



DOPRAVNÝ ÚRAD

TRANSPORT AUTHORITY

POSTUP DOPRAVNÉHO ÚRADU STRATÉGIA DOHLADU DIVÍZIE DRÁH A DOPRAVY NA DRÁHACH NA ROKY 2023-2025

ČÍSLO:	9/2022		
ČÍSLO ZÁZNAMU:	05128/2022/KP/SReg-30	PLATNÉ OD:	01.07.2022
ZNAK HODNOTY A LEHOTA ULOŽENIA:	A 2	ČÍSLO VÝTLAČKU:	1
SPRACOVAL/A: FUNKCIA:	JUDr. Katarína Zbudilová, v. r.	DÁTUM:	29.06.2022
	koordinátorka dráh a dopravy na dráhach	PODPIS:	
SCHVÁLIL/A: FUNKCIA:	Pavol Hudák, MSc, v. r.	DÁTUM:	01. 07. 2022
	predseda	PODPIS:	

OBSAH

Názov		Číslo str.
Titulná strana		1
Obsah		2
1. Skratky a definície		4
1.1	Skratky	4
1.2	Definície	4
2. Úvod do stratégie dohľadu		5
2.1	Účel stratégie dohľadu	5
2.2	Súvisiaca legislatíva	7
2.3	Súvisiace interné predpisy	8
2.4	Súvisiace príručky EUAR	8
3. Základné informácie		9
3.1	Základný opis veľkosti železničnej siete v rámci Slovenskej republiky	9
3.2	Vlakové trasy podľa druhu vlaku k 31.12.2020 - osobná doprava	12
3.3	Vlakové trasy podľa druhu vlaku k 31.12.2020 – nákladná doprava	12
3.4	Vlakové trasy podľa kategórie trate k 31.12.2020 – osobná doprava	12
3.5	Vlakové trasy podľa kategórie trate k 31.12.2020 – nákladná doprava	13
3.6	Výkony dopravcov k 31.12.2020 – osobná doprava	13
3.7	Výkony dopravcov k 31.12.2020 – nákladná doprava	13
3.8	Počet železničných podnikov	13
3.9	Počet manažérov infraštruktúry	13
3.10	Trvanie stratégie dohľadu	13
3.11	Postupy na preskúmanie stratégie dohľadu	13
4. Cieľ stratégie dohľadu		14
5. Zásady dohľadu vykonávaného DÚ		16
5.1	Uplatňovanie zásady proporcionality	16
5.2	Uplatňovanie zásady konzistentnosti prístupu	17
5.3	Uplatňovanie zásady transparentnosti	17
5.4	Uplatňovanie zásady zodpovednosti	17
5.5	Uplatňovanie zásady spolupráce	18
6. Opatrenia na účely dohľadu		19
6.1	Vedenie	19
6.2	Organizačné usporiadanie	22
6.3	Hlavné činnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach	24
6.4	Štátny dozor	25
6.5	Prepojenie medzi povoľovacou činnosťou a dohľadom	25
6.6	Prístup k novým subjektom na trhu	26
7. Úrovně rizika v Slovenskej republike		27
8. Strategické priority pre dohľad		30
8.1	Systémy riadenia bezpečnosti	30
8.2	Spolupráca s inými bezpečnostnými orgánmi	30
8.3	Riziká vyššej úrovne	32
8.4	Riziká nižšej úrovne	33
9. Techniky dohľadu		34
9.1	Zhromažďovanie podkladov	34
9.2	Kontrola (výkon dozoru)	34

9.3	Audit zrelosti systému riadenia bezpečnosti	36
10. Spôsob vypracovania plánov dohľadu		37
10.1	Obsahové náležitosti plánu dohľadu	38
10.2	Obsahové náležitosti ročnej evidencie kontrolných zistení	38
11. Opatrenia na presadzovanie práva		39
11.1	Právne nástroje DÚ na presadzovanie práva	39
11.2	Posúdenie rizikového nedostatku	47
11.3	Zistenia 1. úrovne – hlavné oblasti nesúladu	48
11.4	Zistenia 2. úrovne – ostatné oblasti nesúladov	49
11.5	Postup DÚ, DDDD, pri oblastiach nesúladu zistených pri kontrole subjektov	49
11.6	Postup DÚ, DDDD, SB, OB pri rizikových nedostatkoch zistených pri kontrole subjektov, ktorým bolo vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostní povolenie	51
12. Záverečné ustanovenia		53
12.1	Nadobudnutie platnosti	53

1 SKRATKY A DEFINÍCIE

1.1 Skratky

Skratka	Anglický ekvivalent	Význam v slovenskom jazyku
DÚ	Transport Authority	Dopravný úrad
DDDD	Railway and Other Guided Transport Division	divízia dráh a dopravy na dráhach
CSM	common safety methods	spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov nad riadením bezpečnosti železničných podnikov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia a manažérov infraštruktúry po vydaní bezpečnostného povolenia
EUAR	European Union Agency for Railways	Železničná agentúra Európskej únie
NSA	National safety authority	národný bezpečnostný orgán

1.2 Definície

- 1.2.1 **Orgán bezpečnostnej certifikácie** je orgán zodpovedný za vydávanie jednotného bezpečnostného osvedčenia, teda buď EUAR alebo vnútroštátny bezpečnostný orgán.
- 1.2.2 **Zvyšná otázka** je drobný nedostatok zistený pri posudzovaní žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie, ktoré však nebráni vydaniu osvedčenia alebo povolenia a možno ho odložiť na neskorší dohľad.
- 1.2.3 **Dohľad** sú opatrenia, ktoré DÚ zaviedol s cieľom dohliadať na efektivitu systému riadenia bezpečnosti po udelení bezpečnostného osvedčenia, bezpečnostného povolenia resp. s cieľom dohliadať na bezpečnosť v rámci prevádzkovania dráh a dopravy na dráhach po vydaní iného rozhodnutia DÚ subjektu, nad ktorým je vykonávaný dohľad, vrátane dozerania na to, či sú všetky potrebné podmienky na vydanie rozhodnutia DÚ neustále plnené, ak je tak právnymi predpismi vyžadované. Dohľad sa vzťahuje na činnosti DÚ s cieľom zabezpečiť, aby subjekt, ktorému bolo vydané rozhodnutie DÚ, udržiaval svoj systém riadenia bezpečnosti tak, aby účinne riadil riziká, ako aj plnil požiadavky medzinárodných zmlúv, ktorými je Slovenská republika viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom, priamo vykonateľných právne záväzných aktov Európskej únie, všeobecne záväzných právnych predpisov a bezpečnostných predpisov Slovenskej republiky.
- 1.2.4 Za účelom implementovania rodovej rovnosti v podmienkach úradu sa pod pomenovaním funkcie v mužskom rode rozumie aj pomenovanie funkcie v ženskom rode, tým však nie sú dotknuté osoby ženského pohlavia.

2 ÚVOD DO STRATÉGIE DOHLĀDU

2.1 Účel stratégie dohlĀdu

DÚ je podľa § 8 ods. 1 zákona č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a DÚ a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov orgánom štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach. Organizačnú štruktúru DÚ ustanovuje Organizačný poriadok DÚ, organizačná norma č. 1/2014 v platnom znení. DÚ je podľa § 101 písm. b) zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“) orgánom verejnej správy vo veciach dráh, podľa § 103 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach je bezpečnostným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy, podľa § 103 ods. 1 písm. b) zákona o dráhach je regulačným orgánom pre železničné dráhy, špeciálne dráhy a lanové dráhy a podľa § 103 ods. 1 písm. c) zákona o doprave na dráhach vykonáva štátny odborný dozor vo veciach dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh a vykonáva štátny technický dozor. DÚ je podľa § 35 písm. b) zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“) orgánom verejnej správy vo veciach dopravy na dráhach, podľa § 37 ods. 1 písm. a) zákona o doprave na dráhach je licenčným orgánom pre železničnú dopravu, pre dopravu na špeciálnych dráhach a pre dopravu a lanových dráhach, podľa § 37 ods. 1 písm. b) je bezpečnostným orgánom pre železničnú dopravu, pre dopravu na špeciálnych dráhach a dopravu na lanových dráhach, podľa § 37 ods. 1 písm. c) zákona o doprave na dráhach je regulačným orgánom pre reguláciu cestovného v železničnej doprave a podľa § 37 ods. 1 písm. h) zákona o doprave na dráhach vykonáva štátny dozor v železničnej doprave, v mestskej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach a na lanových dráhach. DÚ je teda NSA a národným regulačným orgánom v oblasti železničnej dopravy v zmysle právnych predpisov Európskej únie o bezpečnosti, interoperabilite a regulácii železničnej dopravy. DÚ plní aj iné úlohy uvedené v § 52, 53, 90 a 103 zákona o dráhach a § 34 a 37 zákona o doprave na dráhach. Uvedené úlohy DÚ plní prostredníctvom svojej DDDD.

Jednou z hlavných oblastí činností DÚ je dohlĀd nad subjektmi, ktorých činnosti majú vplyv na bezpečnosť železničnej dopravy a bezpečnosť železničnej prevádzky. Činnosti a iniciatívy vykonávané v rámci tejto úlohy sú zamerané predovšetkým na vytvorenie bezpečných a konkurenčných podmienok pre poskytovanie služieb železničnej dopravy.

Dopravný úrad s cieľom zlepšiť dôveru verejnosti vo svoje prístupy k činnostiam dohlĀdu a v rozhodovanie DÚ počas a po týchto činnostiach, stanovuje túto stratégiu dohlĀdu.

Podľa delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/761 zo 16. februára 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohlĀdu národných bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012 (ďalej len „delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 2018/761“), dohlĀd by sa mal v prvom rade zamerať na tie činnosti, **pri ktorých sa vnútroštátne bezpečnostné orgány domnievajú, že predstavujú najzávažnejšie riziká, alebo že súvisiace riziká sú najmenej kontrolované. Na tento účel by vnútroštátny bezpečnostný orgán mal vypracovať a zaviesť stratégiu a plán, príp. plány dohlĀdu založené na riziku, v ktorých uvedie, ako bude zameriavať svoje činnosti a stanovovať svoje priority v oblasti dohlĀdu.**

Na tento účel má NSA:

- a) zbierať, zhromažďovať a analyzovať údaje a informácie z rôznych zdrojov. Zdroje môžu zahŕňať informácie zozbierané počas posudzovania systémov riadenia bezpečnosti, výsledky predchádzajúcich činností dohľadu, informácie z povolení subsystému alebo vozidiel, správy o nehodách a odporúčania vydané vnútroštátnymi vyšetrovacími orgánmi, iné správy o nehodách alebo incidentoch, výročné správy o bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry predkladané národnému bezpečnostnému orgánu, výročné správy o údržbe od subjektov zodpovedných za údržbu, sťažnosti občanov a iné relevantné zdroje;
- b) v stratégii dohľadu identifikovať rizikové oblasti pre ciele činnosti dohľadu, prípadne vrátane tých, ktoré vyplývajú z integrácie a riadenia ľudských a organizačných faktorov;
- c) vypracovať plán alebo plány dohľadu, v ktorých sa uvádza, ako bude počas životného cyklu platných jednotných bezpečnostných osvedčení a bezpečnostných povolení realizovať stratégiu dohľadu;
- d) vypracovať na základe určených cieľových oblastí počiatočný odhad zdrojov potrebných na realizáciu plánu alebo plánov;
- e) pridelovať zdroje na realizáciu plánu alebo plánov;
- f) v stratégii a pláne, prípadne plánoch dohľadu riešiť všetky záležitosti týkajúce sa cezhraničných činností alebo infraštruktúry, príp. infraštruktúr koordináciou s iným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom (alebo orgánmi).

Vzhľadom na uvedené usmernenia a potrebu racionálnej prípravy a vykonávania činností dohľadu bola vypracovaná stratégia dohľadu DÚ DDDD v strednodobom horizonte na roky 2023 – 2025, v súlade s ktorou budú vypracované plány dohľadu DÚ, DDDD na rok 2023, 2024 a 2025. Tieto dokumenty boli zosúladené s usmerneniami EUAR, najmä s usmerneniami vyplývajúcimi z *Príručky o dohľade*.

Udržateľný a efektívny proces plánovania sa zameriava na stanovenie cieľa a na to, ako ho najlepšie dosiahnuť. Vymedzenie cieľa alebo súboru cieľov si vyžaduje aj určenie priorít, ktoré umožnia účinné prepojenie medzi potrebami a zdrojmi organizácie. Jedným z pilierov procesu plánovania je preto optimalizácia predpokladov s cieľom náležite ich prispôbiť dostupným zdrojom.

S cieľom vypracovať dobre ciele plány dohľadu nad prevádzkovateľmi, ktorých činnosti majú vplyv na úroveň bezpečnosti železničnej dopravy, je potrebné všeobecne pochopiť riziká spojené so systémom železníc, teda ktoré riziká sú najvýznamnejšie. Preto je nevyhnutné získať informácie zo širokej škály zdrojov, aby bolo možné porovnať informácie a vyhnúť sa spoliehaniu sa na jeden súbor údajov a po ich riadnom výpočte ich transformovať na usmernenia podporujúce rozhodnutia v oblasti dohľadu.

