie sa riadi v systéme ERADIS Príloha: objasnenie použitia EIN (s)
1.2	04/05/2020	Opravy a doplnenia ako vysvetlenie a ďalšie informácie

*Tento dokument je právne nezáväzným usmernením Železničnej agentúry Európskej únie. Nie sú ním dotknuté rozhodovacie procesy predpokladané v platných právnych predpisoch EÚ. Okrem toho, záväzný výklad práva EÚ patrí do výlučnej právomoci Súdneho dvora Európskej únie.*

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.  
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

## 1 Úvod

Železničné podniky a manažéri infraštruktúry nesú plnú zodpovednosť za bezpečnú prevádzku železničného systému a riadenie súvisiacich rizík, a to každý vo vzťahu k svojej časti systému. Vytvorenie systému riadenia bezpečnosti je definované ako vhodný spôsob plnenia tejto zodpovednosti.

Jednotné bezpečnostné osvedčenie poskytuje dôkaz o tom, že železničný podnik zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti a je schopný plniť právne povinnosti uvedené v článku 10 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798.

Prístup k železničnej infraštruktúre by mal byť udelený len železničným podnikom, ktoré majú platné jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Jednotné bezpečnostné osvedčenie je platné pre danú oblasť činnosti, t. j. sieť alebo siete v rámci jedného alebo viacerých členských štátov, v ktorých železničný podnik zamýšľa pôsobiť.

V závislosti od oblasti činnosti vydávajúci orgán (ďalej označený aj ako „orgán bezpečnostnej certifikácie“) môže byť buď Železničná agentúra Európskej únie (ďalej aj ako „agentúra“), alebo príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán. Na uľahčenie čítania a pokiaľ nie je uvedené inak, prípad, ak je agentúra zodpovedná za vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení, slúži ako základ pre usmernenie v tomto dokumente. To zahŕňa spoluprácu s jedným alebo viacerými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi v závislosti na oblasti prevádzky. Rovnaké usmernenia sa však uplatňujú aj v prípade, ak je uplatňovanie jednotného bezpečnostného osvedčenia adresované vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu.

Tento usmerňovací dokument je živým dokumentom, ktorý bol vypracovaný v spolupráci s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a zástupcami odvetvia. Jeho zámerom je, že sa bude priebežne zlepšovať na základe spätnej väzby používateľov a so zohľadnením skúseností získaných počas vykonávania smernice (EÚ) 2016/798 a príslušného práva Únie.

### 1.1 Účel príručky

Cieľom tohto dokumentu s usmerneniami je pomôcť železničným podnikom, ktoré žiadajú o jednotné bezpečnostné osvedčenie, pochopiť proces.

Opisuje najmä:

- *podmienky podania žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie,*
- *proces podania žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie,*
- *štruktúru a obsah spisu žiadosti, ktorú má podať železničný podnik,*
- *detaily posudzovania bezpečnosti,*
- *podmienky aktualizácie alebo obnovenia jednotného bezpečnostného osvedčenia a*
- *podmienky obmedzenia alebo zrušenia jednotného bezpečnostného osvedčenia.*

### 1.2 Komu je určená táto príručka?

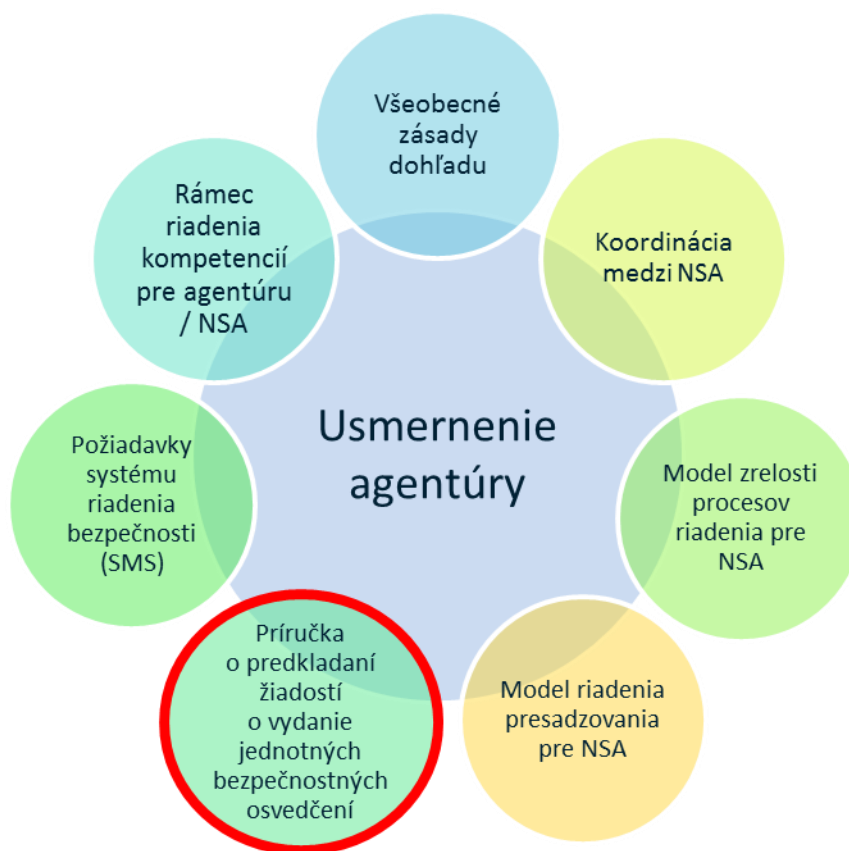
Tento dokument je určený železničným podnikom (ďalej len „žadateľ“), ktoré chcú podať žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie.

### 1.3 Rozsah pôsobnosti

Tento dokument poskytuje podrobné praktické informácie s cieľom v prvom rade podporiť predovšetkým žiadateľov, pokiaľ ide o pochopenie požiadaviek týkajúcich sa jednotných bezpečnostných osvedčení stanovených v európskom právnom rámci. Táto príručka je však doplnená o príručku o vnútroštátneho bezpečnostného orgánu o predkladaní žiadostí. V príručke vnútroštátneho bezpečnostného orgánu by mali byť opísané a vysvetlené vnútroštátne administratívne postupy vrátane dokumentov, ktoré má žiadateľ predložiť na preukázanie súladu s vnútroštátnymi predpismi, platnou jazykovou politikou vnútroštátneho bezpečnostného orgánu (alebo členského štátu) a ďalšie informácie o spôsobe odvolania voči rozhodnutiam vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

### 1.4 Štruktúra usmernenia

Tento dokument je jednou z dvoch príručiek, ktoré agentúra uverejnila s cieľom pokryť udeľovanie jednotného bezpečnostného osvedčenia, pričom druhou je *príručka o predkladaní žiadostí pre orgány*. Je tiež súčasťou zhrnutia usmernenia agentúry, ktoré podporuje železničné podniky, manažérov infraštruktúry, vnútroštátne bezpečnostné orgány a agentúru pri plnení ich úloh a vykonávaní ich povinností v súlade so smernicou (EÚ) 2016/798. Informácie uverejnené v tejto príručke sú doplnené iným usmernením, ktoré, ako už bolo uvedené, majú vypracovať vnútroštátne bezpečnostné orgány.



Obrázok 1: Súhrn usmernení agentúry

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

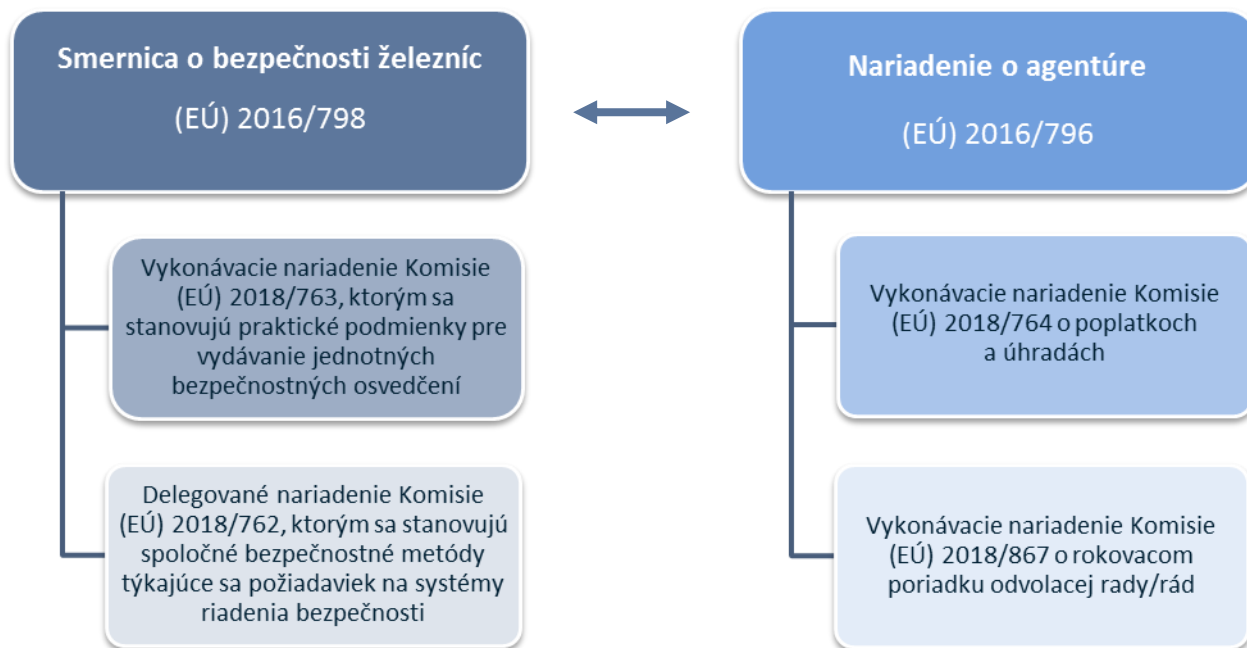
## 1.5 Európsky právny rámec

**Smernica (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc** je jedným z troch legislatívnych aktov, ktoré tvoria technický pilier 4. železničného balíka. Jej cieľom je zjednodušiť a zosúladiť postup posudzovania bezpečnosti v prospech žiadateľov, ktorí žiadajú o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia, a to znížením záťaže a nákladov, ktoré znášajú, bez ohľadu na zamýšľanú oblasť činnosti a orgán zodpovedný za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia.

V súlade so smernicou (EÚ) 2016/798 je účelom jednotného bezpečnostného osvedčenia poskytnúť dôkaz o tom, že železničný podnik:

- *zaviedol svoj systém riadenia bezpečnosti podľa článku 9 smernice (EÚ) 2016/798,*
- *spĺňa požiadavky stanovené v príslušných notifikovaných vnútroštátnych predpisoch a*
- *je schopný bezpečnej prevádzky.*

Európsky právny rámec relevantný pre udeľovanie jednotných bezpečnostných osvedčení znázorňuje Obrázok 2 nižšie.



Obrázok 2: Prehľad európskeho právneho rámca

V **nariadení o agentúre (EÚ) 2016/796**, ktoré je jedným z ostatných dvoch legislatívnych aktov technického piliera 4. železničného balíka, je okrem iného opísaná úloha a povinnosti agentúry vo vzťahu k udeľovaniu jednotných bezpečnostných osvedčení.

**Vykonávacím nariadením (EÚ) 2018/763**, ktorým sa stanovujú praktické podmienky pre vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení, sa ďalej zvyšuje harmonizácia prístupu k certifikácii bezpečnosti na úrovni Únie a posilňuje sa spolupráca všetkých strán zapojených do procesu posudzovania bezpečnosti. Objasňujú sa preto povinnosti agentúry, vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a žiadateľa a stanovujú sa ustanovenia potrebné pre ich bezproblémovú spoluprácu. Príloha II k tomuto nariadeniu poskytuje štruktúrovaný a kontrolovateľný proces, ktorým sa zabezpečuje, že príslušné orgány (t. j. agentúra a

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

vnútroštátne bezpečnostné orgány) prijímú v podobnej situácii podobné rozhodnutia, a že existuje istý stupeň istoty, že proces posudzovania budú všetky orgány vykonávať podobným spôsobom.

**Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762**, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy pre požiadavky systému riadenia bezpečnosti (ďalej len „spoločná bezpečnostná metóda systému riadenia bezpečnosti“), stanovuje vo svojej prílohe I požiadavky, ktoré majú príslušné orgány posudzovať na posúdenie relevantnosti, konzistentnosti a primeranosti systému riadenia bezpečnosti železničného podniku. Žiadateľ o jednotné bezpečnostné osvedčenie musí okrem toho poskytnúť vo svojom spise žiadosti dôkaz o tom, že splnil všetky tieto požiadavky.

**Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/764** stanovuje platby a poplatky splatné agentúre a podmienky ich platby, konkrétne:

- › platby a poplatky vyberané agentúrou za žiadosti adresované agentúre vrátane nákladov na úlohy pridelené vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, a
- › poplatky za služby ponúkané agentúrou.

Poplatky a úhrady vyrúbené vnútroštátnym bezpečnostným orgánom za domáce žiadosti jemu určené sú mimo rozsahu pôsobnosti uvedeného nariadenia, a preto sa regulujú na vnútroštátnej úrovni.

**Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/867**, ktorým sa stanovuje rokovací poriadok odvolacej rady/rád agentúry. Tieto pravidlá menovite opisujú postupy, ktoré sa uplatňujú počas odvolacieho alebo rozhodcovského konania v prípade, ak jednotné bezpečnostné osvedčenie vydáva agentúra. Poskytujú pravidlá pre podanie odvolania, postupy práce a hlasovania Odvolacej rady, podmienky náhrady výdavkov jej členov, atď.

## Obsah

<b>1</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>2</b>
1.1	ÚČEL PRÍRUČKY .....	2
1.2	KOMU JE URČENÁ TÁTO PRÍRUČKA? .....	2
1.3	ROZSAH PÔSOBNOSTI .....	3
1.4	ŠTRUKTÚRA USMERNENIA .....	3
1.5	EURÓPSKY PRÁVNY RÁMEC .....	4
<b>2</b>	<b>PODMIENKY PODANIA ŽIADOSTI O JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIE</b> .....	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>AKO POŽIADAŤ O JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIE?</b> .....	<b>12</b>
3.1	PODÁVANIE ŽIADOSTÍ .....	12
3.2	JEDNOTNÉ KONTAKTNÉ MIESTO .....	13
3.3	VÝBER ORGÁNU BEZPEČNOSTNEJ CERTIFIKÁCIE .....	14
3.4	JAZYKOVÁ POLITIKA .....	15
3.5	POPLATKY A ÚHRADY .....	15
<b>4</b>	<b>STREDISKÁ ODBORNEJ PRÍPRAVY, SUBJEKTY ZODPOVEDNÉ ZA ÚDRŽBU A NEBEZPEČNÝ TOVAR</b> .....	<b>16</b>
<b>5</b>	<b>ŠTRUKTÚRA A OBSAH SPISU ŽIADOSTI</b> .....	<b>18</b>
<b>6</b>	<b>POSÚDENIE BEZPEČNOSTI</b> .....	<b>20</b>
6.1	PROCES POSUDZOVANIA BEZPEČNOSTI .....	20
6.1.1	<i>Predbežné oboznámenie</i> .....	22
6.1.2	<i>Doručenie žiadosti</i> .....	23
6.1.3	<i>Úvodná kontrola</i> .....	23
6.1.4	<i>Podrobné posúdenie</i> .....	24
6.1.5	<i>Rozhodovanie a uzavretie posúdenia</i> .....	26
6.2	ČASOVÝ RÁMEC PRE POSÚDENIE BEZPEČNOSTI .....	26
6.3	NÚDZOVÉ OPATRENIA .....	27
6.4	ZABEZPEČENIE KOMUNIKÁCIE .....	28
6.5	RIADENIE PROBLÉMOV .....	28
6.5.1	<i>Použitie záznamu problémov</i> .....	28
6.5.2	<i>Kategorizácia problémov</i> .....	29
6.6	AUDITY, KONTROLY ALEBO NÁVŠTEVY .....	31
6.7	PREPOJENIA MEDZI POSÚDENÍM A DOHĽADOM .....	31
<b>7</b>	<b>ROZHODCOVSKÉ KONANIE, PRESKÚMANIE, ODVOLANIE A SÚDNE PRESKÚMANIE</b> .....	<b>32</b>
7.1.1	<i>Rozhodcovské konanie</i> .....	32
7.1.2	<i>Preskúmanie</i> .....	32
7.1.3	<i>Odvolyanie</i> .....	33
7.1.4	<i>Súdne preskúmanie</i> .....	34
<b>8</b>	<b>AKTUALIZÁCIA A OBNOVENIE JEDNOTNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA</b> .....	<b>35</b>
8.1	POSÚDENIE POTREBY AKTUALIZÁCIE JEDNOTNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA .....	35
8.1.1	<i>Typ a rozsah činnosti</i> .....	36
8.1.2	<i>Rozšírenie oblasti činnosti</i> .....	36
8.1.3	<i>Zmena regulačného rámca pre oblasť bezpečnosti</i> .....	37
8.1.4	<i>Zmena podmienok, na základe ktorých bolo vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie</i> .....	37
8.1.5	<i>Príklady zmien, ktoré by si mohli vyžadovať aktualizáciu bezpečnostného osvedčenia</i> .....	37
8.2	OBNOVENIE JEDNOTNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA .....	39

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

<b>9</b>	<b>OBMEDZENIE ALEBO ZRUŠENIE JEDNOTNÉHO BEZPEČNOSTNÉHO OSVEDČENIA.....</b>	<b>40</b>
<b>PRÍLOHA</b>	<b>POKYNY NA POUŽITIE VZHLADOM NA OBSAH ŽIADOSTI O JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIE ...</b>	<b>41</b>

---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.  
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

---

---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.  
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

---



---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.  
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

---

## 2 Podmienky podania žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie

Smernica (EÚ) 2016/798 sa vzťahuje na železničný systém v členských štátoch a vyžaduje sa v nej, aby železničný podnik vlastnil jednotné bezpečnostné osvedčenie na získanie prístupu k železničnej infraštruktúre jedného alebo viacerých členských štátov v súlade s jeho vyhlásenou oblasťou činnosti.

