

# NARIADENIA

## DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2018/761

zo 16. februára 2018,

**ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc <sup>(1)</sup>, a najmä na jej článok 6 ods. 6,

so zreteľom na odporúčanie ERA-REC-115-REC Železničnej agentúry Európskej únie týkajúce sa revízie spoločných bezpečnostných metód na posudzovanie zhody a spoločnej bezpečnostnej metódy dohľadu, ktoré bolo predložené Komisii 9. marca 2017,

keďže:

- (1) V spoločných bezpečnostných metódach (CSM) sa opisuje spôsob posudzovania úrovni bezpečnosti a dosiahnutia bezpečnostných cieľov, ako aj dodržania ostatných bezpečnostných požiadaviek.
- (2) V súlade s článkom 6 ods. 5 smernice (EÚ) 2016/798 sa CSM musia pravidelne revidovať s prihliadnutím na skúsenosti získané pri ich uplatňovaní a celkový vývoj bezpečnosti železníc, ako aj v záujme všeobecného zachovania bezpečnosti a, ak je to uskutočniteľné, jej neustáleho zvyšovania.
- (3) Svojím vykonávacím rozhodnutím z 1. septembra 2016 <sup>(2)</sup> Komisia v súlade s článkom 6 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798 poverila Železničnú agentúru Európskej únie (ďalej len „agentúra“), aby revidovala nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 <sup>(3)</sup>, (EÚ) č. 1169/2010 <sup>(4)</sup> a (EÚ) č. 1077/2012 <sup>(5)</sup>. Podľa poverenia Komisie vydala agentúra 9. marca 2017 svoje odporúčanie, ktorého súčasťou bola správa o výsledkoch konzultácií s vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, sociálnymi partnermi a používateľmi a správa o posúdení vplyvu zmenených CSM, ktoré sa majú prijať. Komisia preskúmala odporúčanie vydané agentúrou s cieľom overiť, že poverenie bolo splnené, ako sa uvádza v článku 6 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798.
- (4) Po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia by vnútroštátny bezpečnostný orgán mal vykonávať činnosti dohľadu, aby skontroloval, či sa počas prevádzky účinne používajú mechanizmy systému riadenia bezpečnosti a či sa nepretržite dodržiavajú všetky nevyhnutné požiadavky.
- (5) V súlade s článkom 17 ods. 1 a 8 smernice (EÚ) 2016/798 sú v prípadoch, keď železničné podniky a manažéri infraštruktúry sú zároveň subjekty zodpovedné za údržbu, ktorým nebolo vydané osvedčenie v súlade s článkom 14 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798, činnosti dohľadu vykonávané vnútroštátnymi bezpečnostnými

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102.

<sup>(2)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 1. septembra 2016, ktorým sa Železničnej agentúre Európskej únie udeľuje mandát na revíziu spoločných bezpečnostných metód na posudzovanie zhody a spoločnej bezpečnostnej metódy pre vykonávanie dozoru a ktorým sa zrušuje vykonávacie rozhodnutie C(2014) 1649 final [C(2016) 5504 final].

<sup>(3)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1158/2010 z 9. decembra 2010 o spoločnej bezpečnostnej metóde na posudzovanie zhody s požiadavkami na získanie osvedčenia o bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 326, 10.12.2010, s. 11).

<sup>(4)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1169/2010 z 10. decembra 2010 o spoločnej bezpečnostnej metóde na posudzovanie zhody s požiadavkami na získanie povolenia týkajúceho sa bezpečnosti železníc (Ú. v. EÚ L 327, 11.12.2010, s. 13).

<sup>(5)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde pre vykonávanie dozoru národnými bezpečnostnými orgánmi po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia (Ú. v. EÚ L 320, 17.11.2012, s. 3).

orgánmi s cieľom kontrolovať uplatňovanie relevantných CSM uvedených v článku 6 smernice (EÚ) 2016/798 zo strany subjektov zodpovedných za údržbu oprávnenými prostriedkami na vykonávanie dohľadu nad účinnosťou systémov riadenia bezpečnosti týchto železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.