Analýzou získaných podkladov sledoval DÚ jednoznačný cieľ – určiť, kde sa v železničnom systéme Slovenskej republiky nachádzajú hlavné oblasti rizika, resp. v ktorých oblastiach sú nebezpečenstvá najmenej dobre riadené. Na základe posúdenia a analýzy týchto podkladov prijal DÚ podrobné závery o rizikách vyskytujúcich sa v železničnom systéme Slovenskej republiky, čo je kľúčovým prvkom pre vypracovanie tejto stratégie dohľadu. Bez jasného pochopenia súvisiacich rizík nie je možné v tejto stratégii prijať primerané a ciele rozhodnutia o predmete a najlepšom spôsobe dohľadu. Na základe uvedeného DÚ určil v tejto stratégii najdôležitejšie problémy, na ktoré je

v zvolenom časovom období potrebné zacieliť dohľad, a od ktorej sa v stanovenom časovom období budú odvíjať každoročné plány dohľadu. V tejto stratégii sa DÚ snažil popísať, ako bude v stanovenom časovom období táto stanovená stratégia realizovaná. DÚ určil a vyčlenil zdroje, ktoré môže využiť na realizovanie tejto stratégie a plánu, ktoré boli limitované personálnymi zdrojmi DÚ a jeho materiálno-technickým zabezpečením. DÚ so susednými bezpečnostnými orgánmi Českej republiky, Poľska, Maďarska a Rakúska bude na základe zmluvnej spolupráce koordinovať ciele dohľadu týkajúce sa cezhraničnej prevádzky a infraštruktúry.

Prijaté analytické a plánovacie metódy boli zamerané predovšetkým na zameranie identifikovaných kontrolných činností, pričom zdôrazňujú problematické oblasti z hľadiska bezpečnosti železničnej dopravy a vyberajú vhodné metódy dohľadu, ktoré sú najobjektívnejšie s cieľom minimalizovať a riadiť riziká.

Výsledky uvedené v tejto stratégii vychádzajú z analýzy dostupných vyššie uvedených zdrojov DÚ za posledné 2-5 ročné obdobie.

2.2 Súvisiaca legislatíva

- 2.2.1 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004.
- 2.2.2 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 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 v platnom znení.
- 2.2.3 Delegované nariadenie Komisie (EÚ) č. 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 v platnom znení.
- 2.2.4 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení.
- 2.2.5 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 v platnom znení.
- 2.2.6 Technické špecifikácie pre interoperabilitu: nariadenie (EÚ) č. 995/2015, č. 1302/2014, č. 321/2013 v platnom znení, č. 1236/2013, č. 924/2015, č. 919/2016 v platnom znení, č. 1304/2014 v platnom znení, č. 1300/2014, č. 1303/2014 v platnom znení.
- 2.2.7 Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 2017/2177 z 22. novembra 2017 o prístupe k servisným zariadeniam a službám týkajúcim sa železničnej dopravy.
- 2.2.8 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1371/2007 z 23. októbra 2007 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (uplatňuje sa do 6. júna 2023).
- 2.2.9 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 2021/782 o právach a povinnostiach cestujúcich v železničnej preprave (uplatňuje sa od 7. júna 2023).
- 2.2.10 Zákon č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a DÚ a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o zriadení DÚ“).
- 2.2.11 Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o dráhach“).

- 2.2.12 Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov.
- 2.2.13 Zákon č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o kontrole“).
- 2.2.14 Zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny poriadok“).
- 2.2.15 Zákon č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o priestupkoch“).
- 2.2.16 Zákon č. 153/2001 Z. z. o prokuratúre v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o prokuratúre“).
- 2.2.17 Zákon č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov (ďalej len „správny súdny poriadok“).
- 2.2.18 Zákon č. 9/2010 Z. z. o sťažnostiach v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o sťažnostiach“).
- 2.2.19 Zákon č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon proti byrokracii) v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon proti byrokracii“).
- 2.2.20 Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v znení vyhlášky Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 180/2020 Z. z.
- 2.2.21 Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov.
- 2.2.22 Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z., ktorou sa vydáva dopravný poriadok dráh v znení neskorších predpisov.

2.3 Súvisiace interné predpisy DÚ

- 2.3.1 Organizačná norma DÚ č. 1/2014 Organizačný poriadok v platnom znení.
- 2.3.2 Organizačná norma DÚ č. 2/2014 Podpisový poriadok v platnom znení.
- 2.3.3 Smernica DÚ č. 2/2019 Výkon štátneho dozoru na dráhach a v doprave na dráhach v platnom znení.
- 2.3.4 Smernica DÚ č. 63/2014 Vykonávanie štátneho odborného dozoru.
- 2.3.5 Smernica DÚ č. 54/2014 Vybavovanie sťažností a petícií v platnom znení.

2.4 Súvisiace príručky EUAR

- 2.4.1 Príručka o dohľade.
- 2.4.2 Koordinácia medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi – spoločný prístup k dohľadu.
- 2.4.3 Model riadenia presadzovania.
- 2.4.4. Model zrelosti procesov riadenia.
- 2.4.5 Požiadavky na systém riadenia bezpečnosti na bezpečnostnú certifikáciu alebo udeľovanie bezpečnostných povolení.
- 2.4.6 Rámec riadenia kompetencií pre orgány.

3 ZÁKLADNÉ INFORMÁCIE

3.1 Základný opis veľkosti železničnej siete v rámci Slovenskej republiky

Železnice Slovenskej republiky k 31.12.2021 ako jediný manažér infraštruktúry v Slovenskej republike zabezpečujú prevádzkyschopnosť železničnej infraštruktúry, spravujú a prevádzkujú železničné dráhy celoštátneho a regionálneho významu a zariadenia v nasledovných parametroch.

LEGENDA (stav k 31.12.2021)

Železničné trate a stavby

- 1) Rozdiel vznikol opravou údajov o dĺžke neprevádzkovaných tratí a modernizáciou dvojkolajných tratí v správe ŽSR, Oblastného riaditeľstva Žilina (nová trasa).
- 2) Zrušenie koľaje č. 7 v železničnej stanici Banská Štiavnica, skrátenie koľají v správe ŽSR, Oblastného riaditeľstva Košice, zrušenie koľají v traťovom úseku č. 3201.
- 3) Oprava a rekonštrukcia výhybiek, modernizácia tratí v správe ŽSR, Oblastného riaditeľstva Žilina – rušenie nepotrebných výhybiek.

Stavebná dĺžka spravovaných železničných tratí celkom:

	celková dĺžka km:
Turňa nad Bodvou – MÁV	3,139
Komárno – Kolárovo	25,908
Žabokrečká spojka	1,279
Plavecký Mikuláš - Plavecké Podhradie, vrátane dopravne Plavecký Mikuláš	5,004*
Breznička - Katarínska Huta	9,823
Strážčanská spojka	1,148
spolu km:	46,301

*) Oprava údajov podľa skutočnosti. Skutočná dĺžka neprevádzkovanej trate Plavecký Mikuláš - Plavecké Podhradie vrátane dopravne Plavecký Mikuláš je 5,004 km. Následne je potom celková dĺžka s pozastavenou prevádzkou (neprevádzkované trate) z dôvodu zlého technického stavu spolu 46,301 km.

Železničné priestestia

- 4) Modernizácia tratí v správe ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Žilina, budovanie mimoúrovňových križovaní, oprava systémových chýb štatistik v informačnom systéme infraštruktúry - Pasport priestestí.

Zmeny v údajoch oznamovacej a zabezpečovacej techniky boli spôsobené modernizáciou koridorov a následnou zmenou stavebných dĺžok tratí.

Elektrotechnika a energetika

- 5) Rozdiel je spôsobený započítaním aj doteraz omylom nezapočítavanej trate napájanej jednosmernou trakčnou prúdovou sústavou v pôsobnosti ŽSR, Oblastné riaditeľstvo Košice.

Medziročné zmeny v údajoch tabuľky „Riadenie dopravy“ vznikli v dôsledku zmien v organizácii dopravnej prevádzky ŽSR v rámci systemizácie dopravní.

Odvetvie	Parameter	m. j.	Stav k 31.12.2020	Stav k 31.12.2021
ŽELEZNIČNÉ TRATE A STAVBY	Stavebná dĺžka spravovaných tratí celkom	km	3 626,856	3 626,457¹
	<i>Z toho:</i>			
	Jednokoľajné trate	km	2 611,623	2 611,623
	Dvojkoľajné trate	km	1 015,233	1 014,834
	Širokorozchodné trate	km	98,718	98,718
	Trate normálneho rozchodu	km	3 481,937	3 481,538
	Úzkorozchodné trate	km	46,201	46,201
	Stavebná dĺžka koľají celkom	km	6 865,817	6 820,007²
	<i>Z toho:</i>			
	Hlavných koľají	km	4 642,665	4 641,864
	Ostatných staničných koľají	km	2 223,152	2 178,143
	Počet výhybiiek	ks	8 372	8 243³
	Počet výhybkových jednotiek	ks	9 248	9 091
	Počet mostov	ks	2 326	2 326
	Oceľové	ks	433	433
	Masívne	ks	1 893	1 893
	Celková dĺžka mostov	m	52 244	52 244
	Počet tunelov	ks	76	76
	Jednokoľajné tunely	ks	68	68
	Dvojkoľajné tunely	ks	8	8
Celková dĺžka tunelov	m	45 007	45 007	
Budovy / stavby (prevádzkové)	ks	3 690	3 691	
Budovy / stavby (prevádzkové) - obstavaný priestor	m³	6 325 842,12	6 290 789,00	
OZNAMOVACIA A ZABEZPEČOVACIA TECHNIKA	Trat'ové zabezpečovacie zariadenia			
	Automatický blok	km	478	482
	Jednosmerný automatický blok	km	95	95
	Obojsmerný automatický blok	km	383	387
	Automatické hradlo	km	371	374
	Poloautomatický blok	km	714	708
	Reléový poloautomatický blok	km	628	623
	Hradlový poloautomatický blok	km	86	85
	Trate s telefonickým dorozumievaním	km	1 793	1 807
	Staničné zabezpečovacie zariadenia			
	Dopravné s mechanickým zabezpečovacím zariadením	ks	197	196
	Dopravné s elektromechanickým zabezpečovacím zariadením	ks	64	63

	Dopravné s reléovým zabezpečovacím zariadením	ks	174	172
	Dopravné s ostatným zabezpečovacím zariadením	ks	30	29
	Dopravné s elektronickým zabezpečovacím zariadením	ks	48	53
	Trate s diaľkovo ovládaným zabezpečovacím zariadením – dispečerom	km	396	396
OZNAMOVACIA A ZABEZPEČOVACIA TECHNIKA	<i>Vlakové zabezpečovacie zariadenie</i>			
	Trate s prenosom informácií na vlakový zabezpečovač	km	753	727
	<i>Spádoviskové zabezpečovacie zariadenia</i>			
	Koľajové brzdy	ks	210	210
	<i>Z toho:</i>			
	Elektropneumatické	ks	62	62
	Pružinovo-hydraulické	ks	140	140
	Elektro-hydraulické	ks	8	8
	Mechanizované spádoviská	ks	4	4
	Poloautomatizované spádoviská	ks	2	2
	Automatizované spádoviská	ks	2	2
	Kompresorové stanice - spolu	ks	15	15
	Stacionárna (v hale, dvojstupňové piestové kompresory)	ks	0	0
	Stacionárna (v hale, jednostupňové skrutkové kompresory)	ks	1	1
	Balená piestová (mobilná, jednostupňové kompresory)	ks	2	2
	Balená skrutková (mobilná, jednostupňové kompresory)	ks	1	1
Balená zubová (jednostupňový hydraulický agregát)	ks	11	11	
OZNAMOVACIA A ZABEZPEČOVACIA TECHNICA A ŽELEZNIČNÉ TRATE A STAVBY	Železničné priestestia	ks	2 079	2 071⁴
	<i>Priestestné zabezpečovacie zariadenia</i>			
	Pasívne priestestia (nezabezpečené)	ks	1 003	1 001
	Aktívne priestestia (zabezpečené)	ks	1 076	1 070
	<i>Z toho:</i>			
	Mechanické závory	ks	47	45
	Trvalo zamknuté železničné priestestia	ks	38	37
	Priestestné zariadenie mechanické (typ PZM 0)	ks	1	1
	Svetelné priestestné zabezpečovacie zariadenia	ks	990	987
	ELEKTROTECHNIKA A ENERGETIKA	Elektrifikované trate – spolu	km	1 585,147
elektrifikované AC 25 kV / 50 Hz (15 kV / 16,7 Hz)		km	762,685	762,676

	elektrifikované DC 3 000 V (1 500 V, 600 V)	km	822,462	822,072
	Rozvinutá dĺžka trakčného vedenia - spolu	km	5 014,480	5112,222
	jednofázové trakčné vedenia	km	2 195,630	2 195,630
	jednosmerné trakčné vedenia	km	2 818,850	2 916,592 ⁵
	Napájacie a spínacie stanice - spolu	ks	94	94
	jednofázové trakčné napájacie stanice	ks	12	12
	jednosmerné trakčné napájacie stanice	ks	36	36
	podporné meniarne	ks	3	3
	jednofázové spínacie stanice	ks	19	19
	jednosmerné spínacie stanice	ks	21	21
	prevozné meniarne	ks	3	3
RIADENIE DOPRAVY	Dopravne – spolu	ks	1 024	1 022
	<i>Z toho (obsadené / neobsadené zamestnancami):</i>		364/660	362/660
	železničné stanice	ks	294	293
	pohraničné prechodové stanice	ks	22	22
	ostatné dopravne (hradlá, odbočky, výhybne, zastávky, prekladiská, závorárske stanoviská, dopravne podľa predpisu ŽSR Z1 a iné)	ks	708	707

3.2 Vlakové trasy podľa druhu vlaku k 31.12.2020 - osobná doprava

Osobné vlaky 498 440 ks
 Expresné vlaky 20 660 ks
 Rýchliky 29 211 ks
 Súpravové vlaky 24 701 ks
 Rušňové vlaky 6 585 ks

Osobná doprava celkom 579 597 ks.

