

Making the railway system
work better for society.

4. železničný balík

Čo je 4. železničný balík a jeho technický pilier?

4. železničný balík je súbor právnych textov navrhnutých za účelom dokončiť jednotný trh pre železničné služby (Jednotný európsky železničný priestor). Jeho zastrešujúcim cieľom je revitalizovať železničný sektor a spraviť ho efektívnejším, a teda konkurencieschopným voči iným módom dopravy. Obsahuje technický pilier a trhový pilier, ktoré boli prejednávané z veľkej časti paralelne.

“Technický pilier“, ktorý nadobudol platnosť 15. júna 2016, zahŕňa:

- *Nariadenie (EÚ) 2016/796 o Železničnej agentúre Európskej únie (tiež známa ako ERA) a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004*
- *Smernica (EÚ) 2016/797 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (prepracovanie smernice 2008/57/ES, tiež známej ako Smernica o interoperabilite)*
- *Smernica (EÚ) 2016/798 o bezpečnosti železníc (prepracovanie smernice 2004/49/ES, tiež známej ako Smernica o bezpečnosti železníc)*

Bližšie informácie o tejto legislatíve možno nájsť na webstránke EUR-LEX: <https://eur-lex.europa.eu>, kde je možné čítať vyššie spomenuté právne texty v ktoromkoľvek z oficiálnych jazykov EÚ.

Aké sú výhody technického piliera 4. železničného balíka?

Technický pilier je navrhnutý s cieľom posilniť konkurencieschopnosť železničného sektora výraznou redukciou nákladov a administratívnych prekážok pre železničné podniky, ktoré chcú vykonávať prevádzku naprieč Európou. Najmä:

- *zabráni tomu, aby železničné podniky museli nákladne podávať viacnásobné žiadosti v prípadoch operácií presahujúcich jeden členský štát. ERA bude vydávať povolenia na uvedenie vozidiel na trh a bezpečnostné osvedčenia pre železničné podniky platné v celej Európskej únii. V súčasnosti musia byť železničné podniky a výrobcovia certifikovaní oddelene každým príslušným národným bezpečnostným úradom*
- *vytvorí “Miesto jednotného kontaktu” (“One-Stop Shop”), ktoré bude fungovať ako jeden vstupný bod pre všetky takéto žiadosti používajúc jednoduché, transparentné a konzistentné postupy*
- *zabezpečí interoperabilnosť zariadení Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS)*
- *zniži veľký počet zostávajúcich národných predpisov, ktoré vytvárajú riziko nedostatočnej transparentnosti a skrytej diskriminácie nových prevádzkovateľov.*

Aké sú hlavné zmeny?

- *ERA zastáva rolu pri vydávaní bezpečnostných osvedčení a povolení vozidiel a v tomto ohľade môže vyberať poplatky a úhrady súvisiace so spracovaním žiadostí*
- *Všetky žiadosti o bezpečnostné osvedčenia, povolenia vozidiel a schválenia traťových zariadení ERTMS sa musia predložiť cez informačný a komunikačný systém spravovaný ERA (“One-stop shop”)*

- *Žiadatelia o bezpečnostné osvedčenie, povolenie vozidla a schválenie traťového zariadenia ERTMS môžu žiadať o opätovnú kontrolu rozhodnutia prijatého agentúrou ERA a, v prípade potreby, podať odvolanie u Odvolacej rady ERA*
- *ERA, ktorá už teraz zastáva rolu systémového orgánu podporujúceho harmonizované zavedenie ERTMS v Európskej únii, má rolu pri schvaľovaní riešení týkajúcich sa traťového zariadenia ERTMS*
- *Predefinovala sa rola železničných podnikov a manažérov infraštruktúry pri procesoch technickej kompatibility trasy cez Register infraštruktúry ("RINF")*
- *Potreba spolupráce medzi rozličnými aktérmi železničného systému sa stáva veľmi významnou vďaka veľkému množstvu rozhraní, ktoré sa musia riešiť za účelom zaistenia bezpečnosti železníc.*

Koho sa zmeny dotknú?