- (6) S cieľom zlepšiť vzájomnú dôveru v prístupy vnútroštátnych bezpečnostných orgánov k činnostiam dohľadu a v ich rozhodovanie počas týchto činností by pre tieto orgány mal byť stanovený proces dohľadu.
- (7) Vnútroštátne bezpečnostné orgány by mali byť zodpovedné za svoje rozhodnutia, a preto by mali mať interné mechanizmy alebo postupy, na základe ktorých môžu byť brané na zodpovednosť.
- (8) Dohľad by sa mal zameriavať najmä na činnosti, z ktorých podľa vnútroštátneho bezpečnostného orgánu vyplývajú najzávažnejšie riziká alebo v ktorých prípade sú riziká riadené v najmenej miere. Na tento účel by vnútroštátny bezpečnostný orgán mal vypracovať a zaviesť stratégiu a plán, príp. plány dohľadu založené na riziku, v ktorých uvedie, ako bude zameriavať svoje činnosti a stanovovať svoje priority v oblasti dohľadu.
- (9) Opatrenia na presadzovanie práva prijaté vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi s cieľom zabezpečiť, aby železničné podniky a manažéri infraštruktúry dodržiavali právne predpisy, ako sa uvádza v článku 17 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/798, by mali byť primerané rizikám pre bezpečnosť alebo potenciálnej závažnosti nedodržania zákonných povinností.
- (10) Aby vnútroštátny bezpečnostný orgán mohol plniť svoje úlohy podľa článku 16 ods. 2 písm. i) smernice (EÚ) 2016/798, mal by na základe výsledkov svojich činností dohľadu posudzovať aj účinnosť regulačného rámca v oblasti bezpečnosti.
- (11) Techniky auditu a kontroly na účely dohľadu by mali spravidla zahŕňať rozhovory s osobami na rôznych úrovniach organizácie, kontrolu dokumentov a záznamov týkajúcich sa systému riadenia bezpečnosti a prieskum výsledkov systému riadenia týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré sa zistili pri kontrolách alebo súvisiacich činnostiach.
- (12) V prípade potreby by sa agentúra, ktorá koná ako orgán bezpečnostnej certifikácie, a vnútroštátne bezpečnostné orgány mali v súlade s článkom 17 ods. 13 smernice (EÚ) 2016/798 koordinovať, aby zabezpečili výmenu informácií v plnej miere medzi činnosťami posudzovania a dohľadu vrátane oznamov určených pre železničné podniky. Takisto by sa príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány mali koordinovať v prípade cezhraničných infraštruktúr.
- (13) V záujme účinnosti dohľadu zo strany vnútroštátnych bezpečnostných orgánov a posilnenia ich vzájomnej dôvery by vnútroštátne bezpečnostné orgány mali zaistiť, aby ich pracovníci vykonávajúci dohľad mali potrebné kompetencie. Na to treba tieto kompetencie určiť.
- (14) Vnútroštátne bezpečnostné orgány, ktoré vykonávajú dohľad nad manažérmi infraštruktúry s cezhraničnou infraštruktúrou alebo železničnými podnikmi pôsobiacimi vo viac než jednom členskom štáte, by mali navzájom spolupracovať, aby sa predišlo zdvojeniu dohľadu, a koordinovať svoj prístup k dohľadu, aby sa zabezpečila výmena všetkých kľúčových informácií o manažérovi infraštruktúry alebo železničnom podniku, a to najmä informácií o známych rizikách a o výkonnosti dotknutého manažéra či železničného podniku v oblasti bezpečnosti, a aby sa tieto informácie využili na zameranie činností dohľadu na oblasti s najväčším rizikom pre celú prevádzku.
- (15) Vnútroštátne bezpečnostné orgány by prípadne mali spolupracovať aj s inými príslušnými orgánmi alebo subjektmi, ktoré pôsobia v sektore železničnej dopravy, ako sú regulačné orgány a licenčné orgány v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ<sup>(1)</sup> alebo príslušné orgány zodpovedné za monitorovanie dodržiavania platných pravidiel týkajúcich sa pracovného času, času vedenia vozidla a odpočinku pre rušňovodičov, a to pri plnení mandátov orgánov, výmene informácií, riešení vznikajúcich konfliktov, predchádzaní s nimi súvisiacim nepriaznivým účinkom na železničný systém a koordinácii reakcií na nedodržanie regulačného rámca v oblasti bezpečnosti.
- (16) V súlade s článkom 31 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798 sa nový režim bezpečnostnej certifikácie začne uplatňovať od 16. júna 2019. Členské štáty však majú podľa článku 33 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798 možnosť oznámiť agentúre a Komisii predĺženie lehoty na transpozíciu, na základe čoho môžu pokračovať vo vydávaní