3.3 Vlakové trasy podľa druhu vlaku k 31.12.2020 – nákladná doprava

Rušňové vlaky 83 068 ks
 Priebežné nákladné vlaky 68 335 ks
 Nákladné expresné vlaky 35 391 ks
 Manipulačné vlaky 25 765 ks
 Vlečkové vlaky 3 248 ks
 Nákladná doprava celkom 215 807 ks.

3.4 Vlakové trasy podľa kategórie trate k 31.12.2020 – osobná doprava

Hlavné trate 332 740 ks
 Ostatné hlavné trate 167 240 ks
 Vedľajšie trate regionálneho významu 113 803 ks
 Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy 30 314 ks
 Úzkorozchodné trate 33 385 ks
 Špeciálne dráhy 230 ks

3.5 Vlakové trasy podľa kategórie trate k 31.12.2020 – nákladná doprava

Hlavné trate 169 622 ks

Ostatné hlavné trate 69 127 ks

Vedľajšie trate regionálneho významu 12 946 ks

Vedľajšie trate so zjednodušeným riadením dopravy 3 623 ks

3.6 Výkony dopravcov k 31.12.2020 – osobná doprava

34 146 tis. vlkm

9 002 mil. hrkm

3.7 Výkony dopravcov k 31.12.2020 – nákladná doprava

14 079 tis. vlkm

16 447 mil. hrkm

3.8 Počet železničných podnikov

DÚ eviduje 67 železničných podnikov, ktorým vydal jednotné bezpečnostné osvedčenie.

3.9. Počet manažérov infraštruktúry

DÚ eviduje 1 manažéra infraštruktúry, ktorému vydal bezpečnostné povolenie.

3.10 Trvanie stratégie dohľadu

DÚ, DDDD sa bude riadiť touto stratégiou dohľadu v rokoch 2023 až 2025.

3.11 Postupy na preskúmanie stratégie dohľadu

Účinnosť nastavenej stratégie dohľadu bude vyhodnocovaná vždy do 31. marca nasledujúceho roka za predchádzajúci kalendárny rok, na základe príslušného plánu výkonov štátnych odborných dozorov, výsledkov vykonaných dozorov a vyhodnotenia splnenia a účinnosti príslušných nápravných opatrení.

4 CIEĽ STRATÉGIE DOHLĀDU

Cieľom tejto stratégie dohľadu je stanoviť účinné opatrenia na dohľad nad efektivitou systému riadenia bezpečnosti, a to najmä po vydaní príslušného rozhodnutia, povolenia, osvedčenia, preukazu a pod. (ďalej aj „rozhodnutie“), ktoré oprávňuje danú osobu vykonávať činnosť na dráhe alebo v doprave na dráhe a presadzovať tak zachovávanie čo najvyššej miery bezpečnosti v dozorovanej oblasti. Stratégia dohľadu DÚ bude preto smerovať najmä k prepojeniu dohľadu s výsledkami povoľovacej činnosti DÚ, teda k preskúmaniu toho, ako sa systém riadenia bezpečnosti, resp. iné podmienky pre vydanie konkrétneho rozhodnutia preukazované zo strany žiadateľa pred vydaním rozhodnutia, reálne uplatňujú žiadateľom v praxi. Stratégia dohľadu však nesmie opomínať ani existujúce osoby, ktoré pôsobia na dráhach alebo v doprave na dráhach na základe vydaného rozhodnutia DÚ už dlhší čas, preto bude cieľom stratégie dohľadu preveriť aj plnenie regulačných požiadaviek zo strany týchto osôb, a tým udržiavať zachovanie bezpečnosti aj u dlhodobo pôsobiacich subjektov v rámci dráh a dopravy na dráhach.

Cieľom stratégie dohľadu je zároveň nasmerovať činnosti DÚ tak, aby boli tieto činnosti schopné zabezpečiť, aby organizácia, ktorej bolo udelené bezpečnostné osvedčenie alebo povolenie, udržiavala svoj systém riadenia bezpečnosti tak, aby počas platnosti tohto bezpečnostného osvedčenia účinne riadila riziká, ako aj úlohy vyplývajúce jej z priamo vykonateľných právne záväzných aktov Európskej únie.

DÚ si uvedomuje, že výkon štátneho dozoru z jeho strany je limitovaný personálnymi kapacitami a materiálno-technickým zabezpečením, na základe čoho je cieľom tejto stratégie dohľadu efektívne nasadiť personálne zdroje DÚ, ako aj príslušné materiálno-technické zabezpečenie, aby v cielenom časovom období bol DÚ schopný čo najefektívnejšie zabezpečiť plánované činnosti dohľadu v stanovených prioritách, s ohľadom na príslušné riziká, so zohľadnením aj možných neplánovaných bezpečnostných potrieb vykonania dohľadu.

Cieľom dohľadu je aj zabezpečiť – dozrieť na to, aby železničné podniky a manažér infraštruktúry:

- účinne uplatňovali systém riadenia bezpečnosti, a to čiastočne alebo ako celok,
- správne uplatňovali príslušné CSM prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti, vrátane prípadov, kedy je železničný podnik alebo manažér infraštruktúry subjekt zodpovedný za údržbu (ECM) svojich vlastných vozidiel,

ako aj monitorovanie súladu komponentov interoperability na území Slovenskej republiky prostredníctvom systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, a na základe výsledkov dohľadu prijať príslušné účinné opatrenia, s cieľom zabezpečiť súlad s ustanoveniami medzinárodných zmlúv, ktorými je Slovenská republika viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom, priamo vykonateľnými právne záväznými aktmi Európskej únie, zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi Slovenskej republiky, národnými bezpečnostnými predpismi a príslušnými technickými normami (ďalej aj „regulácia“ alebo „regulačné požiadavky“), identifikovať príležitosti na návrhy na novelizáciu zákona o dráhach a doprave na dráhach a súvisiacich všeobecne záväzných právnych predpisov a informovanie zainteresovaných strán o príslušných zmenách v regulačnom bezpečnostnom rámci, ako aj o všetkých vznikajúcich bezpečnostných rizikách alebo zvýšení rizík.

Cieľom dohľadu je zamerať dohľad a opatrenia na subjekty, ktoré sú zodpovedné za riziko, a ktoré sú ho schopné najlepšie riadiť, rozumným využitím zdrojov DÚ maximalizovať účinnosť DÚ v zabezpečovaní toho, aby subjekty zodpovedné za riziko vedeli riadiť toto riziko primeraným spôsobom.

Cieľom tejto stratégie dohľadu je pôsobiť preventívne, teda eliminovať hroziace bezpečnostné riziká, viesť kontrolované subjekty k odstráneniu kontrolou zistených nedostatkov a zachovávaní vysokej úrovne bezpečnosti prostredníctvom systému riadenia rizík, ale aj represívne, podľa charakteru zistených nedostatkov zasiahnuť, vyvodit' právnu zodpovednosť a dosiahnuť tak zachovanie čo najvyššej úrovne bezpečnosti v dohliadanej oblasti.

DÚ má v úmysle dosiahnuť cieľ stratégie dohľadu tak, že v rámci časového obdobia, na ktoré sa stratégia vzťahuje, naplánuje dohľady v súlade so zvolenou stratégiou, počas výkonu štátnych dozorov bude zároveň preventívne pôsobiť na kontrolované subjekty za účelom nabudenia snahy zo strany týchto subjektov chcieť účinne riadiť svoje riziká, zavedený systém nielen dodržiavať, ale ho aj neustále zlepšovať a odstraňovať zistené nedostatky. DÚ plánuje počas výkonu dozoru vykonávať aj osvetu, jeho snahou bude, aby kontrolované subjekty vnímali legislatívne zmeny, porozumeli im a pružne na ne reagovali, implementovali ich do praxe vo svojich podmienkach. DÚ sa zároveň nastolenú stratégiu bude snažiť dosiahnuť aj formou účinného presadzovania odstránenia zistených nedostatkov, a to uplatnením adekvátnych sankčných a iných mechanizmov zverených DÚ na presadzovanie práva (napr. formou odňatia alebo zrušenia vydaného rozhodnutia).

5 ZÁSADY DOHĽADU VYKONÁVANÉHO DÚ

DÚ sa zaväzuje pri výkone štátneho dozoru dodržiavať následne uvedené zásady, ktorými má v úmysle zabezpečiť prísny, ale zároveň spravodlivý dohľad. Deklarovaním vykonávania štátneho odborného dozoru spôsobom aplikácie následne uvedených zásad DÚ smeruje zabezpečenie transparentného prístupu úradu ku kontrolovaným subjektom.

5.1 Uplatňovanie zásady proporcionality

DÚ pri vykonávaní dohľadu uplatňuje zásadu proporcionality medzi presadzovaním a rizikom. DÚ aplikuje zákonné opatrenia na presadzovanie práva, upravené v zákone o dráhach a doprave na dráhach s cieľom dosiahnuť súlad s reguláciou alebo primäť železničné podniky a manažérov infraštruktúry, aby niesli zodpovednosť za nedodržiavanie svojich zákonných povinností. Pri aplikácii týchto zákonných opatrení DÚ zohľadňuje skutočnosť, že opatrenia musia byť primerané rizikám pre bezpečnosť alebo potenciálnej závažnosti porušenia ustanovenia týchto predpisov vrátane všetkých skutočných alebo potenciálnych škôd.

DÚ v prípade porušenia povinnosti alebo zistenia nedostatkov v kontrolovanej činnosti kontrolovaného subjektu vždy na mieste vypracuje protokol a jeho obsahom oboznámi vedúceho kontrolovaného subjektu, protokol zároveň doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok.

DÚ pri aplikácii opatrení, či už vo forme prijatia nevyhnutného opatrenia ako napríklad podľa § 34 ods. 4 zákona o doprave na dráhach (pokyn manažérovi infraštruktúry na zastavenie vlaku, zákaze ďalšieho vedenia rušňa rušňovodičovi, požiadavke na okamžitú výmenu rušňovodiča), predbežného opatrenia podľa § 43 ods. 1 písm. a) správneho poriadku - uloženie účastníkovi, aby niečo vykonal, niečoho sa zdržal alebo niečo strel, rozhodnutí v príslušných zákonných prípadoch o pozastavení oprávnenia, odňatí resp. zrušení oprávnenia, vždy aplikuje zásadu proporcionality.

DÚ uvedenú zásadu aplikuje aj pri rozhodovaní o výške pokút v konaní o priestupkoch podľa § 108 zákona o dráhach a § 42 zákona o doprave na dráhach v nadväznosti na § 12 ods. 1 a 2 zákona o priestupkoch v znení neskorších predpisov, nakoľko pri určení druhu sankcie v priestupkovom konaní a jej výmery prihliada na závažnosť priestupku, najmä na spôsob jeho spáchania a na jeho následky, na okolnosti, za ktorých bol spáchaný, na mieru zavinenie, na pohnútky a na osobu páchatel'a, ako aj na to, či a akým spôsobom bol za ten istý skutok postihnutý v kárnom alebo disciplinárnom konaní. DÚ za viac priestupkov toho istého páchatel'a prejednávaných v jednom konaní uloží sankciu podľa ustanovenia vzťahujúceho sa na priestupok najprísnejšie postihnuteľný. DÚ uvedenú zásadu aplikuje aj pri rozhodovaní o výške pokút v konaní o iných správnych deliktach podľa § 109 zákona o dráhach a § 43 zákona o doprave na dráhach v nadväznosti na § 109 ods. 17 zákona o dráhach, kedy ako správny orgán pri určovaní výšky pokuty zohľadňuje okolnosti, za ktorých k deliktu došlo, najmä závažnosť následkov na prevádzku dráhy a na dopravu na dráhe, na trvanie protiprávneho stavu, ako aj na to, či ide o opakované konanie alebo opomenutie a § 43 ods. 15 zákona o doprave na dráhach, kedy ako správny orgán pri určovaní výšky pokuty prihliada na následky porušenia povinnosti, na dĺžku porušovania povinnosti, na rýchlosť a ochotu nápravy a odstránenia prípadných následkov porušenia povinnosti.

5.2 Uplatňovanie zásady konzistentnosti prístupu

DÚ uplatňuje pri výkone štátneho dozoru zásadu konzistentnosti prístupu, ktorú zamestnanci pri výkone štátneho odborného dozoru aplikujú ako zásadu materiálnej rovnosti, teda tak, že pri materiálne rovnakom/podobnom výkone štátneho dozoru uplatňujú rovnaký, resp. obdobný prístup na dosiahnutie podobných výsledkov. Inak povedané zamestnanci v skutkovo zhodných prípadoch postupujú a rozhodujú rovnako. Uvedená zásada vychádza aj z ustanovenia § 3 ods. 4 správneho poriadku v nadväznosti na § 3 ods. 6 správneho poriadku, ktorý stanovuje, že ustanovenia o základných pravidlách konania uvedených v odsekoch 1 až 5 sa primerane použijú aj pri vydávaní osvedčení, posudkov, vyjadrení, odporúčaní a iných podobných opatrení. Uplatňovanie tejto zásady v praxi znamená prehlbovanie právnej istoty kontrolovaných subjektov, nakoľko prikazuje zamestnancom DÚ rešpektovať kontinuitu práva a rozhodovania. Táto zásada vychádza z ústavného princípu rovnosti pred zákonom, teda zamestnanec DÚ je povinný objektívne zhodné prípady (kritériom je totožnosť podmienok) rozhodovať zhodne, teda podľa rovnakých pravidiel. Laicky povedané, v skutkovo zhodných alebo podobných prípadoch použije zamestnanec DÚ „jeden meter“.