Zmeny, ktoré prináša technický pilier 4. železničného balíka, zasiahnu každého, kto:

- *vyrába alebo modifikuje železničné vozidlá*
- *povoľuje vozidlá a pevné zariadenia a udeľuje bezpečnostné osvedčenia*
- *prevádzkuje vlaky*
- *spravuje infraštruktúru*
- *reguluje bezpečnosť a interoperabilitu železníc*

Odkedy sa uplatňujú nové procesy?

Členské štáty transponujú 4. železničný balík do 16. júna 2019 alebo do 16. júna 2020, ak to oznámia Komisii a agentúre ERA. V období medzi týmito dvoma dátumami je možné, že v susedných krajinách budú zavedené odlišné právne režimy. To bude mať vplyv na opatrenia pri posudzovaní žiadostí o povolenia vozidiel a bezpečnostné osvedčenia. Ak sa to bude týkať vás, vyzývame vás k rozhovoru o vašich možnostiach s národným bezpečnostným úradom alebo agentúrou ERA.

Čo je Skupina odborníkov?

ERA môže po obdržaní žiadosti o povolenie vozidla alebo bezpečnostné osvedčenie zistiť potrebu vyzvania externých odborníkov, aby jej s posudzovaním pomohli. Externí odborníci môžu byť zamestnancami národných bezpečnostných úradov, ktorých určil ich zamestnávateľ, alebo nezávislými odborníkmi. V oboch prípadoch musia spĺňať rovnaké požiadavky na spôsobilosť.

Koľko agentúre ERA zaplatím za moje povolenie vozidla, bezpečnostné osvedčenie alebo schválenie traťového zariadenia ERTMS?

[Nariadenie \(EÚ\) 2018/764](#) stanovuje poplatky a úhrady splatné Agentúre za spracovanie žiadostí (jednotné bezpečnostné osvedčenia, povolenia vozidiel, schválenia traťových zariadení ERTMS).

Povolenie vozidla

Kedy musí byť vozidlo povolené?

Nové železničné vozidlo musí byť povolené predtým, ako sa uvedie na trh.

Ak je už vozidlo povolené, ale následne sa zmení, potom sa vyžaduje nové povolenie na uvedenie na trh, ak:

- *sa zmenili parametre ovplyvňujúce technickú kompatibilitu medzi vozidlom a jeho oblasťou použitia*
- *môže byť zmenou nepriaznivo ovplyvnená celková bezpečnostná úroveň*
- *vyžadujú to príslušné TSI.*

Čo znamená požiadavka na povolenie typu?

Nový typ vozidla musí byť povolený. Ak sa vykonávajú zmeny týkajúce sa typu, či už je to zmena uplatniteľných predpisov, ktorá si vyžaduje nové povolenie, zmena konštrukcie (závisí od rozsahu zmeny) alebo zmena v oblasti použitia, typ si vyžaduje ďalšie povolenie.

Musí byť vozidlo povolené, aby sa mohlo použiť na testy na sieti?

Dočasné povolenie na použitie vozidla na testy na sieti sa vyžaduje iba vtedy, ak je to ustanovené v právnom rámci členského štátu. V takom prípade by národný právny rámec mal špecifikovať proces, podľa ktorého treba postupovať.

Aj v prípadoch, keď neexistuje požiadavka na dočasné povolenie, musia byť riziká prevádzkovania vozidla, ktoré sa používa na testy, riadené, čo – okrem dočasného povolenia tam, kde je to potrebné - bežne zahŕňa kombináciu

- *uplatnenia systému riadenia bezpečnosti železničného podniku*
- *posúdenia bezpečnostných rizík spojených s použitím vozidla, u ktorého ešte nebol plne potvrdený súlad so základnými požiadavkami a*
- *vykonania testov na sieti v súlade s opatreniami manažéra infraštruktúry pre testy na sieti.*

U koho mám podať žiadosť na povolenie vozidla?

Žiadosť sa podáva cez Miesto jednotného kontaktu ("One-stop shop"). Ak je oblasť použitia obmedzená na jeden členský štát, žiadateľ si vyberá, či povoľovacím subjektom zodpovedným za vydanie povolenia bude Agentúra alebo národný bezpečnostný orgán členského štátu. V každom prípade, ak ide o povolenie pre vozidlo, ktorého oblasť použitia pokrýva viac ako jeden členský štát, povoľovacím subjektom je Agentúra.