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

osvedčení v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES <sup>(1)</sup> až do 16. júna 2020. Preto je s cieľom umožniť hladký prechod na nový režim certifikácie potrebné zosúladiť dátumy uplatňovania tohto nariadenia s dátumami stanovenými v smernici (EÚ) 2016/798.

(17) Nariadenie (EÚ) č. 1077/2012 už nie je aktuálne, a preto by sa malo nahradiť týmto nariadením,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

#### Článok 1

##### **Predmet úpravy**

Týmto nariadením sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy (common safety methods, ďalej len „CSM“) dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov nad riadením bezpečnosti železničných podnikov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia a manažérov infraštruktúry po vydaní bezpečnostného povolenia uvedené v článku 6 ods. 1 písm. c) smernice (EÚ) 2016/798.

#### Článok 2

##### **Vymedzenie pojmov**

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

- a) „orgán bezpečnostnej certifikácie“ je orgán zodpovedný za vydávanie jednotného bezpečnostného osvedčenia, teda buď agentúra, alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán;
- b) „zvyšná otázka“ je drobný nedostatok zistený pri posudzovaní žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie, ktorý však nebráni vydaniu osvedčenia alebo povolenia a možno ho odložiť na neskorší dohľad.

#### Článok 3

##### **Proces dohľadu**

1. Vnútroštátne bezpečnostné orgány uplatňujú proces dohľadu stanovený v prílohe I.
2. Na riadenie procesu dohľadu zavedú vnútroštátne bezpečnostné orgány interné mechanizmy alebo postupy.
3. Na účely dohľadu vnútroštátne bezpečnostné orgány uznajú ako dôkaz schopnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vyhovieť príslušným požiadavkám vymedzeným v delegovanom nariadení Komisie (EÚ) 2018/762 <sup>(2)</sup> povolenia, uznania alebo osvedčenia produktov alebo služieb predložené železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry alebo ich dodávateľmi, partnermi či poskytovateľmi, ktoré boli udelené v súlade s príslušnými právnymi predpismi Únie.

#### Článok 4

##### **Techniky vykonávania dohľadu**

Vnútroštátne bezpečnostné orgány prijímajú primerané techniky, ako sú audity a kontroly, a pri plánovaní svojich činností dohľadu vyberú najvhodnejšie z nich.

<sup>(1)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

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

## Článok 5

**Súvislosti medzi dohľadom a posudzovaním**

1. Vnútroštátny bezpečnostný orgán vykonávajúci dohľad použije a prípadne poskytne informácie o výkonnosti systému riadenia bezpečnosti získané v priebehu svojich činností dohľadu na účely obnovenia alebo aktualizácie jednotných bezpečnostných osvedčení alebo bezpečnostných povolení.
2. V prípadoch, keď vnútroštátny bezpečnostný orgán uvedený v odseku 1 nie je zodpovedný za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia, musí sa bezodkladne po doručení žiadosti o obnovenie alebo aktualizáciu koordinovať s agentúrou konajúcou ako orgán bezpečnostnej certifikácie alebo v prípade cezhraničnej infraštruktúry s príslušným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom, a to na žiadosť tohto orgánu.