5.3 Uplatňovanie zásady transparentnosti

Zamestnanci DÚ sú pri výkone štátneho dozoru povinní nielen odkontrolovať stav činnosti kontrolovaného subjektu so želaným – regulovaným stavom a vyvodiť na základe tejto kontroly príslušné opatrenia, ale sú zároveň povinní pomôcť pochopiť kontrolovanému subjektu želaný – regulovaný stav, teda to, čo sa od neho očakáva, vrátane toho, čo musí kontrolovaný subjekt pre dosiahnutie takéhoto stavu urobiť a čo by mali očakávať od DÚ ako dozorného orgánu. Je dôležité ozrejmiť kontrolovanému subjektu ako DÚ prijíma rozhodnutia, teda aby mohol kontrolovaný subjekt pochopiť, aký bude pravdepodobný výsledok v prípade, že nebude vhodným spôsobom riadiť riziko, resp. jeho činnosť nebude súladná s reguláciou.

5.4 Uplatňovanie zásady zodpovednosti

DÚ si je plne vedomý zodpovednosti za svoje rozhodnutia. V prvom stupni podľa zákona o dráhach a doprave na dráhach rozhoduje divízia dráh a dopravy na dráhach. Na tieto konania sa v súlade s § 111 ods. 1 zákona o dráhach a § 44 ods. 1 zákona o doprave na dráhach, ak tieto predpisy nestanovujú inak, subsidiárne vzťahuje správny poriadok.

Proti neprávoplatnému rozhodnutiu je možné podať podľa § 111 ods. 3 zákona o dráhach a § 44 ods. 2 zákona o doprave na dráhach rozklad, o ktorom rozhoduje predseda DÚ na návrh ním zriadenej osobitnej komisie.

Na preskúmanie právoplatných rozhodnutí DÚ je možné využiť mimoriadne opravné prostriedky správneho poriadku. Ak § 7 správneho súdneho poriadku nestanovuje inak, rozhodnutia DÚ sú preskúmateľné súdom po vyčerpaní riadnych opravných prostriedkov.

Nad dodržiavaním zákonnosti orgánmi verejnej správy, teda aj DÚ, vykonáva dozor prokurátor v súlade so zákonom o prokuratúre.

Osoba, ktorá sa domáha ochrany svojich práv alebo právom chránených záujmov, o ktorých sa domnieva, že boli porušené činnosťou alebo nečinnosťou DÚ a poukazuje

na konkrétne nedostatky, najmä na porušenie právnych predpisov, ktorých odstránenie je v pôsobnosti DÚ, môže na svoju ochranu využiť právny inštitút sťažnosti podľa § 5 zákona o sťažnostiach. Informácie o podávaní sťažností sú osobám dostupné na webovom sídle DÚ (<http://nsat.sk/staznosti-podavanie-staznosti/>). Vybavovanie sťažností upravuje aj interný predpis DÚ – Smernica č. 54/2014 Vybavovanie sťažností a petícií v platnom znení.

5.5 Uplatňovanie zásady spolupráce

Jednotlivé organizačné útvary DÚ sú povinné v záujme výmeny informácií a rozvoja jednotných prístupov k otázkam, ktoré zasahujú do bezpečnosti železníc, vymieňať si informácie dôležité pre svoju činnosť, či už ide o informácie pochádzajúce z vlastnej činnosti alebo informácie oznámené inými orgánmi a osobami. Nakoľko DÚ plní úlohu regulačného, bezpečnostného orgánu a registračného orgánu železničných vozidiel a železničnej infraštruktúry, vedie register preukazov rušňovodičov, ale aj iné registre pochádzajúce z jeho činnosti a tieto úlohy plnia jednotlivé organizačné útvary v zmysle Organizačného poriadku, sú tieto organizačné útvary povinné v zmysle Organizačného poriadku spolupracovať a vzájomne si vymieňať informácie potrebné pre svoju činnosť.

V zmysle § 32 ods. 3 správneho poriadku sú štátne orgány, orgány územnej samosprávy, fyzické osoby a právnické osoby povinné oznámiť DÚ ako správne orgánu skutočnosť, ktoré majú význam pre jeho konanie a rozhodnutie.

Dopravný úrad má pre svoju zákonnú činnosť, vyplývajúcu z jeho kompetencií podľa zákona o dráhach a doprave na dráhach prístup do informačných systémov verejnej správy, pričom v súlade s § 32 ods. 2 správneho poriadku sa údaje z týchto registrov považujú za všeobecne známe skutočnosti a sú použiteľné na právne účely. V danom prípade ide o implementáciu zákona proti byrokracii.

6 OPATRENIA NA ÚČELY DOHĽADU

6.1 Vedenie

Na čele DÚ je predseda Dopravného úradu, ktorého vymenúva a odvoláva vláda na návrh ministra. Predseda DÚ je štatutárnym orgánom DÚ, riadi ho a zodpovedá za jeho činnosť. Predsedu DÚ počas neprítomnosti alebo ak funkcia predsedu DÚ nie je obsadená, zastupuje podpredseda DÚ, ktorého vymenúva a odvoláva vláda na návrh ministra. Ak funkcia podpredsedu DÚ nie je obsadená, predseda DÚ písomne poverí štátneho zamestnanca DÚ dočasným vykonávaním funkcie podpredsedu DÚ. Ak funkcia predsedu DÚ a funkcia podpredsedu DÚ nie je obsadená, predseda vlády na návrh ministra písomne poverí štátneho zamestnanca DÚ dočasným vykonávaním funkcie predsedu DÚ.

Divízia je základným organizačným stupňom riadenia a rozhodovania, nositeľom úloh DÚ podľa vymedzených oblastí činnosti. Divízia je organizačný útvar, v ktorom je zoskupená ucelená a komplexná oblasť koncepčných, odborných, metodických a kontrolných činností. Činnosť divízií riadi predseda, ktorý môže koordinovaním bežnej činnosti divízií poveriť podpredsedu.

Divíziu riadi riaditeľ divízie. Divízia sa obvykle člení na sekcie a sekcie sa členia na odbory. Odbory sa môžu člení na oddelenia a referáty.

Sekciu riadi riaditeľ sekcie. Sekcia je organizačný stupeň riadenia zabezpečujúci výkon odborných činností.

Odbor riadi vedúci odboru. Odbor je organizačný stupeň riadenia zabezpečujúci výkon užšieho rozsahu špecializovaných odborných úloh. Odbor je začlenený do divízie, sekcie alebo do riadiacej pôsobnosti predsedu.

Oddelenie môže riadiť vedúci oddelenia. Oddelenie je organizačný stupeň riadenia zabezpečujúci výkon užšieho rozsahu špecializovaných odborných úloh.

Referát môže existovať ako samostatný útvar priamo riadený predsedom alebo podpredsedom alebo ako útvar v pôsobnosti divízie, sekcie, odboru alebo oddelenia a je priamo podriadený príslušnému riaditeľovi divízie, riaditeľovi sekcie, vedúcemu odboru alebo vedúcemu oddelenia.

Prierezové organizačné útvary zoskupujú určitú prierezovú oblasť odborných, koncepčných, metodických, správnych, právnych, legislatívnych, personálnych, ekonomických a kontrolných činností a majú osobitné postavenie v organizačnej štruktúre DÚ. Prierezové organizačné útvary sú začlenené do riadiacej pôsobnosti predsedu s výnimkou referátu krízového riadenia a hospodárskej mobilizácie, ktorý spadá pod riadiacu pôsobnosť podpredsedu. Prierezové organizačné útvary sa v skrátenej forme označujú ako ústredie.

Vedúcimi zamestnancami sú:

- a) predseda,
- b) podpredseda,
- c) vedúci kancelárie predsedu,
- d) riaditeľ divízie,
- e) riaditeľ sekcie,
- f) vedúci odboru,
- g) vedúci oddelenia.

Predsedovi je podriadený podpredseda a riaditelia divízií DÚ.

Predseda má v priamej riadiacej pôsobnosti ďalej:

- a) vnútornú kontrolu,
- b) projektové riadenie,
- c) kanceláriu predsedu,
- d) osobný úrad,
- e) odbor informačných systémov a technológií,
- f) odbor legislatívny a právny,
- g) metrológa DÚ,
- h) odbor ekonomiky a správy majetku,
- i) divíziu dráh a dopravy na dráhach,
- j) divíziu civilného letectva,
- k) divíziu vnútrozemskej plavby.

Podpredseda má v priamej riadiacej pôsobnosti referát krízového riadenia a hospodárskej mobilizácie.

V systéme riadenia DÚ sa uplatňujú tieto hlavné zásady:

- a) komplexná riadiaca a rozhodovacia právomoc vedúcich zamestnancov usmerňovať činnosť podriadených zamestnancov v rozsahu priamo vykonateľných právne záväzných aktov EÚ, medzinárodných zmlúv, ktorými je SR viazaná, zákonov a ostatných všeobecne záväzných právnych predpisov SR, interných predpisov DÚ ako aj plánov činnosti DÚ a potrieb zachovania bezpečnosti a bezpečnostnej ochrany v jednotlivých modalitách dopravy,
- b) vedúci zamestnanci sú oprávnení určovať a ukladať podriadeným zamestnancom úlohy a dávať im na tento účel pokyny v súlade so zákonom č. 55/2017 Z. z. o štátnej službe v znení neskorších predpisov, zákonom č. 311/2001 Z. z. Zákonník práce v znení neskorších predpisov a zákonom č. 552/2003 Z. z. o výkone práce vo verejnom záujme v znení neskorších predpisov,
- c) organizovanie a koordinácia pracovných činností a spolupráca zamestnancov vo vnútri organizačného útvaru a koordinácia s ostatnými organizačnými útvarmi na horizontálnej úrovni,
- d) analýza úrovne odborných činností na všetkých stupňoch riadenia a aplikácia pozitívnych výsledkov v riadiacich činnostiach,
- e) akceptovanie kompetencií jednotlivých stupňov riadenia v DÚ a akceptovanie projektového riadenia,
- f) využívanie právomoci a uplatňovanie zodpovednosti vo vzťahu k zabezpečovaniu odborných úloh,
- g) povinnosť kontroly plnenia úloh vedúcimi zamestnancami na všetkých stupňoch riadenia organizačných útvarov a povinnosť hodnotenia plnenia úloh,

- h) povinnosť vedúcich zamestnancov využívať v riadiacej práci informačné systémy, racionálne pracovné metódy, predpisy a pozitívne inovačné stimuly a motivovať zamestnancov využívať tieto systémy a metódy,
- i) povinnosť zamestnancov plniť úlohy stanovené plánovacími dokumentmi DÚ a úlohy stanovené vedúcimi zamestnancami, pri svojej práci sa riadiť všeobecne záväznými právnymi predpismi, predpismi vyplývajúcimi z medzinárodných dohôd, ktorými je SR viazaná, záväzkami medzinárodných organizácií, internými predpismi a povinnosť zamestnancov rešpektovať subordináciu vo vzťahu nadriadený a podriadený,
- j) uplatňovanie princípu riešenia otázok v rámci pracovných úloh v svojom najužšom kolektíve, na poradách s vedúcim zamestnancom a po vyčerpaní týchto možností použitie princípu nahlásiť sa so svojim najbližším nadriadeným na riešenie problému postupne k vyšším nadriadeným zamestnancom až po predsedu,
- k) uplatňovanie zásady získavania informácií potrebných pre plnenie svojich pracovných úloh a povinností na poradách s vedúcimi zamestnancami, alebo v kolektíve,
- l) povinnosť zamestnancov využívať pri práci informačné systémy,
- m) zásada riešenia svojich osobných záležitostí mimo plnenia pracovných úloh s osobným úradom, nadriadeným, prípadne s predsedom.

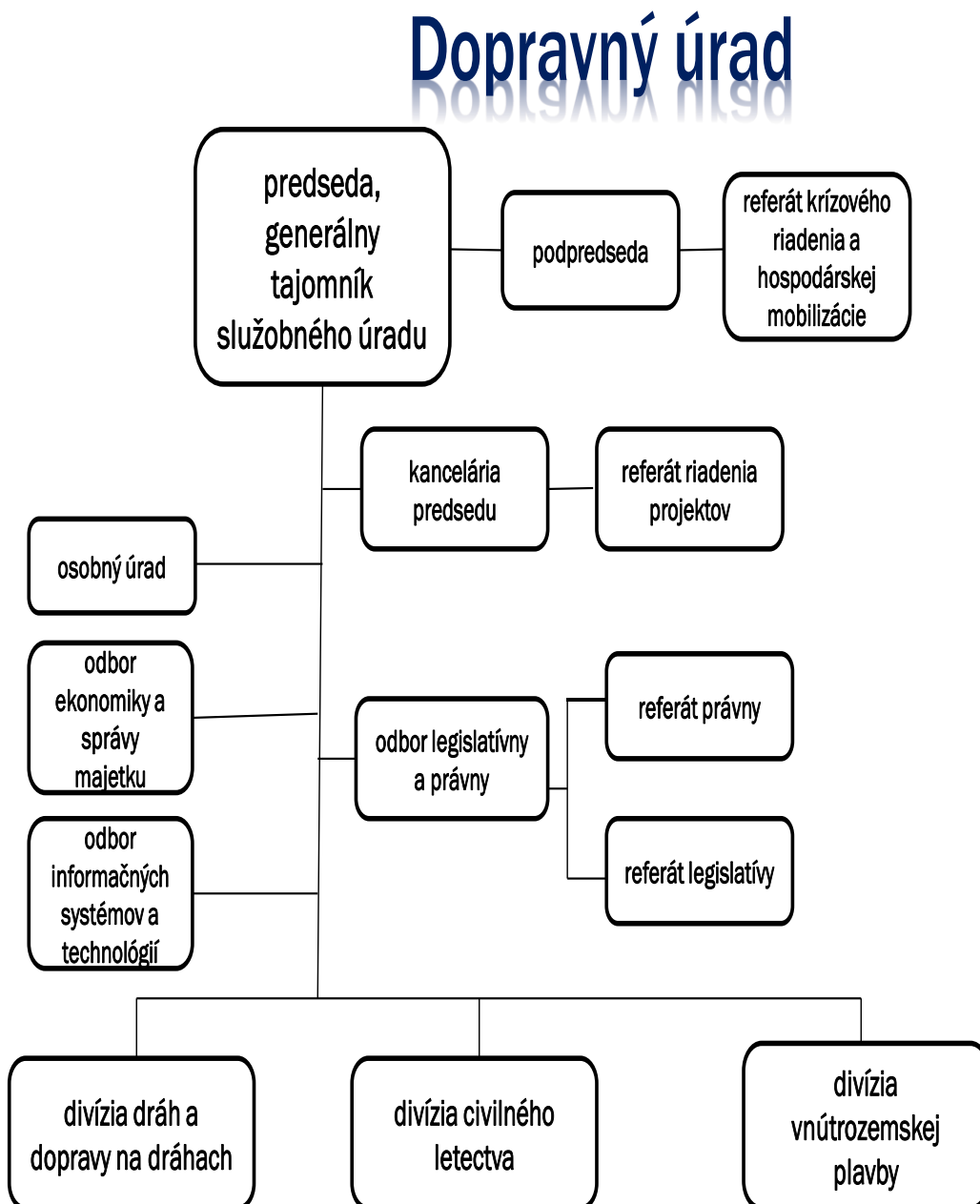
Kompetenčné spory medzi organizačnými útvarmi DÚ, negatívneho alebo pozitívneho charakteru riešia vedúci zamestnanci príslušných organizačných útvarov medzi sebou predovšetkým dohodou. Ak nedôjde k dohode, spory rieši predseda.