V prípade potvrdenia o zhode s typom je výhodné, ak je potvrdzujúcim subjektom ten istý subjekt, ktorý vydal povolenie typu vozidla.

Ak má žiadateľ možnosť výberu povoľovacieho subjektu a spravil svoj výber, nemôže túto voľbu zmeniť, až kým počiatočná žiadosť nie je uzavretá a žiadateľ spustí podanie novej žiadosti u druhého povoľovacieho subjektu. V takom prípade musí žiadateľ opätovne začať celý proces podávania žiadosti od začiatku.

Ako Agentúra zohľadní lokálne faktory relevantné pre moje povolenie?

Ak je povoľovacím subjektom Agentúra, musí vykonať konzultáciu s príslušným národným bezpečnostným orgánom pre danú oblasť použitia, a ten skontroluje aspekty žiadosti, ktoré sa vzťahujú na oblasť použitia spadajúcu do jeho členského štátu.

Ako dlho trvá spracovanie žiadosti?

Povoľovací subjekt musí vykonať kontrolu úplnosti žiadosti do jedného mesiaca, a prijať rozhodnutie najneskôr do štyroch mesiacov po upovedomení o úplnosti žiadosti. Tento časový rozsah môže byť predĺžený, ak musí byť posudzovanie pozastavené za účelom vyriešenia opodstatnenej pochybnosti žiadateľom. Časový rozsah pozastavenia je dohodnutý so žiadateľom a je úmerný k obtiažnosti poskytnutia informácií, ktoré sú požadované za účelom vyriešenia pochybnosti.

Musím pri podávaní žiadosti o povolenie používať angličtinu?

Ak je žiadosť pre oblasť použitia, ktorá sa obmedzuje na jeden členský štát, a povoľovacím subjektom je národný bezpečnostný orgán, potom sa uplatňujú ustanovenia pre jazyk dané v príslušnom národnom právnom rámci. Jazyková politika by mala byť uvedená v užívateľskej príručke vytvorenej daným bezpečnostným orgánom.

V ostatných prípadoch môžu byť žiadosť a spis doložený k žiadosti žiadateľom predložené v ktoromkoľvek z oficiálnych jazykov Únie. Napriek tomu môže Agentúra a národné bezpečnostné orgány zainteresované pre dané oblasti použitia požadovať, aby žiadateľ preložil časti spisu sprevádzajúceho žiadosť. S cieľom znížiť potrebu vykonávania prekladov a uľahčiť výmenu v priebehu posudzovania sa odporúča používať angličtinu alebo jazyk spoločne dohodnutý pre posudzovanie žiadosti. V prípade potreby by sa výber jazyka pre posudzovanie mal uskutočniť počas prípravnej fázy.

Čo je prípravná fáza?

Prípravná fáza je dobrovoľný stupeň, ktorý predchádza predloženiu žiadosti o povolenie, v ktorom žiadateľ predloží podrobnosti o jeho navrhovanej žiadosti, takže základy môžu byť dohodnuté v skorom stupni procesu vývoja žiadosti. Výhody môžu zahŕňať:

- *umožnenie skorého kontaktu daných strán*
- *vytvorenie vzťahu medzi povoľovacím subjektom, príslušnými národnými bezpečnostnými úradmi pre oblasť použitia a žiadateľom*
- *overenie, že žiadateľovi boli poskytnuté dostatočné informácie, takže vie, čo sa od neho očakáva, vrátane stanovenia rozsahu žiadosti*
- *dosiahnutie spoločného chápania interpretácie uplatniteľných predpisov (najmä prechodné klauzuly) s cieľom stanoviť základ pre uplatniteľné predpisy a*
- *ujasnenie, ako sa bude uskutočňovať proces povoľovania vozidla a ako sa budú prijímať rozhodnutia.*

Kedy sa žiadosť zamietne?

Žiadosť sa zamietne, ak sa žiadateľ nevysporiadal so záležitosťou identifikovanou povoľovacím subjektom a/alebo príslušnými národnými bezpečnostnými úradmi pre oblasť použitia ako otázka "typu č. 4" v priebehu doby stanovenej subjektom nastoľujúcim otázku.

Otázka "typu č. 4" predstavuje závažné obavy ohľadom obsahu spisu k žiadosti, takže ten musí byť predtým, ako možno prijať rozhodnutie o povolení, zmenený.