Železničné podniky, ktorých hlavnou činnosťou je prepravovať tovar a/alebo cestujúcich bez ohľadu na to, či sa ich činnosť obmedzuje iba na poskytovanie trakcie, musia mať licenciu v súlade so smernicou 2012/34/EÚ. Pre tieto železničné podniky sú podmienkou pre poskytnutie prístupu k železničnej infraštruktúre vlastníctvo platnej licencie a jednotného bezpečnostného osvedčenia.

Ustanovenia smernice (EÚ) 2016/798 platia iba pre tie železničné spoločnosti, ktoré patria do rozsahu jej pôsobnosti, čo závisí od toho, ako bola táto smernica transponovaná v členských štátoch. Členské štáty môžu určiť výnimky z rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/798, a preto jednotné bezpečnostné osvedčenie nemusí byť potrebné v týchto prípadoch:

- (a) železničná infraštruktúra v súkromnom vlastníctve vrátane vedľajších koľají, ktorú využíva vlastník alebo prevádzkovateľ na svoju nákladnú železničnú dopravu alebo na prepravu osôb na nekomerčné účely, a vozidlá používané výlučne na tejto infraštruktúre,
- (b) infraštruktúra a vozidlá vyhradené výlučne na miestne, historické alebo turistické účely,
- (c) ľahká železničná infraštruktúra, ktorú príležitostne využívajú ťažké železničné vozidlá v súlade s prevádzkovými podmienkami ľahkého železničného systému, výlučne ak je to nevyhnutné z dôvodu zabezpečenia spojenia pre tieto vozidlá, a
- (d) vozidlá, ktoré sa využívajú predovšetkým na ľahkej železničnej infraštruktúre, ale sú vybavené určitými komponentmi štandardného železničného systému nevyhnutnými na premávku, ktorá sa má vykonať po obmedzenom a ohraničenom úseku štandardného železničného systému výlučne z dôvodu zabezpečenia spojenia.

Vnútroštátne bezpečnostné orgány sú požiadané, aby v príslušných praktických príručkách ustanovili a vysvetlili, či sa v ich členských štátoch uplatňuje jedno alebo viacero uvedených vylúčení.

Môže sa stať, že pre zamýšľanú oblasť prevádzky nebudú vylúčenia stanovené dotknutým členským štátom (členskými štátmi) rovnaké. Napríklad prevádzka na vlečke (na železničnej infraštruktúre v súkromnom vlastníctve) môže byť vylúčená z rozsahu pôsobnosti smernice (EÚ) 2016/798 v jednom členskom štáte, ale nie v inom členskom štáte. V takých prípadoch je dôležité, aby železničný podnik vo svojom spise žiadosti opísal a vysvetlil typ (-y) prevádzky v každom členskom štáte, v ktorom plánuje pôsobiť, a aby v prípade potreby detailne uviedol aj všetky ďalšie špecifické vnútroštátne požiadavky týkajúce sa typu (-ov) prevádzky, ak sa uplatňujú (pozri tiež bod 2.6, Príloha).

V každom prípade musí žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie vždy zahŕňať typ (-y) činnosti pre príslušnú oblasť činnosti. Napríklad železničný podnik, ktorý zabezpečuje iba trakciu pre vozbu nákladných vozňov, musí vlastniť jednotné bezpečnostné osvedčenie pre nákladné služby (do ktorého patrí alebo nepatrí preprava nebezpečného tovaru). Ak chce ten istý podnik zabezpečiť trakciu aj pre vozbu osobných vozňov, musí vlastniť jednotné bezpečnostné osvedčenie pre nákladnú a osobnú dopravu (do ktorého patrí alebo nepatrí preprava nebezpečného tovaru a do ktorého patria alebo nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy). Na spoločnosti, ktoré na sieťach v rozsahu platnosti smernice (EÚ) 2016/798 prevádzkujú vozidlá na údržbu koľají, sa musí vzťahovať systém riadenia bezpečnosti. Keďže väčšina týchto spoločností pôsobí na vnútroštátnej úrovni, možno to dosiahnuť buď podaním žiadosti o vlastné jednotné bezpečnostné osvedčenie, alebo poskytovaním ich služieb ako subdodávateľov manažéra infraštruktúry a pôsobením prostredníctvom jeho systému riadenia bezpečnosti. V tomto druhom prípade je manažér infraštruktúry

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

plne zodpovedný za dodané produkty alebo služby poskytované jeho subdodávateľmi a títo subdodávatelia nemusia vlastniť jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Môžu nastať podobné prípady, ak tá istá spoločnosť neprístupuje v jednotlivých členských štátoch rovnako k bezpečnostnej certifikácii (t. j. jednotné bezpečnostné osvedčenie sa môže vyžadovať v jednom členskom štáte pre osobitný typ činnosti, zatiaľ čo v inom členskom štáte sa pre ten istý typ činnosti osvedčenie nevyžaduje), aj keď na úrovni Únie sa treba snažiť o harmonizovaný a konzistentný prístup.



Manažéri infraštruktúry môžu - v rámci svojej činnosti - používať vlaky, revízne vozidlá na prehliadku infraštruktúry, traťové stroje alebo iné špeciálne vozidlá na rôzne účely, ako je preprava materiálu a/alebo personálu na výstavbu alebo údržbu infraštruktúry, údržbu svojich aktív v oblasti infraštruktúry alebo riadenie núdzových situácií. V takýchto prípadoch sa manažér infraštruktúry považuje za prevádzkovateľa železničného podniku v rámci svojho systému riadenia bezpečnosti a bezpečnostného povolenia bez toho, aby musel požiadať o samostatné jednotné bezpečnostné osvedčenie bez ohľadu na to, či vlastní alebo nevlastní vozidlá.



Činnosti vykonávané na vedľajších koľajach (vlečkách), ako je nakladanie vozňov, sú priemyselné činnosti, ktoré sa následne prepájajú so špecifickými železničnými činnosťami, ako sú zloženie, príprava a posun súpravy vozidiel, ktorými môžu byť vlaky alebo ktoré sa budú používať vo vlakoch. To zahŕňa spojenie rôznych vozidiel tak, aby tvorili súpravy vozidiel alebo vlakov, a ich posun. V železničnej sieti nie je možný žiadny pohyb vlakov alebo súprav vozidiel v rámci zodpovednosti manažéra infraštruktúry, ak sa na ne nevzťahuje jednotné bezpečnostné osvedčenie (alebo bezpečnostné povolenie). Znamená to, že tieto posuny môžu vykonávať iba železničné podniky (alebo manažéri infraštruktúry), ktoré majú platné bezpečnostné osvedčenia (alebo bezpečnostné povolenia), alebo iná organizácia, ktorá pôsobí ako subdodávateľ pre tieto železničné podniky (alebo manažérov infraštruktúry) a pôsobí v rámci ich systému riadenia bezpečnosti.

### 3 Ako požiadať o jednotné bezpečnostné osvedčenie?

#### 3.1 Podávanie žiadostí<sup>1</sup>

Železničný podnik je požiadaný, aby podal žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie prostredníctvom jediného prístupového miesta jednotného kontaktného miesta, ktoré je dostupné na [webovom sídle agentúry](#).



Odporúča sa, aby bola žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie podaná **minimálne 6 mesiacov** pred:

- (a) *plánovaným dátumom začatia akejkoľvek novej prevádzky železničnej dopravy, ktorá si vyžaduje nové jednotné bezpečnostné osvedčenie,*
- (b) *plánovaným dátumom začatia prevádzky železničnej dopravy na základe jednej alebo viacerých podstatných zmien typu, rozsahu alebo oblasti činnosti, ktoré si vyžadujú aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo*
- (c) *koncom obdobia platnosti súčasného jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré si vyžaduje obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia v záujme kontinuity železničnej prevádzky.*

Cieľom tohto časového rámca je zmierniť potenciálne riziká spojené s predĺžením časového rámca potrebného na posudzovanie. Napríklad ak obsah spisu žiadosti nie je uspokojivý a žiadateľ potrebuje dodatočný čas na poskytnutie doplňujúcich informácií, čo by mohlo brániť začatiu prevádzky v plánovanom termíne alebo by mohlo narušiť kontinuitu prevádzky už certifikovaných železničných podnikov (pozri tiež oddiel 6.3).

Žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie môže byť zamietnutá v týchto situáciách:

- (a) *ak žiadateľ podá žiadosť (novú, aktualizovanú alebo obnovenú), zatiaľ čo už prebieha iná žiadosť bez ohľadu na typ, rozsah a oblasť činnosti,*
- (b) *ak už žiadateľ vlastní platné jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydal orgán bezpečnostnej certifikácie, a chce rozšíriť oblasť svojej činnosti v inom členskom štáte (členských štátoch) podaním žiadosti o nové jednotné bezpečnostné osvedčenie v inom členskom štáte (členských štátoch), ktorého sa týka rozšírená oblasť činnosti,*
- (c) *ak už žiadateľ vlastní platné jednotné bezpečnostné osvedčenie a predkladá žiadosť o „nové“ osvedčenie bez ohľadu na typ, rozsah a oblasť činnosti,*
- (d) *ak už neexistuje platné jednotné bezpečnostné osvedčenie pre toho istého žiadateľa, ktorý predkladá žiadosť o obnovenie alebo aktualizáciu.*

Ak nastane ktorákoľvek z uvedených situácií, jednotné kontaktné miesto včas varuje žiadateľa pred podaním jeho žiadosti a požiada o príslušné zmeny.

Ak sa aj napriek včasnému varovaniu podá žiadosť na jednotnom kontaktnom mieste, orgán bezpečnostnej certifikácie je vyzvaný, aby nadviazal kontakt so žiadateľom a požiadal ho o ďalšie informácie. V závislosti od

<sup>1</sup> Pred podaním žiadosti sa odporúča, aby žiadateľ požiadal orgán bezpečnostnej certifikácie o fázu predbežného oboznámenia.

vysvetlení, ktoré poskytne žiadateľ, môže orgán bezpečnostnej certifikácie zamietnuť žiadosť alebo ju na žiadosť žiadateľa ukončiť.

Počas prechodu z regulačného režimu podľa smernice 2004/49/ES o bezpečnosti železníc na regulačný režim podľa smernice (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc sa včasné varovanie vydáva aj v prípade, ak žiadateľ, ktorý vlastní viac ako jedno bezpečnostné osvedčenie podľa časti A, požiadava o aktualizáciu alebo obnovenie len jednej z nich. Toto varovanie má žiadateľa informovať o tom, že nové jednotné bezpečnostné osvedčenie nahradí všetky platné osvedčenia. Treba poznamenať, že všetky **prvé** žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie bez ohľadu na to, či žiadateľ už takéto osvedčenie v minulosti mal alebo nemal, sa majú podať cez jednotné kontaktné miesto ako „nové“ žiadosti. Ak žiadateľ už mal bezpečnostné osvedčenie v predchádzajúcom systéme, bezpečnostný certifikačný orgán môže túto skutočnosť zohľadniť pri posudzovaní spisu.

Vo všeobecnosti platí, že po podaní žiadosti na jednotnom kontaktnom mieste už túto žiadosť nie je možné zmeniť, pokiaľ o to žiadateľ nepožiadava. Počas posudzovania môže žiadateľ požiadať aj o ukončenie svojej žiadosti, napr. s cieľom znížiť náklady, ak dospeje k záveru, že žiadosť nie je dostatočne spracovaná na to, aby bola posúdená kladne. Tieto žiadosti musia byť formálne adresované orgánu bezpečnostnej certifikácie a podané prostredníctvom záznamu problémov jednotného kontaktného miesta (pozri oddiel 3.2).

Žiadateľ môže podať novú žiadosť na základe predchádzajúceho požiadania o predbežné oboznámenie (pozri oddiel 6.1.1) alebo žiadosti. Môže to byť obzvlášť užitočné na to, aby sa predišlo nezrovnalostiam medzi jednotlivými žiadosťami a aby sa urýchlil proces podávania žiadostí.

### 3.2 Jednotné kontaktné miesto

Jednotné kontaktné miesto je IT platforma spravovaná agentúrou, ktorá je dostupná vo všetkých úradných jazykoch Únie a prostredníctvom ktorej sa podávajú všetky žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Aby žiadateľ mohol podať žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie, musí byť registrovaným používateľom jednotného kontaktného miesta. Podľa vymedzenia je používateľ fyzická osoba poverená žiadateľom, aby riadila proces podávania žiadosti v jednotnom kontaktnom mieste. Odporúča sa, aby takto registrovaným používateľom bol niekto v rámci organizácie žiadateľa a aby si organizácia zaviedla systém kontroly, že má vždy registrovaného používateľa. Používateľ, ktorý podáva žiadosť v jednotnom kontaktnom mieste, sa zároveň stáva kontaktnou osobou, ktorej je adresovaná všetka komunikácia relevantná pre žiadosť. Kontaktná osoba žiadateľa však môže poskytnúť práva iným osobám v rámci svojej organizácie (alebo mimo nej) na prístup k žiadosti. Manažment používateľov v rámci organizácie žiadateľa a súvisiacich prístupových práv k žiadosťam patrí do výlučnej zodpovednosti žiadateľa.

Charakteristickým znakom jednotného kontaktného miesta je záznam problémov, ktorý slúži ako prostriedok komunikácie medzi orgánmi a žiadateľom počas procesu posudzovania bezpečnosti. Po podaní žiadosti orgány začnú používať záznam problémov na všetky zistené problémy a žiadateľ bude požiadaný o ich riešenie tak, že svoju odpoveď uvedie priamo v zázname problémov. Žiadateľ môže aj vytvárať tzv. problémy v zázname problémov, najmä ak chce požiadať o ukončenie alebo obmedzenie rozsahu svojej žiadosti.

Jednotné kontaktné miesto je navrhnuté s cieľom zaznamenať výsledky a výstupy procesu posudzovania vrátane jeho dôvodov. Zároveň informuje žiadateľa o stave všetkých fáz procesu posudzovania bezpečnosti, výsledku posúdenia a rozhodnutí o tom, či sa vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie. Ak sa do posudzovania bezpečnosti zapojí niekoľko orgánov, agentúra zhrnie závery jednotlivých orgánov a konečný výsledok oznámi žiadateľovi prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

Jednotné kontaktné miesto zabezpečuje aj riadenie konfigurácie všetkých nahraných dokumentov. Žiadateľ má k spisu žiadosti, k výsledkom a výstupom posudzovania vrátane jednotného bezpečnostného osvedčenia prístup iba na čítanie. Žiadateľ však na žiadosť orgánov môže v priebehu posudzovania predložiť nové alebo revidované dokumenty.