Za účelom výmeny informácií medzi jednotlivými organizačnými útvarmi a výmeny informácií v rámci útvarov sa konajú pracovné porady na všetkých stupňoch riadenia.

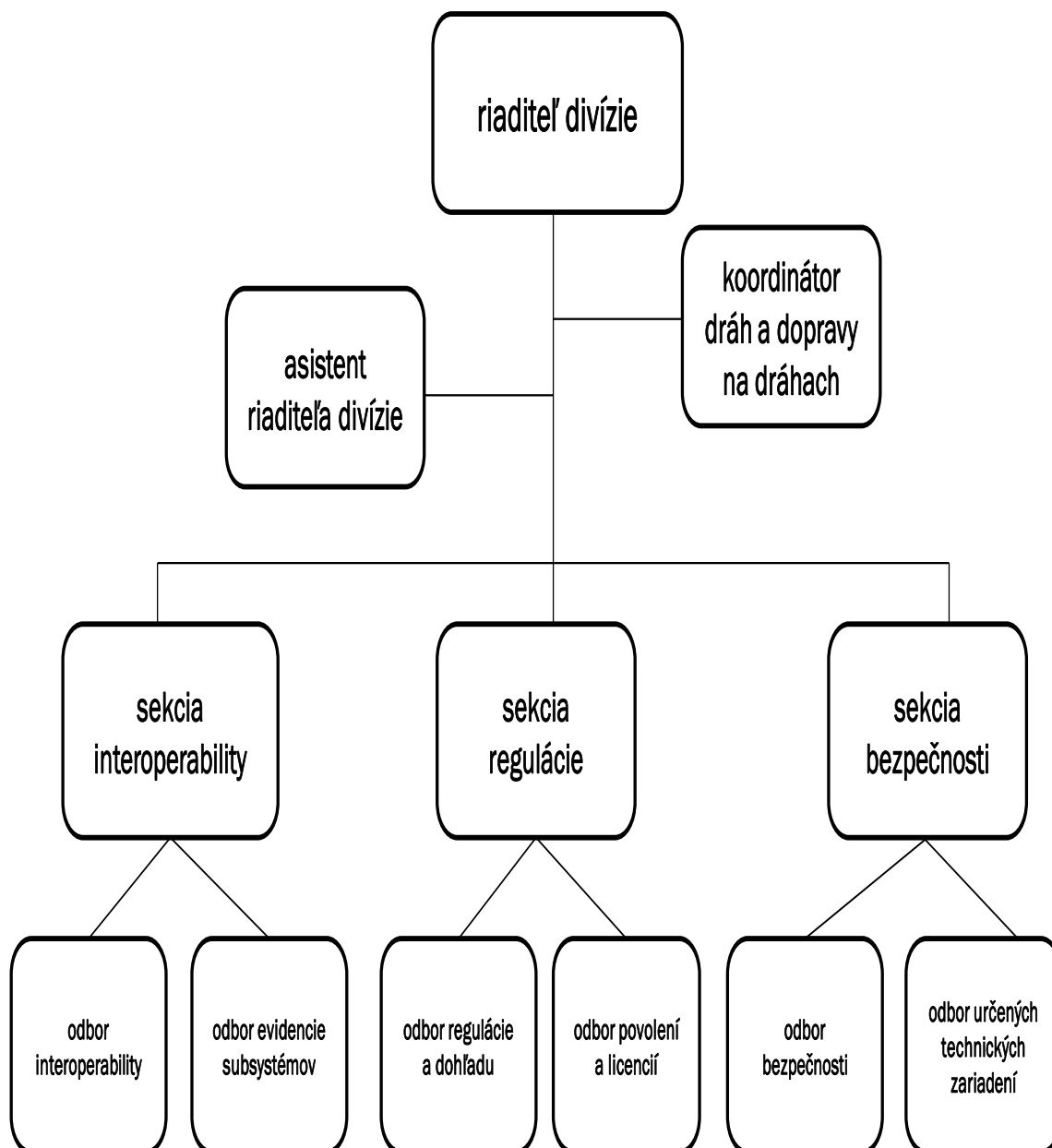
DÚ vydáva v medziach svojej pôsobnosti všeobecne záväzné právne predpisy SR a interné predpisy.

Kompetencie, povinnosti a zodpovednosť predsedu, vedúcich zamestnancov, zamestnancov a jednotlivých organizačných útvarov DÚ upravuje Organizačný poriadok.

6.2. Organizačné usporiadanie



divízia dráh a dopravy na dráhach



6.3. Hlavné činnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach

6.3.1 regulácia na železničných dráhach (sekcia regulácie)

- regulácia úhrad a prístupu na železničné dráhy,
- dohľad nad infraštruktúrou a trhom,
- regulácia prístupu k servisným zariadeniam,
- výkon skúšok hospodárskej rovnováhy,
- regulácia cestovného v osobnej železničnej doprave,
- práva a povinnosti cestujúcich,
- vydávanie povolení na prevádzkovanie železničných dráh a licencií na poskytovanie železničných dopravných služieb.

6.3.2 bezpečnosť na dráhach (sekcia bezpečnosti)

- vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení, bezpečnostných povolení,
- vydávanie povolení na prevádzkovanie špeciálnych a lanových dráh,
- vydávanie licencií na poskytovanie dopravných služieb na špeciálnych a lanových dráhach,
- vydávanie preukazov rušňovodičov, vydávanie preukazov na riadenie chodu lanovej dráhy, vydávanie preukazov na vedenie hnacích vozidiel železničných a špeciálnych dráh,
- uznávanie skúšajúcich rušňovodičov,
- plnenie úloh podľa zákona č. 422/2015 Z. z. o uznávaní dokladov o vzdelaní a o uznávaní odborných kvalifikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- vykonávanie úloh v skupine expertov pre potreby Železničnej agentúry Európskej únie
- overovanie a schvaľovanie určených technických zariadení (UTZ),
- overovanie splnenia požiadaviek na výkon určených činností,
- poverovanie právnických osôb v oblasti UTZ a určených činností.

6.3.3. interoperabilita na železničných dráhach (sekcia interoperability)

- vydávanie povolení a ich zmien na uvedenie pevných a mobilných subsystémov interoperability na trh a do prevádzky vrátane povoľovania ich typov,
- vedenie národného registra železničných vozidiel a národného registra železničnej infraštruktúry,
- registrácia a evidencia železničných vozidiel v národnom registri železničných vozidiel,
- pridelenie a zrušenie skratky držiteľa železničného vozidla,
- vykonávanie úloh v skupine expertov pre potreby Železničnej agentúry Európskej únie,
- poverovanie právnických osôb hodnotením a posudzovaním rizík v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. b) a prílohy II vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení.

6.3.4. štátny odborný dozor a štátny odborný technický dozor

- výkon dozoru nad elektrickými, zdvíhacími, dopravnými, tlakovými a plynovými zariadeniami a kontajnermi,
- výkon dozoru nad osobami vykonávajúcimi určené činnosti,
- výkon dozoru nad poverenými právnickými osobami v oblasti UTZ a určených činností,
- výkon štátneho dozoru na železničných, špeciálnych a lanových dráhach podľa zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach,
- kontrola plnenia podmienok vydaného jednotného bezpečnostného osvedčenia železničnému podniku,
- kontrola plnenia podmienok vydaného bezpečnostného povolenia manažérovi železničnej infraštruktúry.

6.4 Štátny dozor

Výkon štátneho dozoru na jednotlivých sekciách DDDD DÚ je detailne popísaný v smernici č. 2/2019 Výkon štátneho dozoru na dráhach a v doprave na dráhach.

6.5 Prepojenie medzi povoľovacou činnosťou a dohľadom

Jednotlivé organizačné útvary divízie dráh a dopravy na dráhach, ktoré vykonávajú povoľovaciu činnosť, vykonávajú zároveň aj štátny dozor nad touto činnosťou, teda proces povoľovacej činnosti a následne výkonu dozoru je na organizačných útvaroch divízie dráh a dopravy na dráhach nerozlučne spojený, z čoho vyplýva, že tieto informácie – údaje sa nečerpajú z iných externých zdrojov. Procesy medzi povoľovacou činnosťou a dozorom sa prelínajú a navzájom dopĺňajú. V rámci stanovenia stratégie dohľadu DÚ majú organizačné útvary, ktoré vykonávajú povoľovaciu činnosť, svoje nezastupiteľné miesto, nakoľko disponujú podkladmi pre vydanie rozhodnutia a teda majú najlepšie poznatky o najväčších rizikách povoľovacieho a zároveň dozorovaného systému, teda o vstupných údajoch, ktoré majú priamy vplyv na stanovenie cieľov dohľadu – oblastí, ktoré si vyžadujú zvýšené kontrolné činnosti a stanovenie ich priorít.

S cieľom zabezpečiť riadne posúdenie systémov riadenia bezpečnosti vyvinutých a uplatňovaných slovenským železničným sektorom, prijal DÚ model zrelosti procesov riadenia, ktorý vypracovala EUAR. Tento model uľahčuje posudzovanie súčasného stavu systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov v rámci ich dohľadu. Cieľom tohto modelu je uľahčiť v tejto súvislosti presné a štruktúrované posúdenie zo strany DÚ. Pre DÚ je mimoriadne dôležité vykonať posúdenie kvality daného systému riadenia bezpečnosti v rámci dohľadu. Je to preto, že keď žiadateľ požiada o bezpečnostné osvedčenie v Železničnej agentúre Európskej únie, agentúra musí pri posudzovaní žiadosti o bezpečnostné osvedčenie zohľadniť zistenia DÚ. Dohľad je vymedzený ako činnosť, ktorú vykonáva DÚ s cieľom určiť, čo žiadateľ predložil ako svoj systém riadenia bezpečnosti po udelení jednotného bezpečnostného osvedčenia. To znamená, že NSA musí byť schopný posúdiť kvalitu systému riadenia bezpečnosti v praxi v porovnaní s teoretickým stavom predloženým v štádiu žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Model funguje na dvoch úrovniach: na úrovni názvu každej kapitoly a na úrovni jednotlivých podkapitol. Na najvyššej úrovni je možné získať celkový obraz o systéme, zatiaľ čo podrobnejší obraz možno získať na rôznych podúrovních. Rozsah dôkazov a

stupeň podrobnosti sa preto líšia v závislosti od úrovne, na ktorej sa posudzovanie vykonáva. Pridelením čísla (t. j. bodového hodnotenia) určitému prvku na základe dôkazov, bude DÚ vidieť pozitívne aj negatívne strany systému riadenia bezpečnosti. Na tento účel bude potrebné nájsť primeranú rovnováhu medzi zhromaždenými dôkazmi a zohľadniť uvedené v nasledujúcom rozhodnutí DÚ.

Vo väčšine prípadov budú dôkazy zahŕňať pohovory, dokumenty, obhliadky a pripomienky v teréne. Posúdenie sa môže zakladať len na získaných dôkazoch. Spravidla by sa mali požadovať dôkazy o tom, že:

- analyzovaná oblasť je spravovaná bezpečne,
- toto riadenie sa vykonáva spôsobom, ktorý je v súlade s fungovaním systému riadenia bezpečnosti stanoveného v pôvodnej žiadosti o jednotné bezpečnostné osvedčenie.

Modelový systém bodovania uľahčuje kategorizáciu vyspelosti manažmentu. Dosiachnutie daného bodového hodnotenia sa však samo osebe nepovažuje za cieľ. Výsledkom je hodnotenie vykonané dozorným orgánom na základe dôkazov pozorovaných na konkrétnom mieste a v určitom čase. Model, ktorý prijal DÚ, zlepšuje proces posudzovania systémov riadenia bezpečnosti, zisťuje jeho slabé stránky, hľadá oblasti na zlepšenie prostredníctvom úzkeho prepojenia osvedčovania a dohľadu.

Dohľad pre certifikačnú činnosť poskytuje informácie, ktoré sú relevantné pre pochopenie toho, ako systém riadenia bezpečnosti funguje v praxi a či existujú slabé miesta, čím sa lepšie zameria oblasť posudzovania.