Na základe výsledku koordinácie uvedenej v prvom pododseku vnútroštátny bezpečnostný orgán zistí a určí informácie, ktoré sú relevantné na posúdenie účinného fungovania systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, pričom medzi ne musia byť zahrnuté prinajmenšom tieto informácie:

- a) opis závažných prípadov nedodržovania predpisov, ktoré by mohli ovplyvniť výkonnosť v oblasti bezpečnosti alebo spôsobiť vážne bezpečnostné riziká, a všetkých ďalších problémov zistených počas činností dohľadu od predchádzajúceho posúdenia;
- b) stav akčného plánu (alebo plánov) zavedeného železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na riešenie závažných prípadov nedodržovania predpisov a akýchkoľvek ďalších problémov uvedených v písmene a) a príslušných opatrení, ktoré boli prijaté vnútroštátnym bezpečnostným orgánom s cieľom dohľadať na riešenie týchto otázok;
- c) prehľad o výkonnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, ktorý pôsobí na území jeho členského štátu, v oblasti bezpečnosti;
- d) stav akčného plánu (alebo plánov) zavedeného železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na riešenie zvyšných otázok z predchádzajúceho posúdenia.

## Článok 6

**Kompetencie pracovníkov vykonávajúcich dohľad**

1. Vnútroštátne bezpečnostné orgány zaistia, aby pracovníci vykonávajúci dohľad mali tieto kompetencie:
  - a) znalosť príslušného regulačného rámca v rozsahu, v ktorom sa týka dohľadu;
  - b) znalosť fungovania železničného systému;
  - c) primeraná úroveň kritického analytického myslenia;
  - d) skúsenosti s dohľadom nad systémom riadenia bezpečnosti alebo podobným systémom riadenia v sektore železničnej dopravy alebo nad systémom riadenia bezpečnosti v sektore s rovnocennou prevádzkovou a technickou komplexnosťou;
  - e) znalosti o vedení pohovorov a skúsenosti v tejto oblasti;
  - f) riešenie problémov, komunikácia a tímová práca.
2. Pri tímovej práci môžu byť kompetencie rozdelené medzi členmi tímu.
3. Na zaistenie správneho uplatňovania odseku 1 vnútroštátne bezpečnostné orgány zavedú systém riadenia kompetencií, ktorý zahŕňa:
  - a) vypracovanie profilov kompetencií pre každú prácu, pozíciu či funkciu;
  - b) nábor pracovníkov podľa stanovených profilov kompetencií;
  - c) udržiavanie, rozvoj a hodnotenie kompetencií pracovníkov podľa stanovených profilov kompetencií.

## Článok 7

**Kritériá rozhodovania**

1. Vnútroštátny bezpečnostný orgán stanoví a uverejní kritériá rozhodovania týkajúce sa spôsobu hodnotenia správneho uplatňovania systému riadenia bezpečnosti železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry a účinnosti systému riadenia bezpečnosti pri riadení bezpečnostných rizík spojených s činnosťou železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry.

Tieto kritériá musia zahŕňať informácie o tom, ako vnútroštátny bezpečnostný orgán zaobchádza s prípadmi nedodržania predpisov zistenými v systéme riadenia bezpečnosti železničného podniku a manažéra infraštruktúry a ako ich rieši.

2. Vnútroštátny bezpečnostný orgán prijme a uverejní postup, v ktorom sa podrobne opisuje, akým spôsobom železničné podniky, manažéri infraštruktúry a všetky ostatné zainteresované strany môžu predložiť sťažnosť na rozhodnutia prijaté v priebehu činností dohľadu.