Žiadateľ je oprávnený kedykoľvek pripraviť a predložiť platnú žiadosť cez jednotné kontaktné miesto v súlade s platnými právnymi predpismi EÚ v oblasti železníc, špecifikáciami a podmienkami používania jednotného kontaktného miesta. Ak je bezpečnostným certifikačným orgánom agentúra, žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa predloží agentúre, ktorá musí spis žiadosti postúpiť na spracovanie národnému bezpečnostnému orgánu alebo príslušným orgánom povereným zaoberať sa danou oblasťou prevádzky so zreteľom na vnútroštátne predpisy.

V takých prípadoch je súlad s formálnymi a obsahovými pravidlami, požiadavkami, predpokladmi či podmienkami týkajúcimi sa administratívnych otázok, ako napríklad:

- › dokončenie a formálne predloženie žiadosti cez jednotné kontaktné miesto,
- › obsahové alebo formálne potvrdenie prijatia žiadosti agentúrou,
- › povinnosť podpísať žiadosti a správy agentúry vrátane konečného rozhodnutia/predpisu v jednotnom kontaktnom mieste,
- › iné otázky súvisiace s platným právom EÚ,

výlučnou zodpovednosťou agentúry, ktorá určí príslušné špecifikácie. Vzhľadom na uvedené administratívne otázky majú všetky národné bezpečnostné orgány zapojené do posudzovania žiadosti (ak je bezpečnostným certifikačným orgánom agentúra) považovať každú prihlášku podanú cez jednotné kontaktné miesto za platnú, keďže agentúra vo funkcii bezpečnostného certifikačného orgánu je viazaná právom EÚ a nie akýmkoľvek vnútroštátnymi požiadavkami stanovenými vo vnútroštátnych administratívnych zákonoch jednotlivých členských štátov EÚ.

Viac informácií o funkciách jednotného kontaktného miesta sa nachádza v *používateľskej príručke jednotného kontaktného miesta*.

### 3.3 Výber orgánu bezpečnostnej certifikácie

Ak je oblasť činnosti obmedzená na jeden členský štát, žiadateľ si v jednotnom kontaktnom mieste môže vybrať, ktorý orgán, či už agentúra alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán príslušného členského štátu, bude zodpovedný za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia.

Železničné podniky môžu prevádzkovať služby až po hraničné stanice v susediacich členských štátoch. Takéto prípady nevyžadujú rozšírenie oblasti činnosti, ak sú vlastnosti siete a prevádzkové predpisy podobné, a preto sa po konzultácii a dohode s príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom považujú za činnosť obmedzenú na jeden členský štát. Žiadateľ je vo svojej žiadosti v prípade potreby povinný označiť tieto hraničné stanice (pozri tiež oddiel 5).

V prípade, že oblasť činnosti nie je obmedzená na jeden členský štát, orgánom bezpečnostnej certifikácie je agentúra a v tomto prípade žiadateľ nemôže v jednotnom kontaktnom mieste zmeniť orgán bezpečnostnej certifikácie.

Výber orgánu bezpečnostnej certifikácie je záväzný až do dokončenia alebo zrušenia procesu posudzovania bezpečnosti, čo znamená, že žiadateľ ho po podaní žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie v jednotnom kontaktnom mieste nemôže zmeniť.

Počas predbežného oboznámenia (pozri oddiel 6.1.1), ak je oblasť činnosti obmedzená na jeden členský štát, sa žiadateľ môže rozhodnúť, že svoju žiadosť adresuje inému orgánu. V takomto prípade musí byť v jednotnom kontaktnom mieste podaná nová žiadosť o predbežné oboznámenie, avšak až potom, čo bola prvá žiadosť uzatvorená.

### 3.4 Jazyková politika

**Ak je vnútroštátny bezpečnostný orgán vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie**, jazyk, ktorý sa má použiť v spise žiadosti, musí byť úradným jazykom členského štátu, ktorého sa týka zamýšľaná oblasť činnosti, ako je uvedené v praktickej príručke príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

**Ak je agentúra vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie**, jazyk, ktorý sa má použiť v žiadosti, sa riadi týmito bodmi:

- › pokiaľ ide o časť spisu žiadosti týkajúcu sa zavedenia systému riadenia bezpečnosti: jeden z úradných jazykov Únie,
- › pokiaľ ide o časť spisu žiadosti týkajúcu sa preukazovania súladu s notifikovanými vnútroštátnymi predpismi: jazyk určený členským štátom, ktorého sa týka zamýšľaná oblasť činnosti, a uvedený v praktickej príručke príslušného vnútroštátneho orgánu.

Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán, ktorého sa týka zamýšľaná oblasť činnosti, môže od žiadateľa požadovať preklady časti dokumentov, ktoré sú relevantné pre kontrolu súladu s platnými vnútroštátnymi predpismi, do jazyka akceptovaného vnútroštátnym bezpečnostným orgánom. Táto požiadavka sa však vzťahuje iba na opis alebo iné preukázanie toho, ako sa v rámci systému riadenia bezpečnosti riešia požiadavky notifikovaných vnútroštátnych predpisov, a neumožňuje vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu požiadať o preklad celého systému riadenia bezpečnosti.

Žiadateľovi sa odporúča, aby počas plánovania svojej žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie predpokladal potrebu prekladu.

### 3.5 Poplatky a úhrady

**V prípade, že vnútroštátny bezpečnostný orgán pôsobí ako orgán bezpečnostnej certifikácie**, poplatky a úhrady vyberá vnútroštátny bezpečnostný orgán v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi. Ďalšie informácie sa nachádzajú v praktickej príručke príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

**V prípade, že agentúra je vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie**, poplatky a úhrady vyberá agentúra na účely vydávania nových, aktualizovaných alebo obnovených jednotných bezpečnostných osvedčení v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/764 o *poplatkoch a úhradách splatných Železničnej agentúre Európskej únie a podmienkach ich platby*.



Poplatky a úhrady sú vymedzené takto:

- › **poplatky:** sumy vyberané na získanie, udržanie, aktualizáciu alebo zrušenie jednotných bezpečnostných osvedčení,
- › **úhrady:** sumy vyberané za iné služby, napríklad predbežné oboznámenie, audity, kontroly alebo návštevy.

Výpočet poplatkov a úhrad je založený na:

- › počte hodín strávených agentúrou na posudzovaní žiadosti vynásobených hodinovou sadzbou agentúry; a
- › príslušných nákladoch vnútroštátnych bezpečnostných orgánov vychádzajúcich zo spracovania národnej časti žiadosti.

Hodinová sadzba agentúry je stanovená na vyvázenie svojich priamych nákladov (napr. mzda zamestnancov, cestovné výdavky) a nepriamych nákladov (napr. manažment/podporné služby ako sekretariát a financie, režijné náklady). Náklady na audity nie sú zahrnuté do vzorca a vyberajú sa samostatne.

Všetky činnosti týkajúce sa predbežného oboznámenia (pozri oddiel 6.1.1) sa spoplatňujú v súlade s uvedeným vzorcom.

V prípade zamietnutia alebo zániku žiadosti na požiadanie žiadateľa znáša poplatky a úhrady za poskytnuté služby žiadateľ.

V prípade, ak je orgánom bezpečnostnej certifikácie agentúra, oznámenie o fakturácii je riadené prostredníctvom jednotného kontaktného miesta. Faktúra je nahratá k súboru žiadosti a notifikácia vrátane informácie o termíne jej splatnosti je zaslaná registrovanému používateľovi určenému zo strany žiadateľa, ktorý spravuje celý súbor žiadosti. Proces notifikácie prebieha na tom istom princípe ako v prípade notifikácie nedostatkov v žiadosti. Lehota platby je stanovená v súlade s vykonávacím predpisom o poplatkoch platbách do 60 kalendárnych dní od dátumu doručenia faktúry žiadateľovi.

Treba mať na pamäti, že žiadateľ žiadajúci agentúru musí k svojej žiadosti, ak tak neurobil v predchádzajúcej žiadosti, a to stále platí, priložiť podpísaný formulár právnickej osoby s podpornými dôkazmi na preukázanie svojej právnej spôsobilosti a postavenia.

#### 4 Strediská odbornej prípravy, subjekty zodpovedné za údržbu a nebezpečný tovar

Podľa článku 5 rozhodnutia Komisie 2011/765/EÚ a článku 13 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798 uznanie strediska odbornej prípravy, ktoré patrí železničnému podniku, môže byť uvedené v jednotnom bezpečnostnom osvedčení, ak sú splnené tieto predpoklady:

- › železničný podnik nie je jediným poskytovateľom odbornej prípravy na trhu,
- › železničný podnik poskytuje odbornú prípravu iba svojim zamestnancom.

V takom prípade sa odporúča, aby príslušný národný bezpečnostný orgán potvrdil uznanie strediska odbornej prípravy železničného podniku vo svojej hodnotiacej správe a aby vyhlásenie o uznaní bolo uvedené v jednotnom bezpečnostnom osvedčení. Ak žiadateľ splňa uvedené podmienky, musí vo svojej žiadosti uviesť s použitím ďalšieho informačného poľa vo formulári žiadosti, či chce dostať uznanie strediska odbornej prípravy ako súčasť žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Železničné podniky, ktoré sú subjektmi zodpovednými za údržbu (ECM) a vykonávajúcimi údržbu vozidiel výlučne na účely svojej prevádzky, nemusia byť držiteľmi osvedčenia ECM v zmysle článku 3 ods. 2 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2019/779. Ich systém údržby však musí byť v súlade s ustanoveniami prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2019/779. Ak železničný podnik požiada o jednotné bezpečnostné osvedčenie, na podporu takejto žiadosti musí poskytnúť primeraný dôkaz o súlade s touto prílohou.

Ak žiadateľ uvedie nebezpečný tovar ako súčasť pôsobnosti svojej prevádzky, mal by si byť vedomý skutočnosti, že bezpečnostný certifikačný orgán bude konzultovať s orgánom príslušným pre železničnú prepravu nebezpečného tovaru. Ak je bezpečnostným certifikačným orgánom agentúra, táto konzultácia sa



uskutoční prostredníctvom národných bezpečnostných orgánov zodpovedných za túto oblasť prevádzky. Od žiadateľa sa očakáva, že identifikuje príslušný orgán pre prepravu nebezpečného tovaru a jednotnému kontaktnému miestu poskytne potrebný dôkaz o súlade s predpismi o železničnej preprave nebezpečného tovaru ako súčasť svojho systému manažmentu bezpečnosti.

---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

---

## 5 Štruktúra a obsah spisu žiadosti

Spis žiadosti pozostáva z:

- › formulára žiadosti,
- › podpísaného formulára právnickej osoby s jeho podpornými dôkazmi s cieľom preukázať jej právnu spôsobilosť a postavenie<sup>2</sup>. Ak má žiadateľ špeciálnu adresu pre fakturáciu, odporúča sa túto informáciu zahrnúť do samostatného súboru a nahrať ju do jednotného miesta kontaktu,
- › listinného dôkazu o tom, že žiadateľ zaviedol systém riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 10 ods. 3 písm. a) smernice (EÚ) 2016/798,
- › listinného dôkazu o tom, že žiadateľ spĺňa požiadavky stanovené v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch notifikovaných v súlade s článkom 8 smernice (EÚ) 2016/798,
- › krížové odkazy v rámci dokumentácie systému riadenia bezpečnosti s cieľom určiť umiestenie dôkazov na splnené príslušné požiadavky stanovené v spoločných bezpečnostných metódach systému riadenia bezpečnosti a platnej technickej špecifikácii pre interoperabilitu týkajúcu sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy, a platné vnútroštátne právne predpisy, a
- › súčasného stavu nápravného akčného plánu (alebo plánov) na riešenie prípadného zásadného porušenia predpisov alebo iných oblastí záujmu zistených počas činností dohľadu od predchádzajúceho posúdenia. Ak je to vhodné, v prípade žiadosti o obnovenie alebo aktualizáciu existujúceho jednotného bezpečnostného osvedčenia by tento mal zahŕňať zvyšné obavy z predchádzajúceho posúdenia.

Spis žiadosti musí byť podaný elektronicky prostredníctvom jednotného kontaktného miesta pomocou webových formulárov uvedených v systéme. Pokyny na použitie týkajúce sa obsahu žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie uvádza Príloha tejto príručky.

Žiadosť musí byť stručná a samovysvetľujúca prostredníctvom všetkých relevantných informácií, ktoré sa v nej nachádzajú.

Žiadateľ je vyzvaný, aby pomocou elektronických kontrolných zoznamov alebo šablón, ktoré sú k dispozícii v jednotnom kontaktnom mieste, samostatne porovnal svoje listinné dôkazy s:

- › požiadavkami stanovenými v prílohe I k spoločným bezpečnostným metódam systému riadenia bezpečnosti (viac informácií o týchto požiadavkách sa nachádza v príručke agentúry o požiadavkách systému riadenia bezpečnosti),
- › požiadavkami platnej technickej špecifikácie interoperability, ktoré sa týkajú subsystému prevádzka a riadenie dopravy (TSI OPE), a
- › požiadavkami stanovenými v platných vnútroštátnych právnych predpisoch pre každý členský štát, ktorého sa dotýka oblasť prevádzky.

Uvedené kontrolné zoznamy (alebo tabuľky zhody) umožňujú indexovanie informácií tak, aby ich posudzovateľ mohol ľahko nájsť, vrátane odkazov na podporné dokumenty. Môžu sa uvádzať odkazy na ostatné dokumenty, aby

- › posudzovateľ mohol mať istotu, že existujú a že ich v prípade potreby môže skontrolovať, a

---

<sup>2</sup> formulár právnickej osoby ktorý sa má predložiť iba pre prvú žiadosť a keď je agentúra certifikačným orgánom pre bezpečnosť

- › mohli byť vyžiadané na účel preskúmania po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia počas následného dohľadu.

Žiadosť môže obsahovať výňatky z príslušných dokumentov v samotnom tele žiadosti, ale vo všeobecnosti sa posudzovateľ nemusí odvolávať na iné dokumenty, aby získal požadovaný dôkaz.

Každý vnútroštátny bezpečnostný orgán musí vo svojej praktickej príručke opísať a vysvetliť požiadavky stanovené vo vnútroštátnych predpisoch notifikovaných jeho členským štátom.



Vo všeobecnosti platí, že žiadosť o obnovenie alebo aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia stále obsahuje všetky základné prvky spisu žiadosti. Žiadateľ je však požiadaný, aby identifikoval a opísal zmeny v listinných dôkazoch zaslaných od predchádzajúcej žiadosti (na základe ktorých bolo udelené jednotné bezpečnostné osvedčenie). S cieľom pomôcť identifikovať zmeny v listinných dôkazoch sa žiadateľovi odporúča označiť zmeny v aktualizovaných dokumentoch a poskytnúť ich vysvetlenie. Pre konkrétne zmeny administratívneho charakteru sa predpokladá zjednodušený proces.