6.6 Prístup k novým subjektom na trhu

Vzhľadom na nedostatočnú dostupnosť údajov o posudzovaní systémov riadenia bezpečnosti u subjektov, ktorým bolo udelené osvedčenie alebo povolenie za posledných 12 mesiacov, je potrebné osobitne regulovať spôsob, akým sa nad nimi bude vykonávať dohľad. S cieľom určiť, či systémy riadenia bezpečnosti predložené počas rozhodovania v povoloňovacej činnosti DÚ boli riadne implementované, je potrebné vykonať úplnú kontrolu tohto subjektu, t. j. zohľadniť všetky kritériá systému riadenia bezpečnosti v konkrétnej prevádzke.

DÚ sa rozhodol premietnuť povoloňovacie konanie do výsledného dokumentu, teda do vydaného osvedčenia. DÚ sa rozhodol vykonávať komplexný audit pred vydaním jednotného bezpečnostného osvedčenia. Ak sa v rámci komplexného auditu žiadateľa zistí, že jeho riadenie rizík je účinne nastavené, vydáva sa osvedčenie a povolenie na plnú dobu platnosti. Ak je to nevyhnutné na zabezpečenie účinného riadenia rizík ovplyvňujúcich bezpečnosť prevádzky železníc, premietne sa to do obmedzenia doby platnosti jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia.

7 ÚROVNE RIZIKA V SLOVENSKEJ REPUBLIKE

S cieľom vypracovať dobre ciele plány dohľadu nad prevádzkovateľmi, ktorých činnosti majú vplyv na úroveň bezpečnosti železničnej dopravy, je potrebné všeobecne pochopiť riziká spojené so systémom železníc, teda ktoré riziká sú najvýznamnejšie. Preto je nevyhnutné získať informácie zo širokej škály zdrojov, aby bolo možné porovnať informácie a vyhnúť sa spoliehaniu sa na jeden súbor údajov a po ich riadnom výpočte ich transformovať na usmernenia podporujúce rozhodnutia v oblasti dohľadu.

Pri tvorbe tejto stratégie DÚ, DDDD vychádzal najmä z následne uvedených podkladov, ktoré má k dispozícii na jednotlivých sekciách:

- z denných situačných správ manažéra infraštruktúry za 2-ročné obdobie,
- zo správ zo zisťovania príčin nehôd od železničných podnikov a manažérov infraštruktúry za 5-ročné obdobie,
- zo správ z vyšetrovania nehôd od vyšetrovacieho orgánu,
- z ročných správ z vyšetrovania železničných nehôd od roku 2016 zverejnených na webovom sídle Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
- z evidencie dozorov a zistení za posledných 10 rokov,
- z evidencie vydaných bezpečnostných osvedčení a povolení (aktuálnej a za posledných 10 rokov),
- z registra držiteľov preukazov rušňovodičov,
- z interných evidencií DÚ z povoľovacej činnosti (preukazov, osvedčení, dokladov, licencií, rozhodnutí, prehliadok a pod.),
- z podnetov a sťažností od osôb,
- z národného/európskeho registra železničných vozidiel vedeného od roku 2010,
- z národného registra železničnej infraštruktúry,
- z úradnej činnosti – povoľovacie konania úradu, spolupráca s inými orgánmi verejnej správy, podnety od iných orgánov verejnej správy,
- z cezhraničnej spolupráce s inými bezpečnostnými orgánmi,
- z bezpečnostných správ manažéra infraštruktúry a železničných podnikov za posledné 10-ročné obdobie,
- z výročných správ o bezpečnosti v železničnej doprave v Slovenskej republike za 10 - ročné obdobie,
- zo zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry zverejnenej na webovom sídle Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
- zo zmlúv o dopravných službách vo verejnom záujme pri prevádzkovaní osobnej dopravy na dráhe zverejnených na webovom sídle Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
- z ukazovateľov plnenia Zmluvy o prevádzkovaní železničnej infraštruktúry za posledné 10 - ročné obdobie zverejneného na webovom sídle Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky,
- z Komplexného programu riešenia problematiky železničných priesectí zverejneného na webovom sídle Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky

republiky,

- z Výročnej správy manažéra infraštruktúry,
- z analýz výkonnosti riadenia železničných podnikov a manažéra infraštruktúry,
- zo zoznamov dopravných bodov osobnej a nákladnej železničnej dopravy (ako súčastí železničnej infraštruktúry), ktoré tvoria prílohy Podmienok používania železničnej siete,
- grafikonu vlakovej dopravy,
- zo zoznamov servisných zariadení, ktoré manažér infraštruktúry vedie v rozdelení na servisné zariadenia manažéra infraštruktúry a ostatné servisné zariadenia, na svojom webovom sídle v časti „Iné služby“,
- z evidencie licencií na vykonávanie dopravných služieb s ohľadom na minimálne frekvenčné obdobie kontroly plnenia podmienok na vydanie licencií (minimálne 1 -krát za 5 rokov),
- z evidencie výkonov štátnych dozorov.

Sekcie DÚ, DDDD, ktoré vykonávajú povoločnú činnosť a teda disponujú podkladmi z tejto povoločnej základne, a zároveň vykonávajú nad povoločnou činnosťou dozor, teda na základe tohto úzkeho previazania dvoch kompetencií DÚ, disponujú najlepšou znalosťou o výkone povolenej činnosti v reálnej prevádzke a často sa vyskytujúcich rizikách, analýzou vyššie uvedených podkladov v nadväznosti na evidenciu z povoločnej činnosti identifikovali za DÚ jednoznačný cieľ – určiť, kde sa v železničnom systéme Slovenskej republiky nachádzajú hlavné oblasti rizika, resp. v ktorých sú nebezpečenstvá najmenej dobre riadené. Na základe posúdenia a analýzy týchto podkladov prijal DÚ podrobné závery o rizikách vyskytujúcich sa v železničnom systéme Slovenskej republiky, čo je kľúčovým prvkom pre vypracovanie tejto stratégie dohľadu. Bez jasného pochopenia súvisiacich rizík nie je možné v tejto stratégii prijať primerané a cielené rozhodnutia o predmete a najlepšom spôsobe dohľadu. Na základe uvedeného DÚ určil v tejto stratégii najdôležitejšie problémy, na ktoré je v zvolenom časovom období potrebné zacieliť dohľad, a od ktorej sa v stanovenom časovom období budú odvíjať každoročné plány dohľadu. V tejto stratégii sa DÚ snažil popísať, ako bude v stanovenom časovom období táto stanovená stratégia realizovaná. DÚ určil a vyčlenil zdroje, ktoré môže využiť na realizovanie tejto stratégie a plánu, ktoré boli limitované personálnymi zdrojmi DÚ a jeho materiálo-technickým zabezpečením. DÚ s bezpečnostnými orgánmi susedných členských štátov bude koordinovať ciele dohľadu týkajúce sa cezhraničnej prevádzky a infraštruktúry.

Prijaté analytické a plánovacie metódy boli zamerané predovšetkým na zameranie identifikovaných kontrolných činností, pričom zdôrazňujú problematické oblasti z hľadiska bezpečnosti železničnej dopravy a vyberajú vhodné metódy dohľadu, ktoré sú najobjektívnejšie s cieľom minimalizovať a riadiť riziká.

Výsledky uvedené v tejto stratégii vychádzajú z analýzy dostupných vyššie uvedených zdrojov DÚ za posledné trojročné obdobie.

Na základe podkladov z povoločnej činnosti, poznatkov z výkonu štátneho dozoru za sledované obdobie, zhromaždenia a následnej analýzy zozbieraných údajov, identifikovali sekcie DDDD následne uvedené riziká. Sekcie porovnali údaje z povoločnej činnosti a dozornej činnosti za stanovené posudzované obdobie s maximálne možnou získanou množinou údajov a identifikovali najčastejšie vyskytujúce sa riziká.

Za sekciu bezpečnosti boli identifikované najčastejšie sa vyskytujúce riziká:

- systém riadenia bezpečnosti železničného podniku a manažéra infraštruktúry pri jeho uplatňovaní v praxi odzrkadľuje aplikačné problémy, resp. nedostatky, na základe čoho je potrebné podrobiť systém riadenia bezpečnosti každého železničného podniku a manažéra infraštruktúry jeho preskúmaniu aplikovaním modelu zrelosti procesov riadenia v reálnej prevádzke,
- železničné podniky s ohľadom na výkon svojej činnosti nemajú zabezpečené náležité sledovanie legislatívnych zmien a nadväzujúcu implementáciu týchto zmien do svojej činnosti, vrátane interných predpisov,
- časté nedostatky v kontrolovaných dokladoch u rušňovodičov: osvedčení o odbornej spôsobilosti, preukaze rušňovodiča, v harmonizovanom doplnkovom osvedčení,
- nedostatočne poučení a preškolení zamestnanci,
- požívanie alkoholických a omamných látok,
- nedodržovanie zavedených interných prevádzkových predpisov,
- nevydávanie harmonizovaných doplnkových osvedčení, resp. ich nesprávne vydávanie,
- neoznamovanie zmien v požiadavkách na vydanie povolenia na prevádzkovanie dráhy alebo na udelenie licencie zo strany prevádzkovateľov dráh a dopravy na dráhach.

Za sekciu regulácie boli identifikované najčastejšie sa vyskytujúce riziká:

- neaktuálny vnútorný predpis na prevádzkovanie dráhy a dopravy na dráhe podľa zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach,
- neoznámenie zmeny náležitostí vydaného povolenia na prevádzkovanie dráhy alebo udelenej licencie,
- nepredloženie platnej technickej spôsobilosti železničnej dráhy, vlečky; resp. odbornej/ zdravotnej spôsobilosti zamestnancov držiteľa povolenia / licencie,
- nedostatočné, príp. nejednoznačné zadefinovanie podmienok poskytovania služieb resp. neaktuálnosť podmienok,
- obchádzanie správne nastavených interných predpisov,
- diskriminačný prístup k žiadateľom o niektorú zo služieb zo strany jej poskytovateľa.

Za sekciu interoperability boli identifikované najčastejšie sa vyskytujúce riziká:

- prevádzkovanie železničného vozidla bez povolenia na prevádzku,
- prevádzkovanie modernizovaných železničných vozidiel bez opätovného povolenia (nového povolenia),
- neoznámenie úprav na povolených železničných vozidlách,
- nesprávne označovanie železničných vozidiel,
- držiteľia železničných vozidiel bezodkladne neinformujú o zmenách vlastníka, držiteľa alebo subjektu zodpovedného za údržbu ECM.

8 STRATEGICKÉ PRIORITY PRE DOHĽAD

Strategické priority dohľadu DÚ, DDDD zahŕňajú:

8.1. Systémy riadenia bezpečnosti

DÚ, DDDD použije v rámci výkonu dohľadu nad systémami riadenia bezpečnosti techniku zhromažďovania podkladov podľa ustanovenia 7.1. Zamestnanec DÚ, DDDD si pred samotným výkonom dohľadu dôkladne naštuduje spisový materiál k vydávaniu jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia kontrolovanému subjektu a zameria sa na riziká, ktoré boli pred vydaním dokladu kontrolovanému subjektu identifikované ako najzávažnejšie.

8.2. Spolupráca s inými bezpečnostnými orgánmi

Vnútroštátne bezpečnostné orgány, ktoré vykonávajú dohľad nad manažermi 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 známych rizikách a o výkonnosti dotknutého manažéra infraštruktúry či železničného podniku v oblasti bezpečnosti, a aby sa tieto informácie využili na zameranie činností dohľadu na oblasti s najväčším rizikom pre celú prevádzku.

DÚ, DDDD ako vnútroštátny bezpečnostný orgán vykonávajúci dohľad používa a poskytuje iným vnútroštátnym bezpečnostným orgánom v rámci vzájomnej spolupráce informácie o výkonnosti systému riadenia bezpečnosti získané v priebehu svojich činností dohľadu na účely obnovenia alebo aktualizácie jednotných bezpečnostných osvedčení alebo povolení. DÚ, DDDD, sekcia bezpečnosti, odbor bezpečnosti sa v prípade, ak nie je zodpovedný za vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia, bezodkladne po doručení žiadosti o obnovenie alebo aktualizáciu jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo povolenia koordinuje so Železničnou agentúrou Európskej únie konajúcou ako orgán bezpečnostnej certifikácie, alebo v prípade cezhraničnej infraštruktúry s príslušným bezpečnostným orgánom iného členského štátu.

Na účely posudzovacej činnosti, účely výkonu dohľadu a spolupráce, určí DDDD, sekcia bezpečnosti, odbor bezpečnosti a následne zisťuje v súlade s čl. 5 ods. 2 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/761, DDDD, sekcia bezpečnosti, odbor bezpečnosti informácie o železničných podnikoch a manažérovi infraštruktúry, ktoré sú relevantné na posúdenie účinného fungovania systému ich riadenia bezpečnosti a vedie evidenciu, ktorá zahŕňa prinajmenšom tieto informácie:

- a) opis závažných prípadov nedodržania 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 manažerom infraštruktúry na riešenie závažných prípadov nedodržania predpisov a akýchkoľvek ďalších problémov uvedených v písmene a) a príslušných opatrení, ktoré boli prijaté DÚ, sekciou bezpečnosti, odborom bezpečnosti s cieľom dohľadať na riešenie týchto otázok;
- c) prehľad o výkonnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry, ktorý pôsobí na území Slovenskej republiky, v oblasti bezpečnosti;

- d) stav akčného plánu (alebo plánov) zavedeného železničným podnikom alebo manažérom infraštruktúry na riešenie zvyšných otázok z predchádzajúceho posúdenia.