Čo môžem robiť, ak nesúhlasím s rozhodnutím?

Žiadateľ môže prostredníctvom Miesta jednotného kontaktu požiadať o opätovnú kontrolu rozhodnutia do jedného mesiaca od dátumu jeho prijatia. Žiadosť by mala obsahovať zoznam záležitostí, ktoré neboli riadne vzaté do úvahy počas procesu. Opätovná kontrola by sa mala uzavrieť do dvoch mesiacov od dátumu obdržania žiadosti.

Aké rozličné typy povolenia sú dostupné?

“Prvé povolenie” sa uplatňuje pri novom type vozidla – vrátane variantov a verzií – a na prvé vozidlo nového typu vozidla.

“Obnovené povolenie typu vozidla” sa používa vtedy, keď sa nezmenila konštrukcia typu vozidla, ale nastala zmena v uplatniteľných predpisoch, ktorá zahŕňa požiadavku na obnovenie povolenia. Rozsah povolenia sa obmedzuje na zmenené predpisy.

“Rozšírená oblasť použitia” sa vyžaduje, ak sa konštrukcia typu vozidla nezmenila, ale oblasť použitia sa rozšírila.

“Nové povolenie” sa uplatňuje vtedy, ak sa vykonala zmena na už povolenom vozidle a/alebo type vozidla, ktorá si vyžaduje povolenie. Rozsah povolenia sa obmedzuje na dané zmeny.

“Povolenie zhody s typom” sa používa pri vozidle alebo sérii vozidiel, ktoré sú v zhode s už povoleným a platným typom vozidla. Povolenie sa vydáva na základe vyhlásenia o zhode s typom.

Čo znamená byť držiteľom povolenia typu vozidla?

Držiteľ povolenia typu vozidla je osoba, ktorá požiadala o povolenie typu vozidla a obdržala ho, alebo jeho právny nástupca. Sú zodpovední za riadenie konfigurácie typu vozidla.

Držiteľ povolenia typu vozidla sa považuje za schopného riadiť zmeny typu, ktoré si nevyžadujú povolenie v súlade s kritériami stanovenými v čl. 21 (12) [smernice \(EÚ\) 2016/797](#). Ak sa vykonávajú zmeny povoleného typu vozidla, ktoré znamenajú odchýlku od technických spisov doložených k ES vyhláseniam o overení subsystémov, a tieto zmeny vykonáva niekto, kto nie je držiteľom povolenia typu vozidla, potom sa musí vytvoriť nový typ vozidla a subjekt riadiaci zmenu by sa mal stať žiadateľom. Ak sa udelí povolenie, táto osoba sa stáva držiteľom povolenia typu pre nový typ vozidla.

Podobne, ak sa vykonávajú zmeny na už povolenom vozidle, ktoré znamenajú odchýlku od technických spisov doložených k ES vyhláseniam o overení subsystémov, ale nevyžadujú si povolenie v súlade s kritériami stanovenými v čl. 21 (12) [smernice \(EÚ\) 2016/797](#), a tieto zmeny vykonáva niekto, kto nie je držiteľom povolenia typu vozidla, potom musí subjekt vykonávajúci zmeny oboznámiť povoľovací subjekt so zmenami, ktoré sa vykonali.

V prípade, že na základe zmeny vznikne nový typ, je držiteľ povolenia typu vozidla zodpovedný za nezmenené aspekty konštrukcie?

Žiadateľ sa stáva novým držiteľom modifikovaného typu a je zodpovedný za modifikáciu a jej bezpečnú integráciu. Nový držiteľ typu je zodpovedný za celý typ, napr. je zodpovedný za vykonávanie zmien podľa TSI, ak je to potrebné.

Zámerom opatrení je umožniť ľuďom iným ako je pôvodný konštruktér meniť staršie vozidlá. Ak pôvodná dokumentácia z predchádzajúceho režimu nie je plne dostupná, proces možno stále uskutočniť týmto spôsobom.

Musia sa po povolení vykonať nejaké ďalšie úlohy, aby sa vozidlo mohlo používať?

Pre účely povolenia žiadateľ preukáže kompatibilitu vozidla so sieťami v oblasti použitia.