## 6 Posúdenie bezpečnosti

### 6.1 Proces posudzovania bezpečnosti

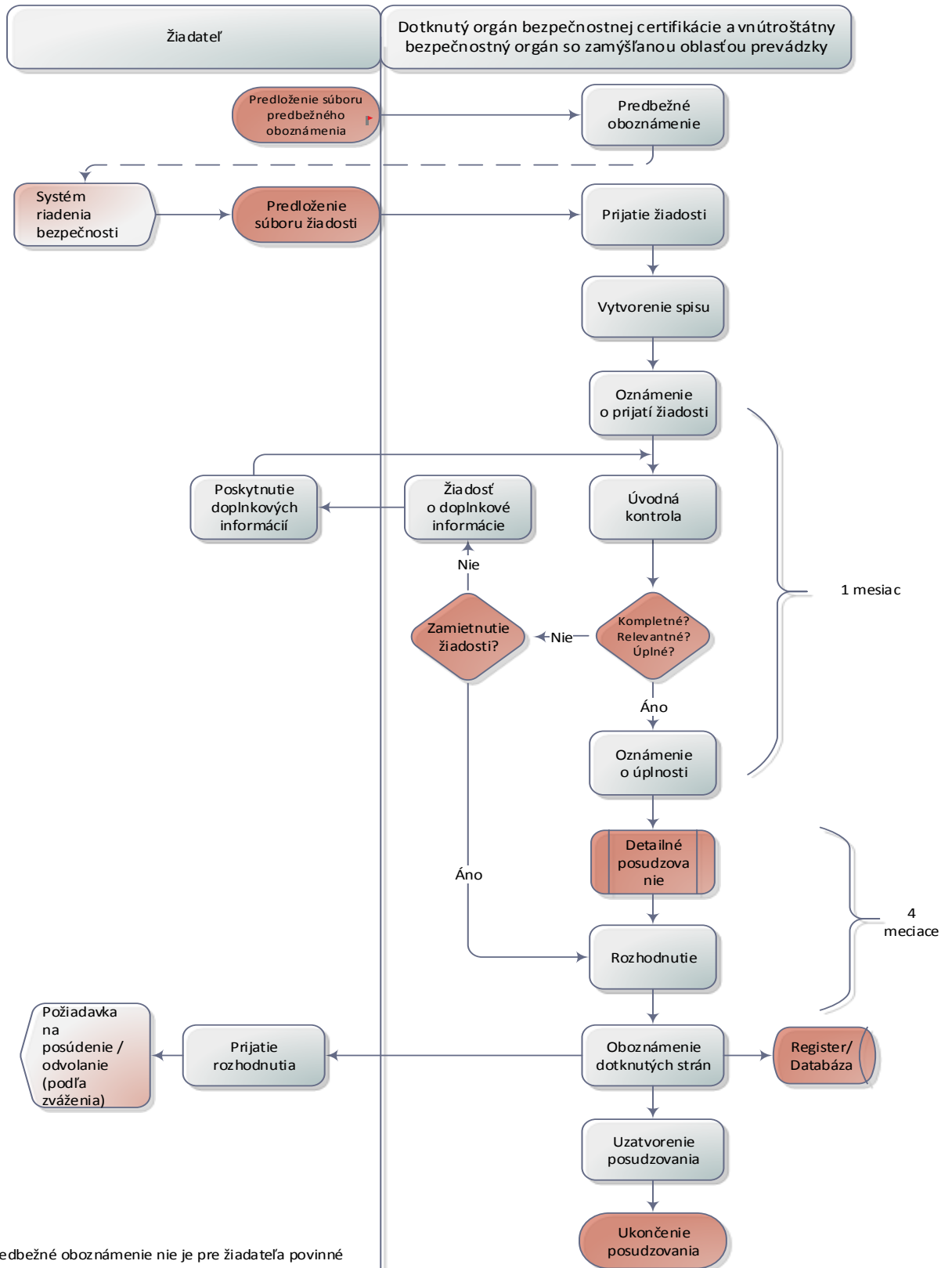
Proces posudzovania bezpečnosti zahŕňa tieto fázy:



V nasledujúcich oddieloch je proces posudzovania bezpečnosti podrobne opísaný z pohľadu žiadateľa.

Proces posudzovania bezpečnosti je opakovaný, ako znázorňuje Obrázok 3. To znamená, že orgány, ktorých sa týka zamýšľaná oblasť prevádzky, sú v priebehu posúdenia oprávnené podať odôvodnené žiadosti o ďalšie informácie alebo opätovné predloženie súčastí žiadosti.

Podrobnejšie informácie o procese posudzovania bezpečnosti sa nachádzajú v *praktickej príručke agentúry o predkladaní žiadostí o vydanie jednotných bezpečnostných osvedčení – príručke pre orgány*.



Obrázok 3: Proces posudzovania bezpečnosti

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.  
Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

### 6.1.1 Predbežné oboznámenie

Vrelo sa odporúča, aby žiadateľ prostredníctvom jednotného kontaktného miesta požiadal o predbežné oboznámenie pred podaním svojej žiadosti (novej, aktualizovanej a obnovenej) o jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktoré mu pomôžu pochopiť, čo sa od neho očakáva, a v čo najskoršej fáze zmierniť riziká oneskorenia pri vydávaní jednotného bezpečnostného osvedčenia, ktoré by mohli narušiť kontinuitu činnosti.

Predbežné oboznámenie je zamerané na:

- › uľahčenie včasného kontaktu,
- › rozvíjanie vzťahu medzi posudzovateľom(-lmi) a žiadateľom,
- › získanie vedomostí o systéme riadenia bezpečnosti žiadateľa, a
- › overenie toho, či žiadateľovi boli poskytnuté dostatočné informácie, aby vedel, čo sa od neho očakáva, ako aj spôsob, akým sa proces posudzovania vykoná a ako sa budú prijímať rozhodnutia.



Fáza predbežného oboznámenia nie je pre žiadateľa povinná, ale odporúčaná, pretože zmierňuje potenciálne riziká vo fáze posudzovania a uľahčuje samotný proces posudzovania. Ak si žiadateľ želá, môže stále priamo podať svoju žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie bez predbežného oboznámenia. Ak však žiadateľ požiada o predbežné oboznámenie, jednotlivé orgány, ktorých sa týka oblasť činnosti, budú požiadané o účasť.

Odporúča sa, aby sa predbežné oboznámenie začalo s dostatočným predstihom pred plánovaným dátumom podania žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie. V prípade zložitých projektov sa odporúča, aby sa predbežné oboznámenie začalo najneskôr 1 rok alebo aj viac pred podaním žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie s cieľom zabezpečiť účinnú výmenu informácií medzi jednotlivými stranami a poskytnúť žiadateľovi dostatočný čas na vykonanie potrebných zmien v žiadosti. Očakáva sa, že trvanie predbežného oboznámenia bude primerané veľkosti a zložitosti zamýšľanej žiadosti.

Aby bolo predbežné oboznámenie účinné v plnom rozsahu, žiadateľ je požiadaný, aby podal spis orgánu bezpečnostnej certifikácie, ktorý bude obsahovať prehľad jeho systému riadenia bezpečnosti už v čase predbežného oboznámenia. Spis musí obsahovať údaje uvedené v bodoch 1 – 6 prílohy I k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/763, pričom požadované údaje nie sú obmedzené iba na tento zoznam. Ďalej je žiadateľ požiadaný, aby stanovil program agendy a uchovával záznamy o stretnutí (alebo stretnutiach) z predbežného oboznámenia tak, že vypracuje zápisnice, ktoré všetkým účastníkom rozošle na preskúmanie a schválenie. Záznamy o stretnutí(-iach) môžu byť archivované v jednotnom kontaktnom mieste, aby sa uľahčilo posúdenie bezpečnosti v budúcnosti. Pokyny na použitie týkajúce sa obsahu žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie sa vzťahujú aj na žiadosť o predbežné oboznámenie (viac informácií obsahuje Príloha).



Každé predbežné oboznámenie je spoplatnené (pozri oddiel 3.5) a riadi sa štandardnými pravidlami komunikácie (pozri oddiel 6.4). Dokumenty poskytnuté žiadateľom a dokumenty vypracované počas fázy predbežného oboznámenia sú archivované v jednotnom kontaktnom mieste vrátane prípadných záznamov o koordinačných činnostiach.

Potom ako žiadateľ požiada o predbežné oboznámenie, sa výber orgánu bezpečnostnej certifikácie stane záväzným, až pokým:

- › žiadateľ nepodá žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie, alebo

- › žiadateľ nepožiada o zrušenie predbežného oboznámenia. V takomto prípade sa žiadateľ môže rozhodnúť, že požiada o nové predbežné oboznámenie výberom iného orgánu bezpečnostnej certifikácie.

Pred podaním žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie musí byť fáza predbežného oboznámenia ukončená buď na žiadosť žiadateľa alebo ak sa na tom príslušné strany dohodnú.

### 6.1.2 Doručenie žiadosti

Po podaní žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie (nové, aktualizované alebo obnovené) jednotné kontaktné miesto automaticky a bezodkladne potvrdí doručenie žiadosti. Oznámenie zaslané žiadateľovi zahŕňa aj informácie o dátume začiatku posudzovania, na základe ktorého budú monitorované mílniky a lehoty.

### 6.1.3 Úvodná kontrola

Úvodnou kontrolou sa zabezpečuje, aby boli písomné dôkazy predložené žiadateľom dostatočné, relevantné a konzistentné na začatie podrobného posúdenia. Každý orgán, ktorého sa týka oblasť prevádzky, uskutoční samostatne konzultáciu o spise žiadosti s cieľom:

- › určiť, či je žiadosť štruktúrovaná a či obsahuje krížové odkazy, aby bolo posúdenie účinné a riadne zaznamenané,
- › určiť, či boli poskytnuté dôkazy v súlade s platnými požiadavkami a
- › určiť súčasný stav nápravného akčného plánu (alebo plánov), ktorý stanovil žiadateľ, na riešenie prípadného väčšieho nesúladu a iných oblastí záujmu zistených počas činností dohľadu od predchádzajúceho posúdenia. Ak je to vhodné, v prípade žiadosti o obnovenie alebo aktualizáciu existujúceho jednotného bezpečnostného osvedčenia by to malo zahŕňať zvyšné obavy z predchádzajúceho posúdenia.

Každý orgán, ktorý sa podieľa na kontrole posudzovania bezpečnosti, v priebehu prvého mesiaca od prijatia žiadosti overí, ak sa to uplatňuje, či:

- › žiadateľ poskytol informácie, ktoré sa vyžadujú na základe právnych predpisov,
- › žiadosť obsahuje dostatočné dôkazy, či je štruktúrovaná a či obsahuje krížové odkazy (napr. príručku o systéme riadenia bezpečnosti s obsahom ukazovateľov iných postupov a predpisov) s cieľom umožniť, aby bolo posúdenie účinné a riadne zaznamenané, a
- › má jazyk žiadosti dostatočnú kvalitu, aby mohol byť súbor žiadosti pripustený k posudzovaniu.

Uplatňované požiadavky sa budú líšiť podľa toho, či ide o prvú žiadosť, jej obnovenie alebo aktualizáciu. V prípade **prvej žiadosti** sa uplatnia všetky požiadavky stanovené v prílohe I k spoločným bezpečnostným metódam systému riadenia bezpečnosti (vrátane príslušných požiadaviek v TSI OPE) a požiadavky stanovené v príslušných vnútroštátnych právnych predpisoch. Pokiaľ ide o **obnovenie a aktualizáciu žiadostí**, platné požiadavky sa v jednotlivých prípadoch môžu líšiť, a kým orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti môžu urobiť počiatočný úsudok o tom, či boli poskytnuté dôkazy o správnych požiadavkách, nemusí to byť celkom zjavné, kým prebieha podrobné posúdenie.

Vnútroštátny bezpečnostný orgán takisto overí, či sú listinné dôkazy, ktoré poskytol žiadateľ pre príslušnú oblasť činnosti, jasne stanovené, a zohľadní akékoľvek oslobodenia od povinnosti platného jednotného bezpečnostného osvedčenia vo svojom členskom štáte v súlade s článkom 2.3 smernice (EÚ) 2016/798.

Ak niektorá z požadovaných informácií nie je poskytnutá alebo ak žiadosť neobsahuje dostatočné dôkazy, alebo ak dôkazy nie sú predložené dostatočne jasne vrátane kvality použitého jazyka, žiadateľ bude požiadaný o poskytnutie chýbajúcich údajov alebo o objasnenie prostredníctvom záznamu problémov. Ak je kvalita jazyka taká zlá, že nie je možné pochopiť žiadosť na úrovni umožňujúcej posúdenie bezpečnosti, možno vykonať požadovaný preklad, ak to umožňuje časový rámec. Ak v časovom rámci 1 mesiaca nie je možné uskutočniť preklad, možno buď predĺžiť časový rámec úvodnej kontroly na posúdenie alebo zamietnuť žiadosť.

V súlade s článkom 10 ods. 1, 2 a 3 smernice o bezpečnosti (EÚ) 2016/798 musí byť zrejmé, že nový žiadateľ o jednotné bezpečnostné osvedčenie musí mať zodpovedajúci plán na spustenie železničnej prevádzky v relatívne krátkom čase od okamihu udelenia jednotného bezpečnostného osvedčenia. Je to preto, nakoľko musí mať zavedený systém riadenia bezpečnosti, ktorý monitoruje riziko a je v zhode s technickými špecifikáciami interoperability a inou platnou legislatívou. Znamená to, že musí poskytnúť informácie orgánu pre posudzovanie železničných vozidiel, ktoré bude používať vrátane typu prevádzky, spôsobilostí a pod. Proces bezpečnostného posúdenia nie je jednoduchým úkonom a musí mať svoje opodstatnenie v realite. Orgán bezpečnostnej certifikácie, ktorý prijme žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie, ktorá neobsahuje dostatočné informácie na riadne posúdenie, či systém riadenia bezpečnosti žiadateľa je schopný kontrolovať riziká alebo sa nevzťahuje na reálne činnosti, by mal byť pripravený na zamietnutie takejto žiadosti a mal by odporučiť žiadateľovi požiadať o obnovu konania až v čase, keď bude mať reálny obraz o jeho začínajúcej prevádzke.

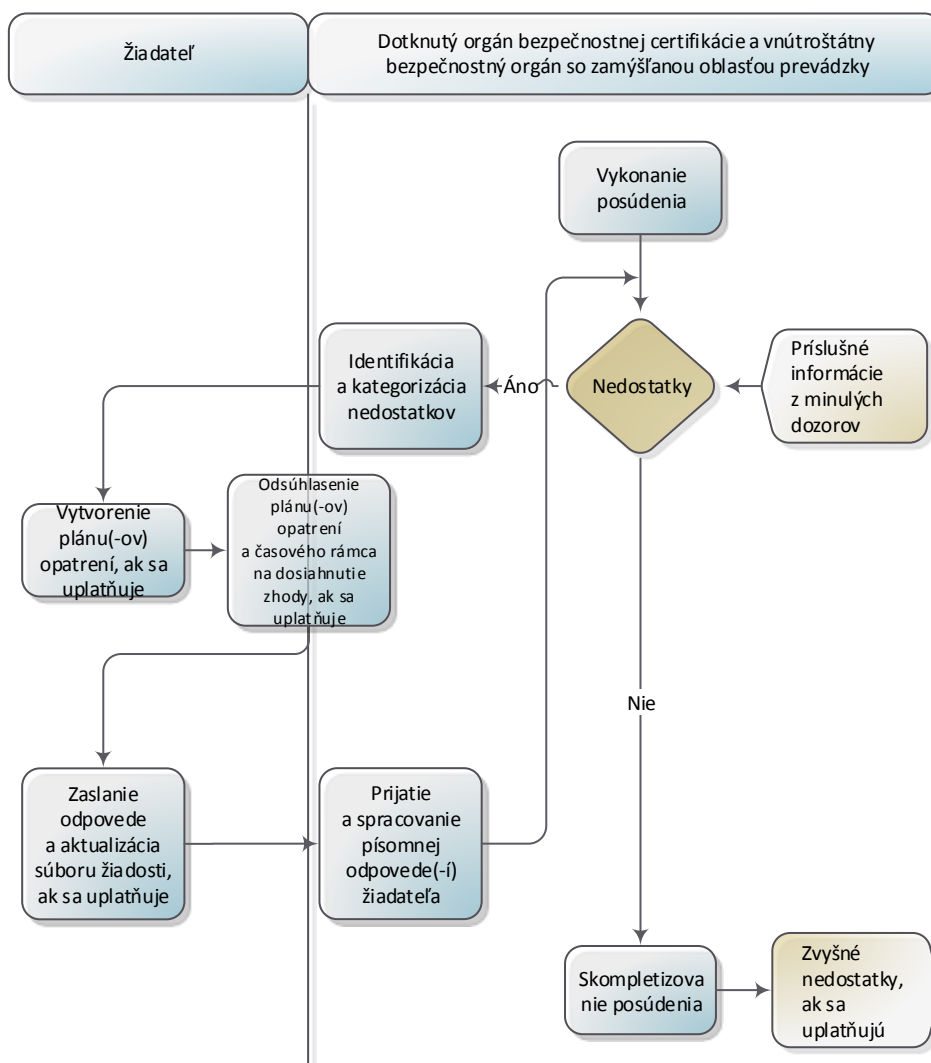
Orgán bezpečnostnej certifikácie prijme konečné rozhodnutie o úplnosti, relevantnosti a jednotnosti spisu žiadosti a prostredníctvom jednotného kontaktného miesta informuje žiadateľa o svojom rozhodnutí.

#### 6.1.4 Podrobné posúdenie

Podrobné posúdenie sa začína po kladnom rozhodnutí o úplnosti, relevantnosti a jednotnosti žiadosti. Každý orgán pristupuje k podrobnému posúdeniu jemu prislúchajúcej časti spisu žiadosti. V priebehu tejto fázy každý orgán:

- › analyzuje výsledky predchádzajúceho dohľadu získané počas úvodnej kontroly (ak je to možné),
- › vykonáva činnosti posudzovania na základe dôkazov poskytnutých žiadateľom,
- › vydá svoje stanovisko týkajúce sa vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia.





Obrázok 4: Podrobné posúdenie

Na základe informácií získaných počas predchádzajúcich fáz orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti vymedzia rozsah posúdenia a rozhodnú, či sa problémy musia ďalej skúmať počas auditov alebo kontrol na mieste (pozri tiež oddiel 6.6).