Na účely vypracovania plánov dohľadu podľa tejto stratégie vypracuje DDDD, SB, OB do 31. 08. príslušného roku zoznam železničných podnikov pôsobiacich vo viac ako jednom členskom štáte, ktorým udelil jednotné bezpečnostné osvedčenie a stanoví v súlade s čl. 8 ods. 2 delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/761 zoznam železničných podnikov a manažéra infraštruktúry, pri ktorých je s bezpečnostnými orgánmi iných štátov potrebné vytvoriť mechanizmus na základe rámca pre koordinovaný a spoločný dohľad podľa prílohy II delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/761.

DDDD, SB, OB do 30.11. príslušného roku zašle identifikovaným bezpečnostným orgánom iných štátov list v anglickom jazyku, v ktorom:

1. navrhne kontrolované subjekty,
 - 2.1. navrhne anglický jazyk komunikácie,
 - 2.2. navrhne, že vzájomne vymieňané informácie budú slúžiť len na účely plnenia kompetencií oboch orgánov a budú považované za neverejné, prístupné len zamestnancom, ktorí s nimi budú pracovať a kontrolným orgánom v zmysle právnych predpisov príslušného štátu,
 - 2.3. navrhne, že po výsledku posudzovacej činnosti sa najneskôr do 60 dní od nadobudnutia právoplatnosti vydaného jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia poskytnú druhej strane:
 - 3.1. výsledok posudzovania, kópiu vydaného osvedčenia alebo povolenia a iné relevantné informácie,
 - 3.2. výsledok súvisiacich činností dohľadu vrátane rozhodnutí a prijatých opatrení na presadzovanie práva,
 - 3.3. informácie o výkonnosti v oblasti bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry,
- 4.1. uvedie kontaktnú osobu ohľadom riešenia zistených nedostatkov u kontrolovaného subjektu a požiada druhú stranu o určenie takejto osoby,
- 4.2. poskytne informácie ako DDDD, SB, OB zameriava v rámci plánu dohľadu svoje činnosti na kontrolované subjekty,
 - 5.1. uvedie odkaz na zverejnenú stratégiu dohľadu,
 - 5.2. navrhne spoločný plán dohľadu na roky 2023 až 2025,
6. navrhne, či opatrenia zamerané na riešenie zvyšných otázok odložených na neskorší dohľad bude sledovať DDDD, sekcia bezpečnosti, odbor bezpečnosti alebo by ich mala sledovať druhá strana,
7. navrhne spoločný postup: aké budú kontrolované riziká, termín dohľadu, ktorý bezpečnostný orgán povedie dohľad (hlavný koordinátor činností dohľadu a hlavné kontaktné miesto pre kontrolovaný subjekt, resp. bezpečnostný orgán štátu, v ktorom sa uskutočňuje najväčší objem činností, alebo v ktorom je kontrolovaný subjekt registrovaný), aké budú spoločné činnosti a aké samostatné, ktorý bezpečnostný orgán informuje železničný podnik alebo manažéra infraštruktúry,

8. navrhne formu prehodnotenia a vyhodnotenia výsledkov činnosti a ďalšej spolupráce (formou e-mailovej komunikácie, osobného stretnutia, videokonferencie a pod.).

Pri koordinácii medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi DDDD, sekcia bezpečnosti, odbor bezpečnosti postupuje v súlade s Príručkou Železničnej agentúry Európskej únie – Koordinácia medzi vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi – spoločný prístup k dohľadu.

DÚ, DDDD sa snaží koordinovať dohľad takým spôsobom, aby železničnému podniku alebo manažérovi infraštruktúry nevznikali zbytočné neprijemnosti napr. tým, že sa vzájomnou koordináciou zabezpečí, aby rôzne bezpečnostné orgány nepožadovali kľúčový personál organizácie, alebo aby ten istý subjekt nepodliehal v krátkom čase viacerým návštevám za účelom zberu informácií zo strany bezpečnostných orgánov, samozrejme, za podmienky, že je to z hľadiska zachovania bezpečnosti odôvodnené.

Nakoľko DÚ plní úlohu regulačného aj licenčného orgánu, spolupráca bezpečnostného, regulačného a licenčného orgánu sa uskutočňuje v rámci spolupráce jednotlivých organizačných útvarov DÚ, DDDD, ktoré spoločne s koordinátorom participujú na vytváraní stratégie dohľadu a plánov dohľadu.

DÚ, DDDD nadväzuje spoluprácu aj s inými orgánmi verejnej správy, najmä s Ministerstvom dopravy a výstavby Slovenskej republiky, ktoré je vyšetrujúcim orgánom nehôd a mimoriadnych udalostí na železničných dráhach, na špeciálnych dráhach a lanových dráhach ako aj regulačným orgánom pre prepravu nebezpečného tovaru v železničnej doprave, Železničnou políciou a s príslušnými inšpektorátmi práce, a to za účelom vzájomnej spolupráce pri plnení kompetencií orgánov, výmene informácií, riešení vznikajúcich konfliktov, predchádzaní s nimi súvisiacim nepriaznivým účinkom na železničný systém a koordinácii reakcií na nedodržiavanie regulačného rámca v oblasti bezpečnosti. V prípade, ak je v rámci dohľadu zistený skutok, ktorého objasnenie, vyšetrenie, prerokovanie je v kompetencii iného orgánu, DÚ zadokumentuje zistenú skutočnosť a postúpi ju na konanie príslušnému orgánu. Za účelom bližšieho určenia spolupráce sa DÚ pokúsi osloviť dotknuté orgány a uzatvoriť v čo najkratšom čase aj písomné dohody o spolupráci.

DÚ nie je certifikačným orgánom subjektov zodpovedných za údržbu (ECM), na základe čoho využíva svoje zákonné kompetencie stanovené na zisťovanie podkladov pre rozhodnutie uvedené v § 32 ods. 3 správneho poriadku, na základe ktorého je aj certifikačný orgán povinný DÚ oznámiť na jeho žiadosť skutočnosti, ktoré majú význam pre konanie a rozhodnutie.

8.3 Riziká vyššej úrovne

Vysoké riziko vyplýva najmä:

- z akéhokoľvek bezpečnostného rizika, z ktorého môže vyplynúť priame ohrozenie bezpečnosti železničného systému, o ktorom má DÚ, DDDD informáciu z dostupných informačných zdrojov uvedených vyššie,
- z nepriaznivej štatistiky nehôd a incidentov u konkrétneho subjektu,
- z významného nedodržiavania právnych predpisov na úseku dráh a dopravy na dráhach,
- z predchádzajúcich zistení dohľadu u konkrétneho subjektu, pri ktorých bolo zistené ohrozenie bezpečnosti železničného systému alebo také závažné nedostatky, ktoré by mohli viesť k ohrozeniu bezpečnosti železničného systému,

- z predchádzajúcich zistení dohľadu, pri ktorých boli zistené opakované porušenia u toho istého subjektu dohľadu, resp. neprijatie nápravných opatrení,
- z kontroly prijatia nápravných opatrení,
- z overenia dopadu závažných systémových alebo regulačných opatrení prijatých na základe medzinárodných zmlúv, ktorými je Slovenská republika viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom, na základe priamo vykonateľných právne záväzných aktov Európskej únie alebo na základe všeobecne záväzných právnych predpisov Slovenskej republiky,
- z priority stanovenia vyššieho dohľadu pri tzv. nových subjektoch, ktorým bolo vydané osvedčenie, povolenie, licencia a pod.,
- z indikácie potreby vykonania dohľadu u konkrétneho subjektu na základe nepriaznivej referencie od bezpečnostného/regulačného/licenčného/resp. iného orgánu dohľadu zo zahraničia alebo z bezpečnostného informačného systému a pod.

8.4 Riziká nižšej úrovne

Nízke riziko vyplýva najmä:

- z predchádzajúcich zistení dohľadu, pri ktorých boli zistené nedostatky, ktoré nemali za následok ohrozenie bezpečnosti, alebo ktoré boli menej závažného charakteru a nevedli by k priamemu ohrozeniu bezpečnosti,
- nedodržiavanie právnych predpisov menej závažného charakteru, ktoré nemá za následok priame ohrozenie bezpečnosti,
- z overenia plnenia podmienok, za ktorých bolo subjektu vydané oprávnenie, osvedčenie, povolenie, licencia a pod.,
- z preventívnej činnosti DDDD na predchádzanie a zamedzovanie porušovania medzinárodných zmlúv, ktorými je Slovenská republika viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom, priamo vykonateľných právne záväzných aktov Európskej únie, všeobecne záväzných právnych predpisov Slovenskej republiky,
- z indikácie potreby vykonania dohľadu u konkrétneho subjektu na základe referencie menej závažného charakteru od bezpečnostného/regulačného/licenčného/resp. iného orgánu dohľadu alebo z bezpečnostného informačného systému a pod.,
- z politických požiadaviek,
- zo spoločenských záujmov.

9 TECHNIKY DOHLĀDU

9.1. Zhromažd'ovanie podkladov

Zamestnanci DÚ, DDDD sú pred vykonaním štátneho dozoru povinní zozbierať všetky dostupné podklady ku kontrolovanému subjektu. Zamestnanec si preverí záznamy ku kontrolovanému subjektu v interných evidenciách DDDD a v informačných systémov verejnej správy, ku ktorým má prístup. V prípade, ak zamestnanec nemá prístup k príslušnej internej evidencii alebo informačnému systému verejnej správy, ku ktorému má prístup zamestnanec iného organizačného útvaru, požiada formou odôvodnenej žiadosti, prostredníctvom svojich nadriadených zamestnancov, v rámci súčinnosti organizačných útvarov, o poskytnutie príslušných podkladov z evidencií. V prípade, ak má zamestnanec úradu pred vykonaním dohľadu z úradnej činnosti vedomosť, že ku kontrolovanému subjektu môže mať iný organizačný útvar DÚ k dispozícii podklady nevyhnutné pre kontrolu subjektu, požiada formou odôvodnenej žiadosti, prostredníctvom svojich nadriadených zamestnancov, v rámci súčinnosti organizačných útvarov, o poskytnutie príslušných podkladov dotknutý organizačný útvar. Zamestnanec získané údaje porovnáva s príslušnými regulačnými požiadavkami v rámci kontrolovanej oblasti.

9.2. Kontrola (výkon dozoru)

Zamestnanci DÚ, DDDD realizujú štátny odborný dozor podľa § 106 a § 107 zákona o dráhach a § 40 a § 41 zákon o doprave na dráhach. Ak tieto právne predpisy nestanovujú inak, na výkon štátneho dozoru a na oprávnenia a povinnosti osôb poverených výkonom štátneho dozoru a kontrolovaných osôb vykonávajúcich činnosti, ktoré sú predmetom kontroly, sa vzťahujú základné pravidlá kontrolnej činnosti podľa zákona o kontrole. O výsledku vykonanej kontroly, ktorou boli zistené nedostatky, vypracujú pracovníci kontroly **protokol**. Pri kontrole, ktorej predmet je osobitný alebo náročný a vyžaduje zaznamenať **stav predmetu kontroly priamo na mieste** v určenom čase, vypracujú pracovníci kontroly za účasti zamestnancov, ktorí sú za príslušní úsek zodpovední, alebo ďalších zamestnancov, **priebežný protokol**. Pri kontrole, ktorej predmet je osobitný alebo náročný a vyžaduje zaznamenať stav časti predmetu kontroly z dôvodu potreby osobitného postupu pri kontrole alebo osobitného spôsobu riešenia zistených nedostatkov, vypracujú pracovníci kontroly **čiasťkový protokol**. Ak sa kontrolou nezistí porušenie všeobecne záväzných právnych predpisov alebo interných predpisov, vypracuje sa **záznam o kontrole**. Výkon dozoru sa realizuje na účely stanovenia súladu s regulačnými požiadavkami a na overenie skutočnosti, či to, čo kontrolovaný subjekt zaznamenal v dokumentoch na podporu systému riadenia bezpečnosti, sa v praxi skutočne deje. Výkon dozoru sleduje overenie procesov v praxi, ako sú dobre nastavené a ako dobre fungujú.

9.2.1. Techniky dohľadu realizované v rámci kontroly

Zamestnanec DÚ, DDDD následne uvedené techniky využíva s ohľadom na zameranie výkonu konkrétneho štátneho dozoru, aplikuje ich do väčšej alebo menšej hĺbky v rámci väčšej škály procesov, prípustné je aj miešanie uvedených techník, za účelom poskytnutia obrazu o výkonnosti kontrolovaného subjektu v oblasti bezpečnosti, jeho súladu s reguláciou a za účelom odhalenia nedostatkov. Výsledkom použitia týchto techník má byť úsudok o stave kontrolovaného subjektu s cieľom posúdiť, aký dobrý je systém riadenia bezpečnosti organizácie v riadení bezpečnosti. Zamestnanec DÚ, DDDD sa snaží docieľiť

správnú rovnováhu medzi použitými technikami od auditu systému riadenia bezpečnosti až po kontrolu na mieste.

9.2.1.1. Kontrola dokumentácie

Zamestnanec DÚ, DDDD je oprávnený požadovať od kontrolovanej osoby predloženie dokumentácie, dokladov, evidencií, odborných posudkov a iných listín potrebných na preukázanie a posúdenie technickej bezpečnosti a spôsobilosti určených technických zariadení, dráhových vozidiel, bezpečnosti prevádzky dráhy a bezpečnosti dopravy na dráhe, je oprávnený nazerať do dokumentácie, dokladov a evidencií a ostatných písomností a robiť si z nich výpisy a požadovať vyhotovenie kópií.