## Článok 8

**Koordinácia medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a spolupráca s inými orgánmi alebo subjektmi**

1. Vnútroštátne bezpečnostné orgány vykonávajúce dohľad nad manažérmi infraštruktúry s cezhraničnou infraštruktúrou, prípadne infraštruktúrami alebo nad železničnými podnikmi pôsobiacimi vo viac ako jednom členskom štáte koordinujú svoj prístup k dohľadu v súlade s článkom 17 ods. 7 a 9 smernice (EÚ) 2016/798.

Bez toho, aby boli dotknuté povinnosti vnútroštátnych bezpečnostných orgánov podľa článku 16 ods. 2 písm. d) a j) a článku 17 smernice (EÚ) 2016/798, vnútroštátne bezpečnostné orgány po udelení bezpečnostného povolenia alebo jednotného bezpečnostného osvedčenia bezodkladne rozhodnú, ktorý z nich bude viesť koordináciu dohľadu nad správnym uplatňovaním a účinnosťou systému riadenia bezpečnosti.

2. Na účely odseku 1 vnútroštátne bezpečnostné orgány vytvoria mechanizmy na základe rámca pre koordinovaný a spoločný dohľad stanoveného v prílohe II.

3. Ďalej vnútroštátne bezpečnostné orgány vypracujú mechanizmy na spoluprácu s vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi, certifikačnými orgánmi pre subjekty zodpovedné za údržbu a inými príslušnými orgánmi alebo subjektmi.

## Článok 9

**Zrušenie**

Nariadenie (EÚ) č. 1077/2012 sa zrušuje s účinnosťou od 16. júna 2019.

## Článok 10

**Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie**

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

Uplatňuje sa od 16. júna 2019. V členských štátoch, ktoré agentúre a Komisii v súlade s článkom 33 ods. 2 smernice (EÚ) 2016/798 oznámili predĺženie lehoty na transpozíciu uvedenej smernice, sa však článok 5 ods. 2 a článok 8 ods. 1 a 2 uplatňujú od 16. júna 2020.

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

V Bruseli 16. februára 2018

*Za Komisiu*  
*predseda*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## PRÍLOHA I

**Proces dohľadu uvedený v článku 3**

## 1. VŠEOBECNE

Vnútroštátny bezpečnostný orgán vytvorí štruktúrovaný a kontrolovateľný proces pre celú činnosť, v ktorom sa zohľadnia prvky uvedené ďalej. Tým sa zabezpečí, aby bol proces dohľadu iteratívny a aby sa brala do úvahy potreba sústavného zlepšovania, ako je znázornené na schéme uvedenej v dodatku.

## 2. STANOVENIE STRATÉGIE A PLÁNU, PRÍPADNE PLÁNOV DOHLADU

Vnútroštátny bezpečnostný orgán:

- a) na stanovenie stratégie a plánu alebo plánov zbiera a analyzuje údaje/informácie z rôznych zdrojov. Zdrojmi môžu byť informácie zhromaždené v priebehu posudzovania systémov riadenia bezpečnosti, výsledky z predchádzajúcich činností dohľadu, informácie pochádzajúce z udeľovania povolení na používanie subsystémov alebo vozidiel, správy/odporúčania vnútroštátnych vyšetrovacích orgánov týkajúce sa nehôd, iné správy alebo údaje o nehodách/incidentoch, výročné správy železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry o bezpečnosti predkladané vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu, výročné správy subjektov zodpovedných za údržbu o jej vykonávaní, sťažnosti verejnosti a ďalšie relevantné zdroje;
- b) v stratégii dohľadu identifikuje rizikové oblasti pre ciele činnosti dohľadu, prípadne vrátane tých, ktoré vyplývajú z integrácie a riadenia ľudských a organizačných faktorov;
- c) vypracuje plán alebo plány dohľadu, v ktorých sa uvádza, ako bude počas životného cyklu platných jednotných bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení realizovať stratégiu dohľadu;
- d) na základe určených cieľových oblastí vypracuje počiatočný odhad zdrojov potrebných na realizáciu plánu alebo plánov;
- e) prideluje zdroje na realizáciu plánu alebo plánov;
- f) v stratégii a pláne, prípadne plánoch dohľadu rieši všetky záležitosti týkajúce sa cezhraničných činností alebo infraštruktúry, príp. infraštruktúr koordináciou s iným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom (alebo orgánmi).