Po udelení povolenia sa skontroluje kompatibilita s trasou zhodnotením údajov o vozidle oproti informáciám v registry infraštruktúry a/alebo od manažéra infraštruktúry. Ide o jednoduché krížové kontroly. Určité osobitosti siete si môžu vyžadovať testy, ale toto by sa malo vnímať ako výnimka.

Aká je rola Notifikovaného orgánu (NoBo) pri monitorovaní zmien typu vozidla v priebehu procesu výroby?

Notifikované orgány musia uplatňovať dozor a audity výrobného procesu podľa relevantných modulov stanovených v [rozhodnutí Komisie 2010/713/EÚ](#). NoBo musí byť informovaný, ak sa vykonávajú zmeny ovplyvňujúce výrobný proces; kontroluje, že certifikáty zostanú platné.

Kde bude vozidlo definované?

Vozidlo bude definované v ERATV, kde sa udeje aj zmrazenie požiadaviek. ERATV v súčasnosti podlieha určitému technickému pretvoreniu za účelom harmonizácie s Miestom jednotného kontaktu.

Existuje povolenie typu pre subsystemy Riadenie, príkazy a signalizácia?

Nie, povolenie typu sa uplatňuje iba na vozidlá.

Môže byť povolenie zrušené?

Povolenie môže byť zrušené ako dočasné bezpečnostné opatrenie uplatnené povoľovacím subjektom. Kritériom pre zrušenie je, že sa dokáže, že typ vozidla (t. j. konštrukcia) nespĺňa základné požiadavky dané pre povolenie. Zrušenie je teda krokom, ktorý sa vykoná na vyriešenie chybnéj konštrukcie alebo výroby typu vozidla alebo vozidiel typu vozidla. Nemá sa používať v prípade nesplnenia základných požiadaviek v dôsledku činnosti alebo nečinnosti v rámci systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo subjektu zodpovedného za údržbu (napr. systém riadenia bezpečnosti, ktorý poriadne nekontroluje údržbu, čo vedie k tomu, že vozidlá už nespĺňajú základné požiadavky).

V prípade zrušenia povolenia typu vozidla nenastane automatické zrušenie povolenia uvedenia vozidla na trh pre vozidlá tohto typu. Rozhodnutie zrušiť povolenie(-ia) uvedenia vozidla na trh pre vozidlá patriace k typu vozidla, pre ktoré bolo zrušené povolenie, by sa malo prijímať od prípadu k prípadu.

Bezpečnostná certifikácia

U koho mám žiadať o bezpečnostné osvedčenie?

Žiadosť sa podáva cez Miesto jednotného kontaktu ("One-stop shop"). Ak je oblasť prevádzky obmedzená na jeden členský štát, žiadateľ si vyberá, či bezpečnostným certifikačným subjektom zodpovedným za vydanie bezpečnostného osvedčenia bude Agentúra alebo národný bezpečnostný orgán členského štátu. V každom prípade, ak oblasť prevádzky pokrýva viac ako jeden členský štát, bezpečnostným certifikačným subjektom je Agentúra.

Ak má žiadateľ možnosť výberu bezpečnostného certifikačného subjektu a spravil svoj výber, nemôže túto voľbu zmeniť, až kým počiatočná žiadosť nie je uzavretá a žiadateľ spustí podanie novej žiadosti u druhého bezpečnostného certifikačného subjektu. V takom prípade musí žiadateľ opätovne začať celý proces bezpečnostnej certifikácie od začiatku.

Ako dlho trvá spracovanie žiadosti?

Bezpečnostný certifikačný subjekt musí vykonať kontrolu úplnosti žiadosti do jedného mesiaca, a prijať rozhodnutie najneskôr do štyroch mesiacov po upovedomení o úplnosti spisu. Tento časový rozsah môže byť predĺžený, ak musí byť posudzovanie pozastavené. Časový rozsah pozastavenia je dohodnutý so žiadateľom a národnými bezpečnostnými úradmi príslušnými pre oblasť prevádzky a je úmerný k obtiažnosti poskytnutia požadovaných informácií.

Musím pri podávaní žiadosti o bezpečnostné osvedčenie používať angličtinu?