V prípade aktualizácie alebo obnovenia žiadosti (pozri tiež oddiel 8) sú orgány požiadané o cielený a primeraný prístup k opätovnému posúdeniu.

V priebehu posudzovania sa medzi orgánmi zapojenými do posudzovania bezpečnosti podobne ako vo fáze úvodnej kontroly urýchlene uskutočňuje koordinácia s cieľom diskutovať o:

- › akýchkoľvek problémoch (napr. o prípade nedodržania predpisov) a o potrebe vyžiadania si ďalších informácií,
- › nevyriešených problémoch zistených počas predchádzajúceho dohľadu,
- › núdzových opatreniach v prípade, že bude trvať dlhší čas, kým sa dospeje ku konečnému rozhodnutiu, než sa predpokladalo.

Orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti pri uzatváraní takýchto koordinačných činností rozhodnú, kto je zodpovedný za riadenie tých-ktorých problémov so žiadateľom.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

### 6.1.5 Rozhodovanie a uzavretie posúdenia

Orgán bezpečnostnej certifikácie je zodpovedný za vydanie alebo nevydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia. Toto rozhodnutie, ktoré pozostáva zo sprievodného listu, správy o posúdení a, ak sa uplatňuje, jednotného bezpečnostného osvedčenia. Je zaznamenané v jednotnom kontaktnom mieste a elektronicky sa oznámi žiadateľovi. Žiadateľ ho tiež môže prevziať z jednotného kontaktného miesta pomocou funkcií knižnice.

Ak sa prijme rozhodnutie o zamietnutí, žiadateľ môže orgán bezpečnostnej certifikácie požiadať, aby svoje rozhodnutie preskúmal (pozri tiež oddiel 7.1.2). V prípade, že nie je spokojný, môže podať odvolanie (pozri oddiel 7.1.3) príslušnému orgánu, a to buď vnútroštátnemu odvolaciemu orgánu (ak je orgánom bezpečnostnej certifikácie vnútroštátny bezpečnostný orgán) alebo odvolacej rade (ak je orgánom bezpečnostnej certifikácie agentúra). Žiadateľ je však povinný požiadať o preskúmanie ešte pred podaním odvolania voči rozhodnutiu orgánu bezpečnostnej certifikácie.

Žiadateľ sa tiež môže rozhodnúť, že požiada o súdne preskúmanie (pozri oddiel 7.1.4).

Orgán bezpečnostnej certifikácie dokončí administratívne uzavretie posudzovania tým, že zabezpečí, že všetka dokumentácia a záznamy budú preskúmané, organizované a archivované v jednotnom kontaktnom mieste.

## 6.2 Časový rámec pre posúdenie bezpečnosti

V súlade s článkom 6 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/763 sa časový rámec pre vykonanie posúdenia bezpečnosti riadi takto:

- › **lehota 1 mesiac** na kontrolu úplnosti spisu žiadosti (pozri tiež oddiel 6.1.3). Táto lehota začína plynúť dátumom doručenia spisu žiadosti. Ak je vnútroštátny bezpečnostný orgán vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie, tento dátum zodpovedá prvému pracovnému dňu v príslušnom členskom štáte po potvrdení o doručení spisu žiadosti. Ak je agentúra vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie, tento dátum zodpovedá prvému pracovnému dňu spoločnému pre orgán bezpečnostnej certifikácie a vnútroštátne bezpečnostné orgány, ktorých sa týka oblasť prevádzky, nasledujúcom po potvrdení o doručení spisu žiadosti. Do konca tejto lehoty musí orgán bezpečnostnej certifikácie buď informovať žiadateľa o tom, že spis je úplný, alebo požiadať o príslušné doplňujúce informácie, pričom stanoví primeranú lehotu na ich poskytnutie,
- › **lehota 4 mesiace** na vykonanie podrobného posúdenia spisu žiadosti (pozri tiež oddiel 6.1.4), ktorá začína plynúť oznámením o úplnosti spisu žiadosti a končí sa oznámením o rozhodnutí o vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia žiadateľovi.

S cieľom obmedziť zložitosť, trvanie a náklady postupu certifikácie sa vždy, ak je to možné, orgánu bezpečnostnej certifikácie odporúča, aby dokončil proces posudzovania pred týmito lehotami.



Počas posudzovania bezpečnosti môžu jednotlivé orgány požiadať o doplňujúce informácie a objasnenie, a to každý pre svoju príslušnú časť posúdenia, pričom vždy špecifikujú obsah žiadosti a lehotu na zaslanie odpovede. Ak má žiadosť o informácie alebo objasnenie potenciál ovplyvniť prácu iných orgánov, jednotlivé orgány sú vyzvané na koordináciu s cieľom, aby predišli zdvojeniu rovnakej žiadosti určenej žiadateľovi. Tým sa vo všeobecnosti nepredlžuje časový rámec na posúdenie, pokiaľ neboli zistené

závažné nedostatky/nesúlad alebo viaceré menšie nedostatky/nesúlad, ktoré bránia pokračovať v posúdení alebo jeho častiach.

Akékoľvek rozhodnutie o predĺžení časového rámca na posúdenie prijíma orgán bezpečnostnej certifikácie v koordinácii s jednotlivými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, ktorých sa týka oblasť činnosti, a je predmetom dohody so žiadateľom. Predĺžený časový rámec zahŕňa obdobie potrebné na to, aby žiadateľ poskytol požadované informácie, a obdobie potrebné na to, aby príslušné orgány overili, či nové informácie zodpovedajú žiadosti. Ak odpoveď nie je uspokojivá, orgán bezpečnostnej certifikácie môže ešte predĺžiť časový rámec na posúdenie alebo navrhnúť zamietnutie žiadosti.

V prípade, ak agentúra nesúhlasí s vnútroštátnym bezpečnostným orgánom(-mi), ktorého(-ých) sa týka oblasť činnosti, pokiaľ ide o výsledky a výstupy jeho/ich posúdenia (pozri tiež oddiel 7.1.1), časový rámec na posúdenie možno predĺžiť aj v prípade týchto období:

- › obdobie spolupráce so zreteľom na dosiahnutie dohody o vzájomne prijateľnom posúdení (t. j. do 1 mesiaca),
- › obdobie, keď sa záležitosť postúpi odvolacej rade agentúry na rozhodcovské konanie (t. j. do 1 mesiaca).

Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán(-y) predložil(-i) vec Odvolacej rade agentúry na rozhodcovské konanie, čas, ktorý poskytol(-li) agentúre na prijatie konečného rozhodnutia na základe záverov odvolacej rady, je súčasťou časového rámca pre posúdenie bezpečnosti.

Ak je dátum ukončenia posúdenia taký, že rozhodnutie nie je možné prijať pred uplynutím dátumu platnosti súčasného jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo plánovaného dátumu začatia akejkoľvek novej prevádzky železničnej dopravy (napr. v dôsledku oneskoreného predloženia spisu žiadosti žiadateľom alebo schváleného predĺženia lehoty na posúdenie), orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti spolu so žiadateľom môžu uplatniť núdzové opatrenia (pozri oddiel 6.3).

### 6.3 Núdzové opatrenia

Jednotlivé orgány môžu zvážiť prijatie núdzových opatrení na riešenie prípadných obáv týkajúcich sa predpísaného časového rámca pre posúdenie, najmä ak sa predpokladá, že jednotné bezpečnostné osvedčenie nemôže byť udelené včas (napr. pred plánovaným dátumom začatia novej prevádzky železničnej dopravy). V takýchto prípadoch sa orgán alebo orgány môžu snažiť nájsť spôsob na vyriešenie problému prostredníctvom zmierňujúcich opatrení, napr. zvýšením počtu zamestnancov pridelených k žiadosti alebo vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia s obmedzeniami alebo podmienkami používania.

Ak jednotné bezpečnostné osvedčenie nie je možné vydať včas, pretože žiadateľ riadne nepredložil všetky požadované informácie, orgány sa vyzývajú, aby spolu so žiadateľom prediskutovali rôzne možnosti, napr. zamietnutie žiadosti alebo vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia s obmedzeniami alebo podmienkami používania. Tie sa môžu týkať:

- › doby platnosti osvedčenia za predpokladu, že kratšia doba je nevyhnutná na zabezpečenie účinného riadenia rizík ovplyvňujúcich bezpečnosť prevádzky železníc,
- › typu činnosti – napríklad jednotné bezpečnostné osvedčenie okrem prepravy nebezpečného tovaru,
- › oblasti činnosti – napríklad jednotné bezpečnostné osvedčenie okrem časti plánovanej oblasti činnosti.

Okrem toho môžu byť potrebné mimoriadne opatrenia, keď pravdepodobne vyprší platnosť bezpečnostného osvedčenia ešte pred dokončením procesu obnovy kvôli oneskorenému predloženiu súboru so žiadosťou. Dotknuté orgány vykonávajúce čiastkové posúdenie oboznámené s informáciami zozbieranými z predchádzajúceho dozoru môžu vydať osvedčenie s ohraničeným časom platnosti vrátane iných obmedzení a podmienok jeho použitia (ak sa uplatňuje). Toto by malo postačiť na dostatočný časový rámec pre detailné posúdenie a po ukončení tohto procesu by malo nasledovať vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia na päť rokov.

## 6.4 Zabezpečenie komunikácie

Na žiadosť ktorejkoľvek strany (t. j. orgánu alebo orgánov alebo žiadateľa) sa môžu napláňovať stretnutia (osobné alebo telekonferencia/videokonferencia) alebo akékoľvek koordinačné činnosti týkajúce sa žiadateľa. O potrebe stretnutia sa diskutuje s ostatnými stranami s cieľom zistiť, či by sa na nich mala zúčastniť niektorá z týchto strán. Ak sa má zorganizovať takéto stretnutie, strana žiadajúca o stretnutie ostatným oznámi všetky relevantné podrobnosti, napr. miesto konania stretnutia, dátum, program, príspevky potrebné od každej strany atď. Záznamy zo stretnutí alebo z akýchkoľvek koordinačných činností robí žiadateľ, ktorý všetkým účastníkom rozpošle kópie, a nahrá ich do jednotného kontaktného miesta.

V prípade, ak oblasť činnosti nie je obmedzená na jeden členský štát, každý orgán zapojený do posudzovania bezpečnosti môže žiadateľa požiadať o doplňujúce informácie, a to pre každú príslušnú časť posúdenia. Jednotlivé orgány by mali navzájom koordinovať požiadavky smerované na žiadateľa, aby sa predišlo duplicitě žiadostí (o doplňujúce informácie, stretnutia atď.). Žiadateľ poskytne odpoveď na žiadosť v stanovenej lehote prostredníctvom jednotného kontaktného miesta. Ak žiadateľ neposkytne požadované informácie v požadovanom časovom rámci, jemu aj žiadajúcemu subjektu sa zašle upozornenie.

Koordinácia medzi stranami zapojenými do procesu posudzovania bezpečnosti sa zvyčajne vykonáva vo vzájomne dohodnutom jazyku.

Rozhodnutie orgánu bezpečnostnej certifikácie a súvisiace dôvody sú vždy k dispozícii v jazyku žiadateľa (t. j. v úradnom jazyku Únie zvolenom pre spis žiadosti).

Uvedené zásady sa vzťahujú na všetky typy ústnej a písomnej komunikácie vrátane všetkých správ, ktoré sú relevantné pre posúdenie bezpečnosti a iných správ vypracovaných na základe návštevy, kontroly alebo auditu (pozri tiež oddiel 6.6).

## 6.5 Riadenie problémov

### 6.5.1 Použitie záznamu problémov

Orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti musia určiť, či sú splnené platné požiadavky (pozri oddiel 6). V priebehu procesu posudzovania bezpečnosti môžu posudzovatelia počas fázy úvodnej kontroly a fázy podrobného posúdenia predložiť problémy. Všetky problémy zaradené do jedného zo štyroch ďalej stanovených typov sú zaznamenané v **zázname problémov** jednotného kontaktného miesta s cieľom uľahčiť komunikáciu a výmenu informácií medzi jednotlivými stranami.

Ak má žiadosť alebo jej časti nedostatky, orgány zapojené do posúdenia bezpečnosti môžu požiadať žiadateľa o doplňujúce informácie, pričom použijú záznam problémov a stanovia časový rámec pre očakávanú odpoveď. Ten by mal byť vhodný a primeraný so zreteľom na zložitost poskytnutia požadovaných informácií. Žiadateľ zase poskytne požadované informácie prostredníctvom záznamu problémov. Ak žiadateľ nesúhlasí s navrhnutým časovým rámcom, ešte ho môže prerokovať s príslušným orgánom, ktorý potom môže rozhodnúť o jeho úprave na požadovanú odpoveď v zázname problémov.

---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

Aby boli písomné odpovede žiadateľa uspokojivé, musia byť dostatočné na rozptýlenie vyjadrených obáv a na preukázanie toho, že navrhované opatrenia budú spĺňať príslušné požiadavky. Žiadateľ môže predložiť nové dokumenty a/alebo preformulovať časti pôvodne predložených dokumentov a nahradiť to, čo bolo v pôvodnej žiadosti neuspokojivé, s vysvetlením toho, ako sa tým riešia zistené nedostatky. Žiadateľ môže okrem toho poskytnúť relevantné podporné informácie (napr. konania SMS). Nové a/alebo aktualizované dokumenty sa predkladajú prostredníctvom záznamu problémov ako prílohy k príslušným problémom. Žiadateľ je zodpovedný za identifikáciu zmien vykonaných v dokumentoch, ktoré predtým predložil (napr. s použitím sledovania zmien). Vďaka tomu môžu posudzovatelia skontrolovať, či boli príslušné časti dokumentov modifikované zodpovedajúcim spôsobom a či sa nezmenili iné časti.

Podobne môže žiadateľ navrhnúť opatrenia na riešenie problémov a časové harmonogramy ich zavedenia. Ak príslušný orgán nesúhlasí s navrhovanými opatreniami a/alebo časovými harmonogramami, je vyzvaný, aby bezodkladne nadviazal kontakt so žiadateľom s cieľom vyriešiť problém. Dohodnuté riešenie problému sa zaznamená do záznamu problémov.

### 6.5.2 Kategorizácia problémov

V článku 12 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/763 sú stanovené štyri typy problémov:

**Typ 1** zodpovedá otázke. V tomto prípade je žiadateľ požiadaný, aby poskytol doplňujúce informácie na objasnenie niektorých aspektov spisu žiadosti.

*Od žiadateľa sa v tomto prípade môže vyžadovať, aby poskytol informácie na objasnenie konkrétnej záležitosti. Napríklad sa zdá, že organizačné schéma predložená žiadateľom poukazuje na zodpovednosť za záležitosti súvisiace s bezpečnosťou, ktoré sa majú istým spôsobom zosúladiť. Zdá sa však, že podporný vysvetľujúci text poukazuje na odlišné zosúladenie, čím sa preukazuje nedostatočné objasnenie zodpovednosti za bezpečnosť.*

**Typ 2** zodpovedá pripomienke alebo poznámke, ktoré sú ponechané na rozhodnutie žiadateľa.

*Napríklad posudzovateľ v spise žiadosti zistil, že medzi referenčnými normami spoločnosti existujú isté nezrovnalosti. Tieto rozdiely súvisia s rôznymi normami, ktoré uplatňujú jednotlivé oddelenia spoločnosti. Síce nemajú dôsledky pre bezpečnosť, ale je potrebné, aby ich žiadateľ vyriešil.*

**Typ 3** zodpovedá nepodstatnému porušeniu predpisov alebo zvýšným obavám. Posudzovateľ, ktorý tento problém predložil, sa dohodne so žiadateľom o tom, či možno riešenie problému odložiť do času po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia. V tomto prípade sa od žiadateľa očakáva, že túto záležitosť vyrieši pred nasledujúcou žiadosťou o obnovenie alebo aktualizáciu. Pred vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia by sa orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti mali dohodnúť, ktorý z nich bude sledovať tieto problémy počas svojich činností dohľadu. Problémy typu 3, ktoré sa nevyriešia pred vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia, budú prenesené do záznamu problémov na prehodnotenie počas nasledujúcej žiadosti o obnovenie/aktualizáciu.