## 3. OZNAMOVANIE STRATÉGIE A PLÁNU, PRÍPADNE PLÁNOV DOHLADU

Vnútroštátny bezpečnostný orgán:

- a) oznamuje príslušným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry a podľa potreby aj ďalej iným zainteresovaným stranám celkové ciele stratégie dohľadu a podáva všeobecné vysvetlenie plánu alebo plánov dohľadu;
- b) poskytuje príslušným železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry všeobecné vysvetlenie spôsobu realizácie plánu alebo plánov dohľadu.

## 4. VYKONÁVANIE ČINNOSTÍ DOHLADU

Vnútroštátny bezpečnostný orgán:

- a) realizuje plán alebo plány dohľadu;
- b) prijme primerané opatrenie, prípadne opatrenia na riešenie neplnenia zákonných povinností železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry vrátane prípadného vydávania naliehavých bezpečnostných varovaní a uplatňovania dočasných bezpečnostných opatrení;
- c) vyhodnocuje, do akej miery bolo vypracovanie a realizácia akčného plánu alebo plánov zo strany železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry primerané náprave nedodržania právnych predpisov alebo riešeniu vyššej otázky v určenej lehote;
- d) dokumentuje výsledky svojich činností dohľadu.

## 5. VÝSLEDKY ČINNOSTÍ DOHLADU

Vnútroštátny bezpečnostný orgán:

- a) poskytne príslušnému železničnému podniku alebo manažérovi infraštruktúry výsledky svojich činností dohľadu vrátane určenia oblastí nedodržavania právnych predpisov zo strany železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a všetkých oblastí osvedčených postupov na podporu zlepšenia bezpečnosti;
- b) má prehľad o výkonnosti jednotlivých železničných podnikov alebo manažérov infraštruktúry, ktorí pôsobia na území jeho členského štátu, v oblasti bezpečnosti;
- c) uverejňuje svoje stanoviská k celkovej výkonnosti v oblasti bezpečnosti v členskom štáte a informuje o nich príslušné zainteresované strany;
- d) uverejňuje svoje stanoviská k účinnosti regulačného rámca v oblasti bezpečnosti a informuje o nich príslušné zainteresované strany;
- e) pred opätovným posúdením žiadosti o obnovenie alebo aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia využíva informácie o výkonnosti systému riadenia bezpečnosti získané počas dohľadu nad železničnými podnikmi alebo manažérmi infraštruktúry, prípadne ich poskytne agentúre konajúcej ako orgán bezpečnostnej certifikácie alebo v prípade cezhraničnej infraštruktúry príslušnému vnútroštátnemu bezpečnostnému orgánu;
- f) v prípade potreby prijme opatrenia na presadzovanie práva, zistí, či existuje dôvod na obmedzenie alebo zrušenie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia, a v prípadoch, keď nie je zodpovedný za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia, zodpovedajúcim spôsobom informuje príslušný orgán.