Ak je žiadosť pre oblasť prevádzky, ktorá sa obmedzuje na jeden členský štát, a bezpečnostným certifikačným subjektom je národný bezpečnostný orgán, potom sa uplatňujú ustanovenia pre jazyk dané v príslušnom národnom právnom rámci. Jazyková politika by mala byť uvedená v užívateľskej príručke vytvorenej daným bezpečnostným orgánom.

V ostatných prípadoch môžu byť žiadosť a spis doložený k žiadosti žiadateľom predložené v ktoromkoľvek z oficiálnych jazykov Únie. Národné bezpečnostné orgány zainteresované pre danú oblasť prevádzky môžu napriek tomu požadovať, aby žiadateľ preložil časti spisu sprevádzajúceho žiadosť (t. j. dôkazy o dodržiavaní národných bezpečnostných predpisov). S cieľom znížiť potrebu vykonávania prekladov a uľahčiť výmenu v priebehu posudzovania sa odporúča používať angličtinu alebo jazyk spoločne dohodnutý pre posudzovanie žiadosti. V prípade potreby by sa výber jazyka pre posudzovanie mal uskutočniť počas prípravnej fázy.

Čo je prípravná fáza?

Prípravná fáza je dobrovoľný stupeň, ktorý predchádza predloženiu žiadosti o bezpečnostné osvedčenie, v ktorom žiadateľ predloží podrobnosti o jeho navrhovanej žiadosti, takže základy môžu byť dohodnuté v skorom stupni procesu vývoja žiadosti. Výhody môžu zahŕňať:

- *umožnenie skorého kontaktu daných strán*
- *vytvorenie vzťahu medzi bezpečnostným certifikačným subjektom, príslušnými národnými bezpečnostnými úradmi pre oblasť prevádzky a žiadateľom*
- *overenie, že žiadateľovi boli poskytnuté dostatočné informácie, takže vie, čo sa od neho očakáva, vrátane stanovenia rozsahu žiadosti*
- *dosiahnutie spoločného chápania interpretácie uplatniteľných predpisov (najmä prechodné klauzuly) s cieľom stanoviť základ pre uplatniteľné predpisy a*
- *ujasnenie, ako sa bude uskutočňovať proces bezpečnostnej certifikácie a ako sa budú prijímať rozhodnutia.*

Aké dôkazy (podklady) by mal bezpečnostný certifikačný subjekt očakávať za účelom kontroly súladu s technickými špecifikáciami interoperability (TSI)?

Očakáva sa, že železničný podnik predloží dôkazy (podklady) o:

- *procesoch rozhodovania o zahájení uplatnenia TSI (v rámci manažmentu riadenia zmien) a identifikácii relevantných TSI (ako dodatku k národným technickým predpisom a iným štandardom)*
- *processe zavedenia a priebežnom monitorovaní relevantných TSI (národných technických predpisov a iných štandardov), ktoré v prípade potreby preukazujú, ako sa tieto TSI uplatňujú v priebehu životného cyklu akéhokoľvek zariadenia alebo operácie*
- *tom, ako systém riadenia bezpečnosti umožňuje nápravné kroky, keď sa zistí, že sa nedodržia štandardy a iné požiadavky.*

Môže byť bezpečnostné osvedčenie udelené novému železničnému podniku, ktorý predtým nikdy nevykonával prevádzku?

Bezpečnostný certifikačný orgán by mal počas posudzovania vziať do úvahy fakt, že nie je možné overiť všetky aspekty systému riadenia bezpečnosti nového železničného podniku. Mal by sa potom opierať o schopnosť železničného podniku vykonávať prevádzku a o to, že jeho systém riadenia bezpečnosti o tom poskytuje dôkazy. Následne po udelení bezpečnostného osvedčenia môže príslušný národný bezpečnostný úrad na základe výsledku posúdenia určiť vyššiu prioritu pre dozor nad novým železničným podnikom, aby zabezpečil, že systém riadenia bezpečnosti je adekvátny, čo sa týka riadenia rizík, a potvrdil jeho schopnosť vykonávať prevádzku bezpečne (napr. v priebehu prvého roka po udelení bezpečnostného osvedčenia národný bezpečnostný úrad podnikne cieľené audity/inšpekcie).