*Zaradenie do „typu 3“ znamená, že zistený problém bude zaznamenaný s očakávaním, že ho žiadateľ počas činností dohľadu po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia vyrieši. Ak pri viacerých problémoch došlo k zaradeniu do kategórie „typ 3“, orgán by mal rozhodnúť o pozdržaní vydania jednotného bezpečnostného osvedčenia, pokiaľ tieto problémy nebudú vyriešené. Posudzovateľ náležite aktualizuje v zázname problémov zostatkový stav (t. j. klasifikuje problém ako „zvýšnú obavu odloženú na účely dohľadu“). Orgán bezpečnostnej certifikácie môže ukončiť zvýšené obavy v nasledujúcej žiadosti o obnovenie/aktualizáciu s prihliadnutím na informácie, ktoré poskytol vnútroštátny bezpečnostný orgán.*

*Posudzovateľ napríklad zistí, že žiadateľ uviedol, že zaviedol proces monitorovania v súlade s nariadením (EÚ) 1078/2012, pričom však zistí, že tento proces akceptovali iba štyri z piatich zmluvných strán. Žiadateľ*

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

potvrdí, že ešte čaká na konečné potvrdenie piatej zmluvnej strany, ktorá bude zodpovedná za úlohy nesúvisiace s bezpečnosťou, napríklad čistenie vlakov. V tomto prípade môže posudzovateľ akceptovať ubezpečenie žiadateľa, že tieto informácie budú poskytnuté a preklasifikuje problém ako zvyšnú obavu, ktorá sa potvrdí neskôr.

**Typ 4** zodpovedá podstatnému porušeniu predpisov, v rámci ktorého je problém vyvolaný nedostatkom informácií alebo nejasnosťou takýchto informácií taký dôležitý, že žiadosť nemôže byť prijatá v súčasnom stave a jednotné bezpečnostné osvedčenie nemôže byť vydané, pokiaľ sa daný problém neuzavrie.

Žiadateľ napríklad podá žiadosť, v ktorej uviedol určité dôkazy o zavedení procesu plánovania zmien. Z analýzy predložených informácií vyplýva, že nariadenie (EÚ) 402/2013 sa neuvádza ako súčasť procesu riadenia rizika. Keďže existuje právna požiadavka používať vo vhodných prípadoch toto nariadenie, ide o podstatný nedostatok v spise žiadosti, ktorý musí byť pred vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia odstránený.

Problémy „typu 4“ budú vo všeobecnosti tie, v prípade ktorých žiadateľ vo svojom spise žiadosti nepreukázal, že dodržiava právne predpisy EÚ alebo vnútroštátne právne predpisy, alebo v prípade ktorých z podpornej dokumentácie vyplýva, že to tak nemusí byť. Jedným z možných riešení na vyriešenie týchto problémov by mohlo byť uloženie obmedzení alebo podmienok používania v jednotnom bezpečnostnom osvedčení. Táto možnosť je vhodná, ak možno obmedzenia alebo podmienky používania jasne vymedziť a ak neovplyvňujú ostatné časti systému riadenia bezpečnosti. Napríklad, organizácia môže špecifikovať, že má v úmysle prevádzkovať osobnú aj nákladnú dopravu, ale neposkytne žiadne dôkazy, že je schopná riadiť riziká spojené s jej prevádzkou nákladnej dopravy. V takomto prípade by jednotné bezpečnostné osvedčenie žiadateľa mohlo byť obmedzené iba na prevádzku osobnej dopravy.

Na základe informácií poskytnutých žiadateľom môže orgán upraviť zostatkový stav problému takto:

- (a) „nevyriešený problém“, ak dôkaz, ktorý poskytol žiadateľ, nie je uspokojivý a ak sú ešte potrebné doplňujúce informácie,
- (b) „zvyšné obavy odložené na účely dohľadu“, ak záležitosť nemá priame dôsledky na úroveň bezpečnosti železničného podniku a preto môže byť odložená na účely dohľadu, alebo
- (c) „uzavretý problém“, ak žiadateľ poskytol vhodnú odpoveď a nepretrvávajú žiadne zvyšné záležitosti vzbudzujúce obavy.

Po doručení odpovede na problém „typu 1“ alebo „typu 4“ posudzovateľ, ktorého sa problém týka, skontroluje odpoveď a preklasifikuje ho tak, aby odrážal skutočnosť, že záležitosť buď bola, alebo nebola uspokojivo vyriešená. V druhom prípade posudzovateľ uvedie svoje rozhodnutie a dôvody pre jeho prijatie v zázname problémov a v prípade potreby požiada o doplňujúce informácie.

Posudzovateľ uvedie, prečo nebol dosiahnutý súlad, je však na žiadateľovi, aby zistil, ako dosiahne súlad a aby sa dohodol s posudzovateľom na časovom rámci na jeho dosiahnutie. Ak časový rámec prekračuje očakávaný dátum certifikácie, je potrebné ďalšie posúdenie toho, či nevyriešené problémy bránia vo vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia.



Ak žiadateľ neposkytne požadované informácie alebo ak doplňujúce informácie poskytnuté v žiadosti nie sú uspokojivé, časový rámec posúdenia sa môže predĺžiť alebo žiadosť môže byť zamietnutá. Zamietnutie žiadosti sa používa ako posledná inštancia a v prípade, ak sa bezpečnostný certifikačný orgán rozhodne použiť ju, rozhodnutie a jeho dôvody sú zaznamenané v správe o posúdení a oznámené žiadateľovi. Každé zamietavé rozhodnutie vyžaduje opätovné predloženie žiadosti.

## 6.6 Audity, kontroly alebo návštevy

Orgán alebo orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti sú oprávnené vykonávať audity, kontroly alebo návštevy na mieste(-ach) žiadateľa.

Na účely tejto príručky:

- › **Audit** je štruktúrovaná intervencia, v ktorej sa skúma železničný podnik na základe konkrétnej normy o riadení bezpečnosti alebo konkrétneho protokolu o audite. Audity sa môžu vykonávať buď mimo miesta alebo na mieste pomocou rôznych techník, ako sú preskúvanie dokumentu, rozhovory alebo výber vzoriek,
- › **Kontrola** je preskúvanie konkrétneho a obmedzeného aspektu činnosti železničného podniku spôsobilým členom orgánu bezpečnostnej certifikácie alebo príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu. Kontrola by sa mala vykonávať na účely stanovenia súladu s požiadavkami systému riadenia bezpečnosti a notifikovanými vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo overenia toho, či to, čo bolo uvedené alebo zaznamenané v dokumentoch na podporu systému riadenia bezpečnosti, sa v praxi skutočne deje. Kontrola v tomto prípade znamená overenie, že proces bol zavedený a ako dobre funguje. Neznamená to overenie existencie určitých dokumentov alebo zariadenia začiar knutím políčka, keďže toto môže iba informovať inšpektora o tom, že niečo existuje, a nie o tom, že sa to používa v praxi.
- › **Návštevy** na mieste žiadateľa iné ako návštevy vykonávané na účely kontroly alebo auditu sú krátkodobé zásahy do konkrétnych častí miesta železničného podniku, ktorých cieľom je monitorovanie správneho vykonávania postupu systému riadenia bezpečnosti.

Účelom takýchto auditov, kontrol alebo návštev na mieste žiadateľa je zhromaždiť dodatočné dôkazy, ktoré sa nedajú získať z preskúmania dokumentácie spisu žiadosti, a uistiť sa, že žiadateľ primerane riešil dotknuté oblasti, ktoré neboli predmetom predchádzajúceho dohľadu. Orgány môžu vydať rozhodnutie o naplánovaní auditu, kontroly alebo návštev v závislosti od kvality posudzovaného spisu, najmä v prípade nových žiadostí, ak neexistujú žiadne záznamy o predchádzajúcich činnostiach dohľadu. Tieto audity, kontroly alebo návštevy žiadateľa na mieste nenahrádzajú priebežný dohľad, ktorý vykonáva vnútroštátny bezpečnostný orgán, a nie sú určené na ich zdvojenie.

## 6.7 Prepojenia medzi posúdením a dohľadom

Posúdenie a následný dohľad sú úzko prepojené, pretože vnútroštátny bezpečnostný orgán dohľadu informujú o výsledkoch posúdenia, pričom na druhej strane vnútroštátny bezpečnostný orgán dohľadu informujú o výsledkoch opätovného posúdenia pred obnovením alebo aktualizáciou jednotného bezpečnostného osvedčenia.

Problémy zistené počas posúdenia môžu byť odložené na účely neskoršieho dohľadu, pokiaľ sa netýkajú podstatných porušení predpisov, ktoré by bránili vydaniu jednotného bezpečnostného osvedčenia (t. j. problémy „typu 4“ alebo viacnásobné problémy „typu 3“), a pod podmienkou, že nadväzujúce opatrenia schváli príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán.

Dohľad pomáha určiť, ako efektívne funguje systém riadenia bezpečnosti, ktorý môže slúžiť ako vstup pre opätovné posúdenie žiadosti pred obnovením alebo aktualizáciou jednotného bezpečnostného osvedčenia. Podobnejšie informácie sa nachádzajú v *príručke agentúry o dohľade*.

## 7 Rozhodcovské konanie, preskúmanie, odvolanie a súdne preskúmanie

### 7.1.1 Rozhodcovské konanie

Rozhodcovské konanie sa uplatňuje iba v prípadoch, ak je agentúra vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie, ako je uvedené v článku 10 ods. 7 smernice (EÚ) 2016/798.

Počas posudzovania bezpečnosti nemusí agentúra pred prijatím rozhodnutia o vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia súhlasiť s posúdením, ktoré vypracoval jeden alebo viaceré vnútroštátne bezpečnostné orgány.

Ak agentúra nesúhlasí so zamietavým posúdením jedného alebo viacerých vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a ak nie je možné dohodnúť sa na vzájomne prijateľnom posúdení, príslušný vnútroštátny orgán (alebo orgány) môže túto záležitosť postúpiť odvolacej rade agentúry. V takomto prípade agentúra pozastaví svoje rozhodnutie až do ukončenia rozhodcovského konania. Z uvedeného dôvodu čas, ktorý uplynul medzi žiadosťou o rozhodcovské konanie a rozhodnutím odvolacej rady, sa nezapočítava do posúdenia bezpečnosti.

Žiadateľ je prostredníctvom jednotného kontaktného miesta informovaný o predĺžení časového rámca pre posúdenie v dôsledku rozhodcovského konania.

Ak odvolacia rada súhlasí s agentúrou, agentúra prijme rozhodnutie a bezodkladne udelí jednotné bezpečnostné osvedčenie. Ak odvolacia rada súhlasí s vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, agentúra bezodkladne udelí jednotné bezpečnostné osvedčenie s oblasťou prevádzky s vylúčením tých častí siete, ktoré dostali zamietavé posúdenie.

### 7.1.2 Preskúmanie

Proces preskúmania sa vzťahuje na agentúru a vnútroštátny bezpečnostný orgán vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie, ako je uvedené v článku 10 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/798.

V prípadoch, ak orgán bezpečnostnej certifikácie odmietne vydať jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie s obmedzeniami alebo podmienkami použitia inými ako sú tie, ktoré žiadateľ identifikoval vo svojom formulári žiadosti, môže žiadateľ požiadať o preskúmanie rozhodnutia do jedného mesiaca od dátumu jeho oznámenia. Túto žiadosť predkladá žiadateľ prostredníctvom jednotného kontaktného miesta.

Žiadateľ riadne odôvodní svoju žiadosť o preskúmanie a priloží zoznam záležitostí, ktoré podľa jeho názoru neboli počas posudzovania bezpečnosti náležite zvážené. Pri tejto príležitosti by si mal žiadateľ uvedomiť, že orgán bezpečnostnej certifikácie nebude brať do úvahy nový doplňujúci dôkaz, ktorý vznikol po oznámení rozhodnutia. Ak si žiadateľ želá posudzovanie nových dôkazov, môže sa tak stať iba v prípade podania novej žiadosti.

Orgán bezpečnostnej certifikácie koná pri preskúmaní prípadu v rámci svojho vnútorného rokovacieho poriadku, ktorým sa zabezpečuje nestrannosť procesu vrátane, pokiaľ je to v primeranej miere možné, využitia posudzovateľov, ktorí sa nezúčastnili prvého posúdenia. Proces preskúmania sa riadi štruktúrou procesu posudzovania bezpečnosti, ale obmedzuje sa iba na tie záležitosti, ktoré boli základom pre zamietavé rozhodnutie pri prvom posúdení. Navyše, dotknuté orgány nevykonajú žiadny audit, kontrolu alebo návštevu v sídle žiadateľa vo vzťahu k zoznamu nedostatkov, ktoré sú priložené k žiadosti o preskúmanie.



Rozhodnutie orgánu bezpečnostnej certifikácie potvrdiť alebo zrušiť svoje prvé rozhodnutie sa všetkým stranám zapojeným do posudzovania bezpečnosti vrátane žiadateľa oznámi prostredníctvom jednotného kontaktného miesta do dvoch mesiacov od dátumu prijatia žiadosti o preskúmanie. Ak sa v rámci procesu preskúmania zruší zamietavé rozhodnutie, orgán bezpečnostnej certifikácie bezodkladne vydá nové jednotné bezpečnostné osvedčenie. Preskúmané osvedčenie je rovnaký typ osvedčenia (nové/zmenené/obnovené) ako pôvodné, ktoré podlieha procesu preskúmania. Pôvodné osvedčenie sa v databáze ERADIS označí ako zrušené. Ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie orgánu bezpečnostnej certifikácie, žiadateľ môže podať odvolanie buď:

- › odvolacej rade v prípade žiadostí, pre ktoré bola ako orgán bezpečnostného osvedčenia vybraná agentúra - pozri tiež oddiel 7.1.3); alebo
- › vnútroštátnemu odvolaciemu orgánu, a to v súlade s príslušným vnútroštátnym postupom v prípade žiadostí, pri ktorých ako orgán bezpečnostnej certifikácie vystupuje vnútroštátny bezpečnostný orgán.

### 7.1.3 Odvolanie



**Po žiadosti o preskúmanie** a v prípadoch, ak sa potvrdí zamietavé rozhodnutie, sa žiadateľ ešte môže odvolať proti rozhodnutiu orgánu bezpečnostnej certifikácie, ako je uvedené v článku 10 ods. 12 smernice (EÚ) 2016/798.

Podľa článku 59 nariadenia o agentúre (EÚ) 2016/796 fyzické alebo právnické osoby sa takisto môžu odvolať proti rozhodnutiu, ktoré sa ich priamo a individuálne týka, a to aj keď je toto rozhodnutie adresované inej osobe (t. j. v tomto prípade žiadateľovi).

V prípade, ak je vnútroštátny bezpečnostný orgán orgánom bezpečnostnej certifikácie, odvolacie konanie je opísané v praktickej príručke vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

**V prípade, ak je orgánom bezpečnostnej certifikácie agentúra**, uplatňuje sa nasledujúce odvolacie konanie.

Žiadateľ podá svoje odvolanie Odvolacej rade. Agentúra zväži, či má alebo nemá zrušiť výkon svojho rozhodnutia a informuje o tejto skutočnosti príslušné orgány zapojené do bezpečnostného posudzovania a žiadateľa prostredníctvom jednotného miesta kontaktu. Odvolacia rada rozhodne do troch mesiacov od dátumu, kedy bolo odvolanie podané, či dôjde k prijatiu alebo zamietnutiu odvolania. Rozhodnutie Odvolacej rady sa taktiež zaznamenáva v jednotnom mieste kontaktu.

Ak odvolacia rada zistí, že dôvody odvolania sú opodstatnené, postúpi vec agentúre. Agentúra v koordinácii s iným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom (alebo orgánmi), ktorého sa týka oblasť činnosti, preskúma svoje rozhodnutie na základe odporúčania(-í) odvolacej rady. Tento proces sa riadi vnútorným rokovacím poriadkom agentúry a zabezpečuje neustrannosť vrátane čo najväčšieho možného využitia posudzovateľa(-ov), ktorý(-í) sa nezúčastnil(-i) prvého posúdenia. Rozhodnutia odvolacej rady sa zaznamenávajú v jednotnom kontaktnom mieste.

Ak sa zruší rozhodnutie, ktoré podlieha odvolaciemu procesu buď v odvolacej rade, alebo vo vnútroštátnom odvolacom orgáne, orgán bezpečnostnej certifikácie bezodkladne vydá jednotné bezpečnostné osvedčenie a v každom prípade najneskôr do jedného mesiaca od oznámenia zistení odvolacej rady.

Procesné pravidlá vzťahujúce sa na odvolanie sú podrobnejšie opísané vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2018/867 [rokovací poriadok odvolacej rady (rád) agentúry]. Poplatok za odvolanie je stanovený v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/764 o poplatkoch a úhradách.