## 6. PREHODNOCOVANIE ČINNOSTÍ DOHLADU

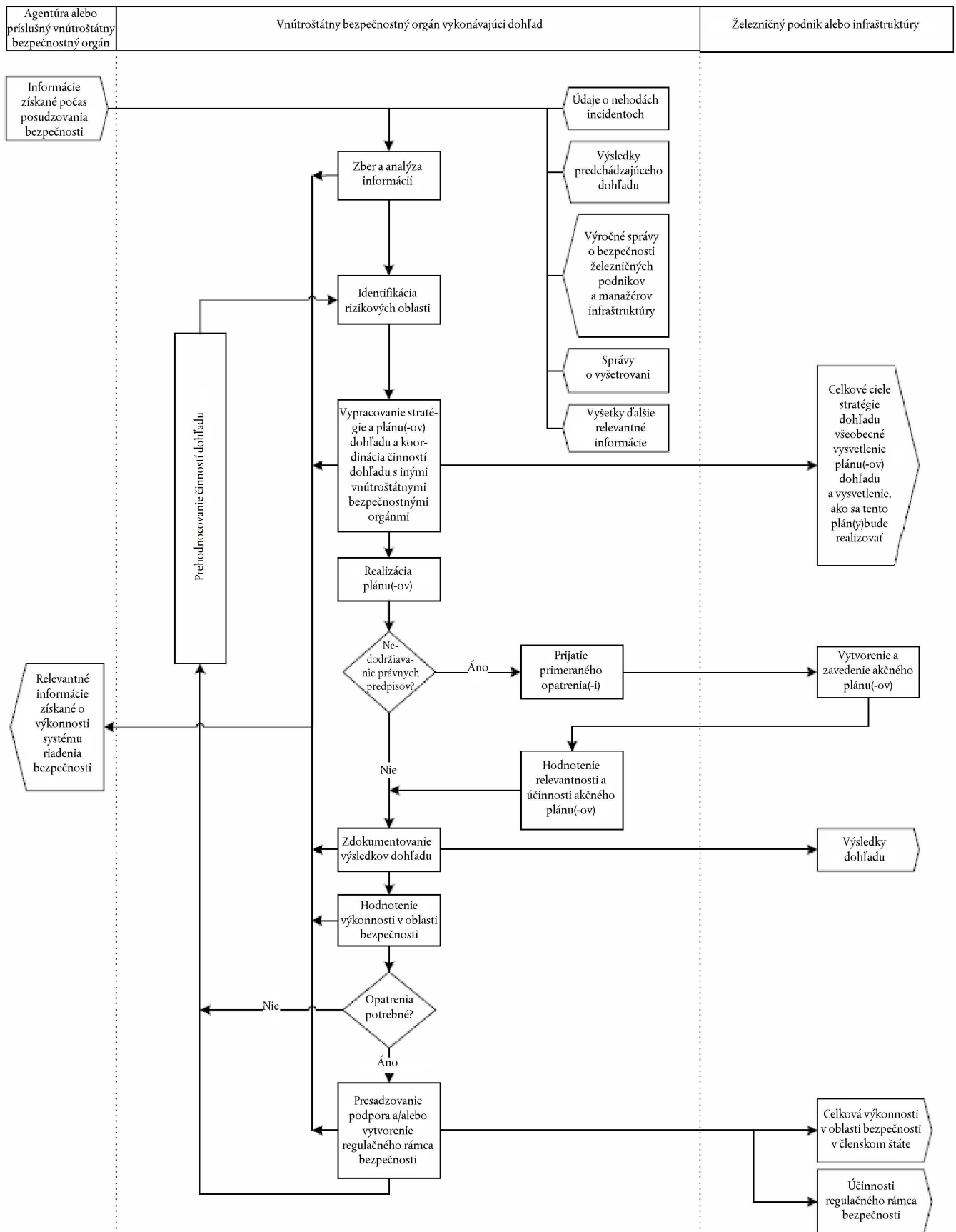
Na základe informácií zhromaždených a skúseností získaných v priebehu činností dohľadu a na základe výkonnosti v oblasti bezpečnosti tak na individuálnej úrovni, ako aj na úrovni členského štátu vnútroštátny bezpečnostný orgán pravidelne:

- a) prehodnocuje stratégiu a plán, prípadne plány dohľadu, aby skontroloval náležité vykonávanie pôvodnej cieľovej činnosti, využívanie údajov/informácií z rôznych zdrojov, primeranosť výsledkov dohľadu a pridelovania zdrojov, a podľa potreby mení priority;
- b) v prípade potreby reviduje plán alebo plány dohľadu a posudzuje vplyv zmien na stratégiu dohľadu;
- c) podľa potreby svojimi stanoviskami a návrhmi prispieva k tomu, aby jeho členský štát odstránil nedostatky regulačného rámca v oblasti bezpečnosti.