Má bezpečnostný certifikačný orgán právo požadovať po obdržaní žiadosti o bezpečnostnú certifikáciu (doplňujúce) informácie alebo vykonávať audity a inšpekcie v priestoroch železničného podniku?

[Nariadenie \(EÚ\) 2018/763](#) zmocňuje bezpečnostnú certifikáciu a národný bezpečnostný orgán (alebo orgány) príslušné pre zamýšľanú oblasť prevádzky podnikateľ audity a inšpekcie v priestoroch žiadateľov o bezpečnostné osvedčenie.

Môžu tiež žiadať o akékoľvek doplňujúce informácie v priebehu posudzovania.

Aké informácie by mali byť zahrnuté v žiadosti o bezpečnostné osvedčenie?

Obsah žiadosti o bezpečnostné osvedčenie je špecifikovaný v Prílohe I [nariadenia \(EÚ\) 2018/763](#). Požadované informácie sa poskytnú prostredníctvom žiadosti o bezpečnostné osvedčenie vyplnením elektronických formulárov v Mieste jednotného kontaktu.

Môže sa bezpečnostný certifikačný orgán za účelom udelenia bezpečnostného osvedčenia spoliehať na externé posúdenie?

Bezpečnostný certifikačný orgán je zodpovedný za bezpečnostné osvedčenie, ktoré vydá. Napriek tomu môže delegovať niektoré úlohy týkajúce sa posúdenia na externých expertov. Musí zabezpečiť, aby experti boli dostatočne kompetentní na vykonanie delegovaných úloh. V každom prípade konečné rozhodnutie o vydaní bezpečnostného osvedčenia prijíma bezpečnostný certifikačný orgán.

Je sieťové vyhlásenie dostatočné na preukázanie spolupráce medzi železničným podnikom a manažérom infraštruktúry?

Zámerom sieťového vyhlásenia je poskytnúť všetkým aktuálnym a potenciálnym železničným podnikom, ktoré chcú vykonávať vlakové služby na infraštruktúre, jednotný zdroj relevantných informácií na férovej a nediskrimačnej báze. Zámerom sieťového vyhlásenia je spĺňať požiadavky [smernice 2012/34/EÚ](#).

“Spolupráca” v súčasnom kontexte znamená potrebu a záväzok železničného podniku a manažéra infraštruktúry spolupracovať v oblastiach, kde majú spoločné rozhrania majúce potenciál ovplyvniť zavedenie adekvátnych opatrení na kontrolu rizika. Riadenie zdieľaných rizík spojených s činnosťou železničného podniku a manažéra infraštruktúry je kľúčovým prvkom ich systému riadenia bezpečnosti.

Podrobné opatrenia týkajúce sa spolupráce na riadení zdieľaných rizík sa nevyskytujú v sieťovom vyhlásení.

Ktoré certifikácie sú povinné pre železničné podniky?

Regulačný rámec EÚ vyžaduje iba bezpečnostné osvedčenie pre tie železničné podniky, ktoré chcú mať pridelený prístup na železničnú infraštruktúru. Ak železničný podnik zohráva v železničnom systéme inú rolu (napr. subjekt zodpovedný za údržbu), môže byť požiadaný o poskytnutie ďalších certifikátov, povolení atď.

Mala by byť pre operácie týkajúce sa posunovania vydaná licencia a/alebo bezpečnostné osvedčenie?

Všetky tie spoločnosti (t.j. železničné podniky, ako sú definované v [smernici 2012/34/EÚ](#)), ktorých hlavným predmetom činnosti je poskytovanie dopravných služieb, musia byť držiteľmi licencie. Tie spoločnosti, ktoré vykonávajú železničné dopravné služby, ale nie ako hlavný predmet činnosti, nemusia byť držiteľmi licencie.

Bezpečnosť celkového železničného systému však musí byť rešpektovaná ktoroukoľvek spoločnosťou, ktorá železničný systém využíva (nehľadiac na to, či je to hlavným predmetom činnosti spoločnosti alebo nie). Preto sa požiadavky smernice o bezpečnosti železníc (napr. bezpečnostná certifikácia, systém riadenia bezpečnosti) uplatňujú aj pre tie spoločnosti, ktoré inak nie sú držiteľom licencie a nespádali by pod [smernicu 2012/34/EÚ](#).