---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

#### 7.1.4 *Súdne preskúmanie*

Rozhodnutia, ktoré prijal orgán bezpečnostnej certifikácie, podliehajú súdnemu preskúmaniu.

**Ak je agentúra orgánom bezpečnostnej certifikácie**, jej rozhodnutia podliehajú súdnemu preskúmaniu podľa článku 263 Zmluvy o fungovaní Európskej únie. Konanie vo veci zrušenia rozhodnutia agentúry alebo vo veci nečinnosti v stanovených lehotách možno podať na Súdny dvor EÚ až po vyčerpaní odvolacieho konania (pozri tiež oddiel 7.1.3), ako je stanovené v článku 63 nariadenia (EÚ) 2016/796.

**Ak je vnútroštátny bezpečnostný orgán orgánom bezpečnostnej certifikácie**, jeho rozhodnutia podliehajú súdnemu preskúmaniu podľa ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov. Postup žiadosti o súdne preskúmanie je opísaný v praktickej príručke príslušného vnútroštátneho bezpečnostného orgánu.

## 8 Aktualizácia a obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia

Podľa článku 10 ods. 13 a článku 10 ods. 14 smernice (EÚ) 2016/798 sa jednotné bezpečnostné osvedčenie musí aktualizovať v prípade, ak železničný podnik prijme **zásadné zmeny týkajúce sa typu alebo rozsahu činnosti, alebo v prípade rozšírenia oblasti činnosti**. Držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia musí orgán bezpečnostnej certifikácie bezodkladne informovať vždy, ak navrhuje vykonať takéto zmeny. Tieto zmeny môžu byť technického, prevádzkového alebo organizačného charakteru.

Aktualizované jednotné bezpečnostné osvedčenie sa môže vyžadovať v prípade podstatných zmien v regulačnom rámci pre oblasť bezpečnosti v súlade s článkom 10 ods. 15 smernice (EÚ) 2016/798.



Jednotné bezpečnostné osvedčenie môže byť potrebné aktualizovať aj vtedy, keď sa zmenia podmienky, na základe ktorých bolo vydané, ale bez toho, aby to malo akýkoľvek vplyv na typ, rozsah alebo oblasť prevádzky.

Obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia je potrebné pre tie železničné podniky, ktoré už majú platné jednotné bezpečnostné osvedčenia a po uplynutí platnosti svojho súčasného jednotného bezpečnostného osvedčenia chcú pokračovať v železničnej prevádzke.

Orgán bezpečnostnej certifikácie môže upriamiť pozornosť žiadateľa na skutočnosť, že jeho jednotné bezpečnostné osvedčenie by malo byť aktualizované alebo obnovené. Potreba žiadosti o aktualizáciu alebo obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia by nemala vychádzať z iniciatívy orgánu bezpečnostnej certifikácie, ale z konania železničného podniku.

Pri žiadosti o aktualizáciu alebo obnovenie musí mať železničný podnik platné jednotné bezpečnostné osvedčenie (alebo platnú časť A a súvisiacu časť B bezpečnostných osvedčení) pre oblasť činnosti, na ktorú sa má vzťahovať jednotné bezpečnostné osvedčenie.

### 8.1 Posúdenie potreby aktualizácie jednotného bezpečnostného osvedčenia

Súhrnne možno povedať, že:

- (a) železničný podnik vytvára a používa systém riadenia bezpečnosti na zabezpečenie riadenia všetkých rizík spojených s jeho činnosťami vrátane bezpečného riadenia zmien. Železničný podnik ako súčasť systému riadenia bezpečnosti monitoruje aj správne uplatňovanie a účinnosť mechanizmov systému riadenia bezpečnosti vrátane opatrení na riadenie rizík,
- (b) orgán bezpečnostnej certifikácie je zodpovedný za vydanie bezpečnostného osvedčenia. Po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia vykoná vnútroštatny bezpečnostný orgán dohľad s cieľom dohliadať na pretrvávajúci súlad systému riadenia bezpečnosti železničného podniku s jeho právnymi povinnosťami,
- (c) v článku 10 ods. 13, článku 10 ods. 14 a článku 10 ods. 15 smernice (EÚ) 2016/798 sú stanovené podmienky pre aktualizáciu bezpečnostného osvedčenia,
- (d) podľa prílohy II k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/763 je držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia povinný informovať orgán bezpečnostnej certifikácie o všetkých podstatných zmenách typu, rozsahu alebo oblasti činnosti.

Železničný podnik podáva žiadosť o aktualizáciu svojho platného jednotného bezpečnostného osvedčenia cez jednotné kontaktné miesto.

Žiadateľ opisuje navrhované zmeny vrátane všetkých opatrení prijatých na zmiernenie rizika, ktoré zahŕňajú zmenu jeho mechanizmov systému riadenia bezpečnosti. Zmeny vykonané v dokumentácii môžu byť označené mnohými spôsobmi, napríklad pomocou tabuľky alebo zvýrazneného textu, ale musia byť jasne označené v tabuľkách, ktoré odkazujú na listinné dôkazy s právnymi požiadavkami priloženými k spisu žiadosti.

V prípade aktualizácie jednotného bezpečnostného osvedčenia by rozsah opätovného posúdenia systému riadenia bezpečnosti mal v každom prípade zodpovedať úrovni rizika, ktoré vzniklo na základe zmeny(-ien) a mal by sa zameriavať na príslušné oblasti.

S cieľom identifikovať príslušné požiadavky, na základe ktorých dôjde k posúdeniu žiadosti o aktualizáciu, orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti skontrolujú zmeny v listinných dôkazoch, ktoré boli predložené v predchádzajúcej žiadosti a zväžia výsledky predchádzajúcich činností dohľadu.



Tým sa však nevylučuje, aby orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti v niektorých prípadoch vykonali úplné opätovné posúdenie spisu žiadosti. Úplné opätovné posúdenie by sa mohlo vykonať napríklad vtedy, ak žiadateľ neposkytne dostatočné informácie o zmenách vykonaných v jeho systéme riadenia bezpečnosti alebo v prechodnej fáze z jedného regulačného režimu na druhý, alebo ak existujú závažné dôvody vzbudzujúce obavy vyvolané počas predchádzajúcich činností dohľadu.

### 8.1.1 Typ a rozsah činnosti



Pojmy „typ“ a „rozsah“ činnosti sú vymedzené v článku 3 smernice (EÚ) 2016/798 takto:

(a) **typ činnosti** je charakterizovaný:

1. osobnou dopravou, do ktorej patria alebo nepatria služby vysokorychlostnej dopravy,
2. nákladnou dopravou, do ktorej patrí alebo nepatrí doprava nebezpečného tovaru, a
3. iba posunovacími službami;

(b) **rozsah činnosti** je charakterizovaný:

1. počtom cestujúcich a/alebo objemom tovaru, a
2. odhadovanou veľkosťou dotknutého železničného podniku podľa počtu zamestnancov pracujúcich v odvetví železníc (mikropodnik, malý podnik, stredný podnik, veľký podnik).

Okrem toho, pokiaľ ide o typ činnosti, bolo uznané, že môžu existovať iné typy služieb, napríklad prevádzky na súkromných vedľajších koľajach, testovanie vozidiel atď. Tieto ďalšie typy služieb by sa mali uviesť vo formulári žiadosti.

### 8.1.2 Rozšírenie oblasti činnosti

V prípade rozšírenia oblasti činnosti vykoná železničný podnik potrebné zmeny v dôkazoch predložených v predchádzajúcej žiadosti. Mali by sa vzťahovať na príslušné požiadavky stanovené v notifikovaných vnútroštátnych predpisoch pre novú oblasť činnosti.

Ak sa podá takáto žiadosť o aktualizáciu, budú o tom informované všetky orgány zapojené do predchádzajúceho posúdenia bezpečnosti, aj keď sa zmena týka iba jedného orgánu.

### 8.1.3 Zmena regulačného rámca pre oblasť bezpečnosti

Akékoľvek podstatné zmeny regulačného rámca pre oblasť bezpečnosti (napr. nové nariadenie EÚ, vnútroštátne nariadenie vrátane nových alebo revidovaných notifikovaných vnútroštátnych bezpečnostných predpisov) musí železničný podnik identifikovať a riadiť prostredníctvom svojich procesov systému riadenia bezpečnosti (napr. súlad s právnymi alebo inými bezpečnostnými požiadavkami, proces riadenia zmien). Železničný podnik je následne zodpovedný za dodržiavanie nových alebo revidovaných právnych požiadaviek. Vnútroštátny bezpečnostný orgán musí v rámci svojich povinností podporovať regulačný rámec pre oblasť bezpečnosti. Z tohto dôvodu sa očakáva, že vnútroštátny bezpečnostný orgán poskytne vhodnú podporu železničnému podniku, pokiaľ ide o porozumenie obsahu zmien vykonaných v regulačnom rámci pre oblasť bezpečnosti.

### 8.1.4 Zmena podmienok, na základe ktorých bolo vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie

Železničný podnik je vo všeobecnosti zodpovedný za zapojenie orgánu bezpečnostnej certifikácie do plánovania zmeny podmienok, za ktorých bolo vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie. Týka sa to rôznych zmien, ktoré železničný podnik môže plánovať. Tie môžu byť v škále od jednoduchých administratívnych zmien až po podstatné prevádzkové zmeny (napr. zmena postupov systému riadenia bezpečnosti, ktoré boli označené ako významné podľa nariadenia (EÚ) 402/2013).

Administratívne zmeny sú obmedzené na zmeny základných informácií v jednotnom bezpečnostnom osvedčení (napr. označenie právnej formy, registračné číslo a identifikačné číslo pre DPH) bez toho, aby to malo vplyv na typ, rozsah alebo oblasť činnosti. V prípade takýchto administratívnych zmien môže byť uplatniteľný zjednodušený proces aktualizácie jednotného bezpečnostného osvedčenia a orgán bezpečnostnej certifikácie na žiadosť železničného podniku rozhodne, či je potrebné aktualizovať jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Pred prijatím rozhodnutia o uplatňovaní tohto zjednodušeného postupu sa orgánu bezpečnostnej certifikácie odporúča, aby skontroloval, či oznámená zmena nezakrýva organizačné zmeny, ktoré môžu ovplyvniť prevádzku vlaku (napr. zmenu mena alebo registračných údajov v dôsledku reštrukturalizácie spoločnosti alebo zlúčenia dvoch rôznych spoločností s prerozdelením úloh a povinností súvisiacich s bezpečnosťou).

### 8.1.5 Príklady zmien, ktoré by si mohli vyžadovať aktualizáciu bezpečnostného osvedčenia

Každá podstatná zmena typu alebo rozsahu činnosti si vyžaduje aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia. Okrem toho, každé rozšírenie oblasti činnosti si vyžaduje aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia. Ustanovenia v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku by mali byť stanovené tak, aby platili pre zamýšľanú oblasť činnosti (napr. infraštruktúry jednotlivých členských štátov).

Vo väčšine prípadov si zmena typu činnosti špecifikovaná v osvedčení vyžaduje aktualizáciu.

Zmeny rozsahu činnosti si vyžadujú väčšiu úvahu, pretože tieto informácie sa v osvedčení priamo neodrážajú a sú väčšmi závislé od zmien v zdrojoch spoločnosti a jej obchodnej výkonnosti.

Všetky zmeny uznané ako „podstatné“ vedú k opätovnému posúdeniu a aktualizácii osvedčenia. Platí to vtedy, ak príslušná zmena vyplýva z vývoja podnikania v rámci spoločnosti alebo z prevzatia inej činnosti spoločnosti.

Napríklad ak má železničný podnik poskytujúci osobnú dopravu v úmysle prevádzkovať aj nákladnú dopravu buď po zlúčení, alebo nadobudnutí inej spoločnosti, malo by sa to považovať za „podstatnú zmenu“ „typu a rozsahu“ služby poskytovanej železničným podnikom a jednotné bezpečnostné osvedčenie by sa malo aktualizovať.

Ak zmena nemá vplyv na typ alebo rozsah činnosti alebo ak potreba aktualizácie jednotného železničného osvedčenia nie je zjavná, otázku nového alebo zvýšeného rizika pre činnosť železničného podniku môže byť potrebné považovať za parameter. Okrem toho by sa malo spochybníť, či táto zmena môže byť bezpečne riadená prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti železničného podniku. Ako už bolo uvedené, rozsah opätovného posúdenia systému riadenia bezpečnosti musí v každom prípade zodpovedať úrovni rizika, ktoré predstavuje zmena(-y) a charakteru a významu zmeny(-ien):

- (a) **Príklad 1:** zmena označenia právnej formy železničnej spoločnosti si vyžaduje aktualizáciu osvedčenia. Zmena označenia právnej formy železničnej spoločnosti by však nemala vyžadovať opätovné posúdenie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku, keďže ide o akt administratívneho charakteru a jeho prevádzka sa nemení,
- (b) **Príklad 2:** zmeny smerom k nižšiemu riziku (napr. zmena z osobnej dopravy, do ktorej patria služby vysokorýchlostnej dopravy, na osobnú dopravu, do ktorej nepatria služby vysokorýchlostnej dopravy) sú spravidla administratívna činnosť iba s minimálnymi kontrolami dôsledkov pre systém riadenia bezpečnosti železničnej spoločnosti,
- (c) **Príklad 3:** zmeny smerom k vyššiemu riziku (napr. z nákladnej dopravy, do ktorej nepatrí doprava nebezpečného tovaru, na nákladnú dopravu, do ktorej patrí doprava nebezpečného tovaru) by sa mali považovať za podstatnú zmenu. Preto by sa malo vyžadovať posúdenie zmeny podľa ustanovení systému riadenia bezpečnosti a aktualizácia jednotného bezpečnostného osvedčenia,
- (d) zmeny, ktoré potenciálne predstavujú vyššie riziko pre prevádzku, by sa mohli považovať za podstatné a mohli by si preto vyžadovať posúdenie zmeny podľa ustanovení systému riadenia bezpečnosti a prípadne aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia:
  - 1. **Príklad 4:** zavedenie „prevádzky len zo strany rušňovodiča“ v rámci spoločnosti predtým pôsobiacej s vlakovým personálom alebo zamestnancami, ktorí pomáhajú rušňovodičovi pri činnostiach v rámci platformy, by sa mali považovať za podstatnú zmenu,
  - 2. **Príklad 5:** prevádzkovatelia nákladnej dopravy, ktorí prechádzajú na trh osobnej dopravy buď prevádzkovaním charterových spojov alebo vedľajších služieb pre prevádzkovateľov osobnej železničnej dopravy, by sa mali považovať za podstatnú zmenu,
- (e) **Príklad 6:** so zreteľom na skutočnosť, že vnútorná reštrukturalizácia železničnej spoločnosti by mohla mať nepriaznivé účinky na mechanizmy systému riadenia bezpečnosti a že existujúce procesy a postupy systému riadenia bezpečnosti musia byť prepracované alebo musia byť vyvinuté nové, by sa takáto zmena mohla považovať za podstatnú zmenu, ktorá si vyžaduje hlbšie a komplexnejšie opätovné posúdenie systému riadenia bezpečnosti železničného podniku.
- (f) **Príklad 7:** zmena trasy by mohla byť podstatná, ak sa činnosť navrhuje pre trať alebo časť siete, na ktorej železničný podnik predtým nevykonával žiadnu činnosť (s výnimkou dočasných odchýlok) a táto nová trasa by zvýšila riziko (napr. vystavenie tohto železničného podniku novému riziku). Príkladom takejto zmeny môže byť začatie prevádzky cez podzemnú stanicu alebo dlhé tunely,
- (g) **Príklad 8:** zvýšenie frekvencie prevádzky by mohlo viesť k zvýšeniu rizika pre železničný podnik, napr. potenciálne riziká vyplývajúce z preťaženia. Tieto zmeny by sa nemali považovať za podstatné. Môžu byť bezpečne riadené prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti železničného podniku:
  - 1. systém riadenia bezpečnosti má zavedené procesy a postupy na udržanie rizík pod kontrolou a na prijatie príslušných preventívnych alebo nápravných opatrení v prípade zistenia porušenia predpisov počas monitorovania prevádzky železničným podnikom,

2. železničný podnik oznámi zmeny vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, aby vnútroštátny bezpečnostný orgán mohol určiť dodatočné úlohy v oblasti dohľadu, ktoré by mali byť zahrnuté do jeho stratégie a plánu pre dohľad nad železničným podnikom,
- (h) **Príklad 9:** podobne by sa zvýšením „osobokilometrov na trase za rok“ alebo „nákladných tonokilometrov za rok“ mohlo zvýšiť riziko, keďže je dotknutý rozsah činnosti. Tieto zmeny a súvisiace riziká však môžu byť bezpečne riadené aj prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti železničného podniku. Vnútroštátny bezpečnostný orgán môže overiť, ako sa toto riadenie vykonáva počas činností dohľadu železničného podniku, pričom zohľadní informácie o riadení zmien, ktoré oznámil železničný podnik.