—



## Dodatok



## PRÍLOHA II

**Rámec pre koordinovaný a spoločný dohľad uvedený v článku 8 ods. 2**

Príslušné vnútroštátne bezpečnostné orgány vypracujú mechanizmy na základe týchto zásad a špecifických prvkov:

1. dohoda o tom, ktoré železničné podniky a manažéri infraštruktúry vykonávajú svoju činnosť takým spôsobom, že si to vyžaduje koordinovaný alebo spoločný dohľad;
2. dohoda o spoločnom jazyku, prípadne jazykoch a o úrovni dôvernosti informácií, ktoré sa majú použiť na účely mechanizmov koordinácie;
3. dohoda o tom, aké informácie sa majú vymieňať a podľa akého časového harmonogramu:
  - a) výmena relevantných informácií o železničných podnikoch a manažéroch infraštruktúry podľa bodu 1 a vzájomné poskytovanie výsledkov činností posudzovania;
  - b) prípadné poskytovanie kópií bezpečnostných povolení;
  - c) prípadné vzájomné poskytovanie výsledkov súvisiacich činností dohľadu vrátane rozhodnutí a opatrení na presadzovanie práva;
  - d) výmena informácií o výkonnosti v oblasti bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry určených podľa bodu 1 v jednotlivých členských štátoch;
4. vzájomné poskytovanie kritérií rozhodovania:
  - a) výmena informácií o tom, ako jednotlivé vnútroštátne bezpečnostné orgány zameriavajú ako súčasť plánu dohľadu svoje činnosti na dotknuté železničné podniky a manažérov infraštruktúry;
  - b) nadviazanie dialógu medzi príslušnými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi o navrhovanej reakcii na hlavné nedostatky v dodržiavaní právnych predpisov;
5. riadenie koordinácie:
  - a) výmena existujúcich stratégií a plánov dohľadu;
  - b) zistenie spoločných bodov záujmu a/alebo spoločných problémov;
  - c) efektívne plánovanie individuálnych, koordinovaných alebo spoločných iniciatív bez toho, aby sa zbytočne zaťažovali železničné podniky a manažéri infraštruktúry, a zároveň s tým, že sa zamedzí prekryvanie rozsahu pôsobnosti týchto iniciatív;
6. prípadná dohoda o tom, ktorý vnútroštátny bezpečnostný orgán (alebo orgány) by mal sledovať opatrenia zamerané na riešenie zvyšných otázok, ktoré boli odložené na neskorší dohľad;
7. dohoda o tom, na aké oblasti zamerať koordinovaný alebo spoločný postup:
  - a) identifikácia kľúčových rizík pre príslušné železničné podniky a manažérov infraštruktúry, ktoré musia vnútroštátne bezpečnostné orgány riešiť koordinovaným alebo spoločným postupom;
  - b) dohoda o tom, ktorý vnútroštátny bezpečnostný orgán pri akých problémoch v prípade potreby na základe presne stanovených kritérií povedie činnosti;
  - c) prípadná dohoda o tom, aké typy spoločných činností dohľadu vykonávať;
  - d) dohoda o tom, ako informovať železničné podniky a manažérov infraštruktúry o úpravách a dohodách, ku ktorým dospeli vnútroštátne bezpečnostné orgány;
8. výmena osvedčených postupov:
  - a) vytvorenie mechanizmov na pravidelné prehodnocovanie a koordináciu činností dohľadu v prípade dotknutých železničných podnikov a manažérov infraštruktúry;
  - b) vytvorenie mechanizmov na hodnotenie účinnosti koordinácie a spolupráce medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi, prípadne vrátane agentúry.