## 8.2 Obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia

Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa obnovuje na žiadosť žiadateľa pred uplynutím jeho platnosti, aby sa zabezpečila kontinuita certifikácie. Žiadateľ požiada o obnovenie svojho platného jednotného bezpečnostného osvedčenia prostredníctvom jednotného kontaktného miesta (pozri tiež oddiel 3.2).

V prípade obnovenia sa orgány, ktorých sa týka oblasť činnosti, riadia cieleným a primeraným prístupom k opätovnému posúdeniu, kontrolujú zmeny v dôkazoch predložených v predchádzajúcej žiadosti a takisto posudzujú výsledky predchádzajúcich činností dohľadu s cieľom identifikovať príslušné požiadavky, na základe ktorých posúdia žiadosť o obnovenie.



Tým sa však nevylučuje, aby orgány zapojené do posudzovania bezpečnosti v niektorých prípadoch vykonali úplné opätovné posúdenie spisu žiadosti. Úplné prehodnotenie by sa mohlo vykonať napríklad, ak žiadateľ neposkytne dostatočné informácie o zmenách vo svojom systéme riadenia bezpečnosti alebo ak existujú vážne dôvody na obavy vyplývajúce z predchádzajúcich činností dohľadu.



Žiadosť o obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia sa môže zlúčiť so žiadosťou o aktualizáciu toho istého jednotného bezpečnostného osvedčenia. Napríklad žiadateľ, ktorý má jednotné bezpečnostné osvedčenie pokrývajúce oblasť činnosti dvoch členských štátov.

## 9 Obmedzenie alebo zrušenie jednotného bezpečnostného osvedčenia

Jednotné bezpečnostné osvedčenie môže obmedziť alebo zrušiť orgán bezpečnostnej certifikácie, ktorý ho vydal. K takémuto obmedzeniu alebo zrušeniu dôjde vtedy, ak vnútroštátny bezpečnostný orgán oznámi orgánu bezpečnostnej certifikácie, že na základe jeho činností dohľadu už držiteľ jednotného bezpečnostného osvedčenia nespĺňa podmienky, na základe ktorých bolo vydané.

Ak vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí závažné bezpečnostné riziko, môže sa rozhodnúť, že prijme primerané opatrenia na presadzovanie predpisov. Vnútroštátny bezpečnostný orgán môže napríklad rozhodnúť o pozastavení železničnej prevádzky železničného podniku. Orgán bezpečnostnej certifikácie na základe tohto rozhodnutia vyhodnotí potrebu aktualizácie jednotného bezpečnostného osvedčenia s obmedzeniami alebo ho ako poslednú možnosť zruší. Ak je agentúra vo funkcii orgánu bezpečnostnej certifikácie, medzi orgánmi, ktorých sa dotýka oblasť činnosti, sa pred prijatím rozhodnutia vykoná koordinácia.

Železničný podnik, ktorého jednotné bezpečnostné osvedčenie bolo obmedzené alebo zrušené, má právo sa odvolať proti rozhodnutiu orgánu bezpečnostnej certifikácie (pozri oddiel 7.1.3).

Akákoľvek požiadavka národného bezpečnostného orgánu na odvolanie platného bezpečnostného osvedčenia sa spravuje priamo v databáze ERADIS v súlade s existujúcimi postupmi.



## Príloha Pokyny na použitie vzhľadom na obsah žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie

Na podanie žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo žiadosti o predbežné oboznámenie je žiadateľ požiadaný o vyplnenie formulára žiadosti.

Nasledujúca tabuľka obsahuje komentáre k použitiu, pokiaľ ide o obsah žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie uvedený v prílohe I vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2018/763. V záujme jednoduchšej orientácie a usmernenia sa v tejto tabuľke znovu používa rovnaké číslovanie ako v prílohe I k uvedenému vykonávaciemu nariadeniu.

*Tabuľka 1: Komentáre k použitiu žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie*

<i>Príloha I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/763.</i>	<i>Komentár</i>
1.1-1.3	<p>Žiadateľ vyberie relevantný typ žiadosti takto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› „nová“: ak sa prvýkrát žiada o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo ak bolo zrušené predchádzajúce jednotné bezpečnostné osvedčenie,</li> <li>› „obnovenie“: ak čoskoro uplynie platnosť predchádzajúceho (jednotného) bezpečnostného osvedčenia a obdobie jeho platnosti je potrebné predĺžiť, aby sa zabezpečila kontinuita železničnej prevádzky,</li> <li>› „aktualizácia“: ak sa podstatne zmení typ alebo rozsah činnosti, alebo v dôsledku podstatných zmien regulačného rámca pre oblasť bezpečnosti, alebo ak sa zmenili podmienky, na základe ktorých bolo (jednotné) bezpečnostné osvedčenie vydané.</li> </ul>
1.2	Jednotné bezpečnostné osvedčenie sa obnovuje na žiadosť železničného podniku v intervaloch, ktoré nepresahujú päť rokov v súlade s článkom 10 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/798.
1.4	Po podaní žiadosti o obnovenie alebo aktualizáciu uveďte EIN predchádzajúceho (jednotného) bezpečnostného osvedčenia (napr. jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo časť A bezpečnostného osvedčenia), v súvislosti s ktorým sa žiadosť podáva orgánu bezpečnostnej certifikácie.
2.1-2.2	Ak sa žiadosť týka služieb osobnej dopravy (buď ako časť žiadosti alebo celá žiadosť), treba začiaroknutím príslušného poľa uviesť, či prevádzka bude alebo nebude zahŕňať aj služby vysokorýchlostnej dopravy: zvoliť možno iba jeden variant. Medzi služby uvedené pri zvolenom variante 2.1 alebo 2.2 však takisto patria všetky ďalšie typy osobnej prevádzky (t. j. regionálna doprava, doprava na krátku, strednú, dlhú vzdialenosť atď.), ako i všetky ďalšie služby nevyhnutné pri poskytovaní služieb osobnej dopravy, ktorých sa žiadosť týka (napr. posun). Pokiaľ ide o vymedzenia služieb vysokorýchlostnej dopravy, odkazuje sa na prílohu I k smernici (EÚ) 2016/797.

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

<i>Príloha I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/763.</i>	<i>Komentár</i>
2.3-2.4	Ak sa žiadosť týka služieb nákladnej dopravy (buď ako časť žiadosti alebo celá žiadosť), treba začiarknutím príslušného poľa uviesť, či prevádzka bude alebo nebude zahŕňať dopravu nebezpečného tovaru: zvoliť možno iba jeden variant. Medzi služby uvedené pri zvolenom variante 2.3 alebo 2.4 však takisto patria akékoľvek ďalšie typy nákladnej dopravy, o ktorých nie je výslovná zmienka, ako i všetky ďalšie služby nevyhnutné pre poskytovanie služieb nákladnej dopravy, ktorých sa žiadosť týka (napr. posun). Žiadateľ si má tiež uvedomiť, že ak vyberie „nebezpečný tovar“, bude musieť poskytnúť dôkaz o súlade s predpismi o železničnej preprave nebezpečného tovaru.
2.5	Toto pole sa označí, ak žiadateľ plánuje poskytovať iba služby posunu bez osobnej alebo nákladnej dopravy. Žiadateľ špecifikuje, či plánované služby budú alebo nebudú zahŕňať posun nákladných vozňov s nebezpečným tovarom. Toto pole môže byť vybrané aj spolu s poľom 2.6, ak žiadateľ plánuje vykonávať iné typy činností.
2.6	Ak má žiadateľ v úmysle vykonávať iné typy činností, musí uviesť, o aké služby ide, napríklad: <ul style="list-style-type: none"> <li>› prevádzka vozidiel na súkromných vedľajších koľajach, ak nie sú vylúčené z rozsahu jeho systému riadenia bezpečnosti v súlade s článkom 2 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798,</li> <li>› testovanie jazdných vlastností vozidiel a/alebo statických skúšok vozidiel,</li> <li>› prevádzka vozidiel na údržbu infraštruktúry.</li> <li>› Akékoľvek strediská odbornej prípravy sa budú uznávať v súlade s článkom 5 rozhodnutia Komisie 2011/765/EÚ (podrobnejšie informácie pozri v oddiele 4).</li> </ul> V tomto poli je možné doplniť akékoľvek ďalšie konkrétne vnútroštátne špecifiká týkajúce sa typu(-ov) činností.
3.1	Je potrebné uviesť plánovaný dátum začatia poskytovania služby, ktorej sa žiadosť týka, alebo v prípade obnoveného či aktualizovaného/zmeneného a doplneného osvedčenia dátum, ku ktorému má osvedčenie nadobudnúť platnosť a nahradiť predchádzajúce osvedčenie.
3.2	Žiadateľ musí vybrať členský štát, ktorého sa týka plánovaná oblasť činnosti.

<i>Príloha I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/763.</i>	<i>Komentár</i>
3.3	<p>Žiadateľ vymedzí plánovanú oblasť činnosti, ktorá môže zahŕňať celú železničnú sieť jedného alebo viacerých členských štátov, alebo iba jej vymedzenú časť. V prípade, že má žiadateľ v úmysle prevádzkovať iba vymedzenú časť siete, musí:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› buď opísať oblasť činnosti, ktorú plánuje prevádzkovať, a to „od bodu A do bodu B“ (napr. Paríž – Brusel), alebo</li> <li>› uviesť zoznam sietí, na ktorých plánuje prevádzkovať, alebo</li> <li>› jasne uviesť všetky trate vrátane všetkých príslušných odklonení tratí, na ktorých sa služby plánujú prevádzkovať.</li> </ul> <p>Žiadatelia musia uviesť trate použitím označenia/názvov tratí, ktoré sú uvedené v podmienkach používania siete (pozri článok 3 a prílohu IV k smernici 2012/34/EÚ). Tiež sa odporúča uviesť typ signalizačných systémov, ktoré plánujú používať, a ich geografický rozsah.</p> <p>Treba mať na pamäti, že ak sa žiadateľ rozhodne požiadať o podrobnú oblasť činnosti, každá zmena v tejto oblasti si bude vyžadovať aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia. Spôsob, akým je oblasť činnosti vymedzená, je obchodným rozhodnutím žiadateľa.</p>
3.4	Ak žiadateľ pôsobí v susednom členskom štáte(-och) na stanici(-iach), ktoré sa nachádzajú blízko hraníc, musí ich jasne označiť.
4.1-4.2	Ak je oblasť činnosti obmedzená na jeden členský štát, žiadateľ môže ako orgán bezpečnostnej certifikácie (alebo vydávajúci orgán) vybrať agentúru alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán. Žiadateľ vyberie agentúru, ak je oblasťou činnosti viac ako jeden členský štát.
5.1	Treba uviesť iba označenie právnej formy.
5.2	Na tomto mieste sa môže uviesť skratka železničného podniku (nepovinné).
5.3-5.7	<p>Aby mohol orgán bezpečnostnej certifikácie nadviazať kontakt so železničným podnikom, každý žiadateľ poskytne potrebné informácie.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>› Telefónne čísla by mali obsahovať číslo na spojovateľa železničného podniku a nie na osobu zodpovednú za proces posudzovania.</li> <li>› Telefónne a faxové čísla by mali obsahovať kód krajiny.</li> <li>› E-mailová adresa by mala byť adresou všeobecnej e-mailovej schránky železničného podniku.</li> <li>› Kontaktné údaje o železničnom podniku by mali obsahovať všeobecnú adresu, ale bez odkazov na konkrétnu osobu, pretože tieto informácie možno uviesť v bodoch 6.1 až 6.6. Uvedenie adresy webového sídla (5.7) nie je povinné.</li> </ul>

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

<i>Príloha I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/763.</i>	<i>Komentár</i>
5.8-5.9	Ak je železničnému podniku, ktorého sa žiadosť týka, podľa vnútroštátnych právnych predpisov pridelených viac registračných čísel, formulár jednotného kontaktného miesta umožňuje uviesť IČ pre DPH (5.9) a druhé registračné číslo (5.8) (napr. IČ podľa obchodného registra).
5.10	V prípade potreby možno doplniť údaje, ktoré sa výslovne nevyžadujú v iných poliach.
6.1-6.8	Počas celého procesu posudzovania je kontaktnou osobou rozhranie medzi železničným podnikom, ktorý podáva žiadosť o jednotné bezpečnostné osvedčenie, a orgánom bezpečnostnej certifikácie, a podľa potreby príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom (alebo orgánmi). Kontaktná osoba poskytuje podporu, pomoc, informácie, vysvetlenia, a podľa potreby je referenčným bodom pre orgán bezpečnostnej certifikácie a príslušný vnútroštátny bezpečnostný orgán (alebo orgány). Kontaktná osoba je oprávnená a splnomocnená zastupovať organizáciu žiadateľa. Ak je to potrebné, telefónne a faxové čísla by mali obsahovať kód krajiny.
7.1	Tieto zdokumentované informácie sa predkladajú pri podávaní žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie. Ak sa podá žiadosť o obnovenie alebo aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia, potom zmeny vykonané v informáciách predložených v predchádzajúcej žiadosti musia byť podľa potreby jasne označené v príslušných dokumentoch. „Zhrnutím príručky systému riadenia bezpečnosti“ sa tu rozumie dokument, ktorý je prehľadom systému riadenia bezpečnosti podniku a zdôrazňuje jeho hlavné prvky. Musí byť podrobný a poskytnúť podporné informácie na preukázanie súladu so systémom riadenia bezpečnosti na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/763, pričom v relevantných prípadoch obsahuje krížové odkazy na podrobnejšie dokumenty. Malo by sa jasne odkazovať na procesy a dokumenty, v prípade ktorých sú použiteľné a zavedené technické špecifikácie interoperability (TSI). S cieľom vyhnúť sa duplicitnej práci a znížiť množstvo informácií by sa mala predkladať len súhrnná dokumentácia týkajúca sa prvkov, ktoré spĺňajú požiadavky TSI a ostatné platné právne predpisy EÚ.
7.2	Porovnávací tabuľka zaznamenávajúca hlavné prvky systému riadenia bezpečnosti železničného podniku na základe kritérií posudzovania stanovených v prílohe II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/763, ktorá poskytuje dôkaz o súlade všeobecných ustanovení systému riadenia bezpečnosti s požiadavkami článku 9 smernice (EÚ) 2016/798. Takisto údaj, kde v dokumentácii systému riadenia bezpečnosti sú splnené požiadavky platnej funkčnej technickej špecifikácie pre interoperabilitu týkajúce sa subsystému prevádzka a riadenie dopravy.
8.1	Žiadateľ predloží dokumentáciu o notifikovaných vnútroštátnych predpisoch, ktoré sa vzťahujú na služby určené na prevádzku s požadovaným osvedčením. Osobitná dokumentácia týkajúca sa prevádzky železničnej dopravy v sieti (alebo jej časti) každého členského štátu, v ktorom má žiadateľ v úmysle vykonávať svoju činnosť, je podľa potreby súčasťou samostatných príloh k formuláru žiadosti v súlade s jazykovou politikou stanovenou vnútroštátnym bezpečnostným orgánom príslušného členského štátu (-ov).

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

<i>Príloha I k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) 2018/763.</i>	<i>Komentár</i>
8.2	Porovnávací tabuľka zaznamenávajúca špecifické prvky systému riadenia bezpečnosti železničného podniku na základe požiadaviek stanovených v príslušných notifikovaných vnútroštátnych predpisoch, ktorá poskytuje dôkaz o súlade osobitných ustanovení systému riadenia bezpečnosti s platnými požiadavkami stanovenými v notifikovaných vnútroštátnych predpisoch.
9.1	Súčasný stav akčného plánu (alebo plánov), ktorý stanovil železničný podnik na riešenie prípadného podstatného porušenia predpisov a iných oblastí záujmu zistených počas činností dohľadu od predchádzajúceho posúdenia.
9.2	Súčasný stav akčného plánu (alebo plánov), ktorý stanovil železničný podnik na riešenie ostatných obáv pochádzajúcich z predchádzajúcich posúdení.

---

The NSA SK has kindly provided its assistance to the revision of the translation of this guide.

Where it appears that there are differences between the translated version and the English version, the English version takes precedence.

---