9.2.1.2. Kontrola na mieste

Zamestnanec DÚ, DDDD je oprávnený vstupovať na pozemky, do priestorov dráhy a jej súčastí a do dráhových vozidiel kontrolovanej osoby.

9.2.1.3. Požadovanie vysvetlení od zamestnancov kontrolovanej osoby

Zamestnanec DÚ, DDDD je oprávnený požadovať vysvetlenia od zamestnanca kontrolovanej osoby.

9.2.1.4. Dokumentovanie kontrolných zistení

Zamestnanec DÚ, DDDD dokumentuje kontrolné zistenia vyhotovením fotokópií dokladov, dokumentácie, fotodokumentáciou stavu na mieste.

9.2.1.5. Pozorovanie plnenia úloh

Zamestnanec DÚ, DDDD je v rámci kontroly na mieste oprávnený kontrolovať priamo plnenie úloh zamestnancov kontrolovaného subjektu, a za týmto účelom môže vykonávať aj pozorovanie plnenia úloh zamestnancov kontrolovaného subjektu priamo na mieste.

9.2.1.6. Kontrola interných predpisov

Zamestnanec DÚ, DDDD kontroluje aj interné predpisy kontrolovaného subjektu v prípade kontroly zameranej na kontrolovanú oblasť, pri ktorej príslušná regulácia kladie požiadavky aj na túto oblasť kontrolovaného subjektu.

9.2.1.7. Vykonanie testu

Test sa vykonáva s cieľom preskúmať účinnosť plnenia regulačných požiadaviek zo strany kontrolovaného subjektu a jeho zamestnancov.

9.2.1.8. Vykonanie prieskumu

Prieskum sa vykonáva vždy, keď zamestnanec DÚ, DDDD zistí, že je potrebné vyhodnotiť činnosť kontrolovaného subjektu vykonávanú na základe príslušných regulačných požiadaviek, s cieľom určiť, zdokumentovať a riešiť akékoľvek slabé miesta.

9.2.1.9. Vykonalanie auditu zrelosti riadenia bezpečnosti

Aplikovaním Modelu zrelosti procesov riadenia (Príručka Železničnej agentúry Európskej únie) sa využíva najmä s cieľom preskúmania účinnosti systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov alebo manažéra infraštruktúry pri riadení bezpečnosti v praxi, a to za účelom poskytnutia obrazu o výkonnosti konkrétneho systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry.

9.2.1.10. Analýza a porovnanie zistených podkladov s regulačnými požiadavkami

Zamestnanec DÚ, DDDD analýzou zistených podkladov a ich následným porovnaním s regulačnými požiadavkami vyvodzuje záver kontroly.

9.3. Audit zrelosti systému riadenia bezpečnosti

Zamestnanec DÚ, DDDD túto štruktúrovanú metódu vykonávania auditu systému riadenia bezpečnosti organizácie aplikovaním Modelu zrelosti procesov riadenia (Príručka Železničnej agentúry Európskej únie) využíva najmä s cieľom preskúmania účinnosti systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov alebo manažéra infraštruktúry pri riadení bezpečnosti, a to za účelom poskytnutia obrazu o výkonnosti konkrétneho systému riadenia bezpečnosti. DÚ, DDDD tento nástroj využíva najmä pri posudzovaní žiadosti o obnovenie osvedčenia, ale aj pri vykonávaní dohľadu.

10 SPÔSOB VYPRACOVANIA PLÁNOV DOHLĀDU

DÚ, DDDD vypracuje každoročne plán dohľadu v súlade s touto stratégiou. Plán dohľadu vychádza z rizík, ktoré boli v tejto stratégii identifikované a teda si vyžadujú dohľad. Zároveň bude plán dohľadu zahŕňať aj každoročnú preventívnu činnosť dohľadu. Plán dohľadu bude zohľadňovať prepojenie medzi povoločnou činnosťou a následným dohľadom. DÚ, DDDD si stanovil, že pred vydaním každého nového jednotného bezpečnostného osvedčenia a povolenia, vykoná hĺbkový audit systému riadenia bezpečnosti organizácie aplikovaním modelu zrelosti procesov riadenia. Na základe uvedeného posúdenia systému riadenia bezpečnosti stanoví čas platnosti jednotného bezpečnostného osvedčenia. DÚ, DDDD si stanovil, že u každej organizácie vykoná pred uplynutím platnosti vydaného jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo povolenia minimálne jedenkrát štátny dozor, aby zistil, ako je uplatňovaný systém riadenia bezpečnosti v praxi a z podkladov tohto dohľadu bude vychádzať pri žiadosti o obnovenie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo povolenia. DÚ, DDDD si stanovil, že v prípade, ak bude orgánom certifikácie EUAR, dohľad bude plánovať a koordinovať spolu s agentúrou, a to tak, aby nad takýmto železničným podnikom bol vykonaný dohľad minimálne jedenkrát pred skončením vydaného povolenia. V prípade, ak pôjde o železničný podnik, ktorý vykonáva cezhraničnú činnosť, DÚ, DDDD sa bude snažiť koordinovať a plánovať dohľad s dotknutým NSA. V rámci ostatných dohľadaných oblastí bude DÚ, DDDD svoj dohľad plánovať tak, aby pri vydaných rozhodnutiach s obmedzenou platnosťou vykonal dohľad minimálne raz počas doby platnosti vydaného rozhodnutia. V prípade rozhodnutí vydaných bez obmedzenej platnosti, bude DÚ, DDDD plánovať svoj dohľad tak, aby počas obdobia troch rokov trvania tejto stratégie vykonal dohľad nad osobami, ktorých miesto vykonávania povolenej činnosti je DÚ známe z úradnej činnosti, minimálne jedenkrát. DÚ DDDD v rámci plánovania dozorov každoročne počítá v rámci činnosti dozorov aj s dohľadmi, ktorých potreba vyplynie neplánovane, na základe aktuálnej bezpečnostnej situácie, resp. podnetov od iných osôb. Jednotlivé ročné plány dohľadu budú počas trvania tejto stratégie na seba nadväzovať, aby tak postihli celú škálu rizík, na ktoré sa táto stratégia počas stanoveného obdobia zamerala.

Sekcie DDDD DÚ navzájom spolupracujú a spolu s koordinátorom plánujú výkon dohľadov tak, aby bol dohľad, ak tomu nebránia iné objektívne dôvody, nad rovnakým subjektom vykonávaný spoločne a v rovnakom čase, aby nedochádzalo k zbytočnému zaťažovaniu kontrolovaných subjektov. Ročné plány výkonov štátnych dozorov sa vypracujú, schvália, zverejnia, vyplňajú, kontrolujú a vyhodnocujú v súlade so Smernicou DÚ č. 2/2019 Výkon štátneho dozoru na dráhach a v doprave na dráhach.

Po zavedení tejto stratégie sa budú v stanovenom období, na ktoré sa táto stratégia vzťahuje, na príslušných sekciách vytvárať databázy zistení z výkonov štátneho dozoru, ktoré budú následne po ukončení príslušného 3-ročného obdobia analyzované a nová stratégia dohľadu sa popri bezpečnostných rizikách zistených z iných podkladov úradu zameria aj na bezpečnostné riziká identifikované na základe tejto stratégie dohľadu a z nej vyplývajúcich plánov. Zároveň bude po ukončení príslušného 3-ročného obdobia, najneskôr do 6-tich mesiacov od ukončenia tohto obdobia, na základe vedených evidencií, vyhodnocovaná účinnosť opatrení na presadzovanie práva, v prípade, ak sa tieto opatrenia ukážu ako nedostatočné, podá DDDD, DÚ prostredníctvom odboru legislatívneho a právneho u gestora príslušných právnych predpisov návrh na novelizáciu príslušných právnych predpisov za účelom účinného zavedenia opatrení na presadzovanie práva. V pláne dohľadu sa špecifikujú zdroje vyčlenené na dohľad, techniky dohľadu a uvedú sa dôvody

vykonania dohľadu. Ak bude plán dohľadu zameraný na otázky týkajúce sa ľudských faktorov, zamestnanci DDDD, DÚ vykonávajúci dohľad sa zamerajú na ich riešenie v rámci systému riadenia bezpečnosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry.

10.1. Obsahové náležitosti plánu dohľadu

- kontrolovaný subjekt (identifikačné údaje),
- predmet dozoru,
- kategorizácia priority dozoru (riziko vyššej úrovne/riziko nižšej úrovne),
- zdôvodnenie priority dozoru (dôvody vykonania dohľadu),
- zdroje vyčlenené na dohľad,
- techniky dohľadu,
- organizačný útvar vykonávajúci dozor,
- číslo oznámenia o vykonaní dozoru,
- dátum kontroly (plán, zamestnanci, skutočnosť),
- výsledok kontroly (číslo záznamu/protokolu),
- výsledky kontrolnej činnosti (zistené nedostatky, príčiny nedostatkov),
- prerokovanie protokolu (dátum, číslo registratúrneho záznamu),
- prijaté opatrenia (zameranie a cieľ, počet uložených opatrení, počet postihov, škody/pokuty v eurách),
- kontrola plnenia opatrení (dátum, číslo registratúrneho záznamu správy o plnení opatrení).

10.2. Obsahové náležitosti ročnej evidencie kontrolných zistení

10.2.1. Dohliadané riziká bez zistení

- subjekt,
- dátum vykonania dohľadu,
- dohliadané riziko.

10.2.2. Dohliadané riziká so zisteniami

- subjekt,
- dohliadané riziko,
- dátum vykonania dohľadu,
- popis zistenia,
- popis nápravného opatrenia,
- vyhodnotenie splnenia nápravného opatrenia,
- popis opatrenia na presadzovanie práva,
- vyhodnotenie dostatočnosti novej aplikácie opatrení na presadzovanie práva.

11 OPATRENIA NA PRESADZOVANIE PRÁVA

DÚ, DDDD aplikuje opatrenia na presadzovanie práva s cieľom zabezpečiť, aby kontrolované subjekty dodržiavali regulačný rámec. DÚ, DDDD aplikuje tieto opatrenia primerane rizikám pre bezpečnosť alebo potencionálnej závažnosti nedodržiavania zákonných povinností.

11.1. Právne nástroje DÚ na presadzovanie práva

11.1.1 Právne nástroje v dohliadanej oblasti určených technických zariadení a určených činností

Podľa § 16 ods. 4 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán zistí, že určené technické zariadenie má závažné nedostatky, že nemožno zaručiť jeho ďalšiu bezpečnú prevádzku alebo že nie sú splnené technické alebo prevádzkové podmienky na zaistenie bezpečnosti prevádzky, rozhodne o obmedzení prevádzky alebo o vyradení určeného technického zariadenia z prevádzky.

Podľa § 17 ods. 5 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán zistí závažné nedostatky pri vykonávaní určených činností, ktoré môžu mať vplyv na bezpečnosť prevádzky určených technických zariadení alebo na bezpečnosť prevádzky dráhy alebo dopravy na dráhe, alebo zistí nedodržiavanie podmienok oprávnenia, začne konanie o obmedzenie rozsahu oprávnenia alebo o jeho zrušenie.

Podľa § 18 ods. 5 zákona o dráhach bezpečnostný orgán zakáže vykonávanie činností a odníme doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach, ak zistí, že jeho držiteľ

- a) nezúčastnil sa bez závažného dôvodu na doplnkovom školení, neabsolvoval aktualizáciu prípravu, alebo nevykonal úspešne periodickú odbornú skúšku,
- b) závažným spôsobom porušil svoje povinnosti pri výkone činnosti na určenom technickom zariadení alebo opakovane napriek predchádzajúcemu upozorneniu osoby poverenej výkonom štátneho dozoru vykazuje nedostatky vo vykonávanej činnosti,
- c) činnosti na určených technických zariadeniach vykonáva v rozpore s právnymi predpismi, s prevádzkovými predpismi alebo s technickými špecifikáciami, ktoré upravujú postup pri ich vykonávaní, alebo
- d) prestal splňať požiadavky podľa odseku 3 písm. b), c) a f) § 18 zákona o dráhach.

Podľa § 18 ods. 6 zákona o dráhach bezpečnostný orgán o zákaze vykonávania činností upovedomí zamestnávateľa. Do právoplatnosti rozhodnutia bezpečnostného orgánu o odňatí dokladu o odbornej spôsobilosti je pozastavená platnosť dokladu o odbornej spôsobilosti. V rozhodnutí o odňatí dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach určí podmienky na jeho opätovné získanie v závislosti od dôvodu, pre ktorý bol odňatý doklad o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach.

Podľa § 18 ods. 7 zákona o dráhach odo dňa právoplatnosti rozhodnutia o odňatí dokladu o odbornej spôsobilosti na vykonávanie činností na určených technických zariadeniach je doklad neplatný a jeho držiteľ je povinný vrátiť ho bezpečnostnému orgánu do piatich pracovných dní.

11.1.2 Právne nástroje v dohliadanej oblasti dráhových vozidiel

Podľa § 24 ods. 2 zákona o dráhach, ak právnická osoba poverená podľa § 102 ods. 1 písm. q) štvrtého bodu zákona o dráhach technickou kontrolou zistí, že dráhové vozidlo nezaručuje bezpečnú dopravu na dráhe, najmä že vykazuje podstatné odchýlky technického stavu a prevádzkových vlastností od schváleného typu alebo povoleného typu alebo od výsledku overenia technickej spôsobilosti pri jeho uvedení do prevádzky, alebo zistí, že sa nevykonávali predpísané pravidelné technické kontroly a skúšky, jeho prevádzkovateľ je povinný vyradiť dráhové vozidlo z prevádzky.

Podľa § 24 ods. 3 zákona o dráhach schvaľovací orgán alebo bezpečnostný orgán môže pri výskyte poruchy na vozidle schváleného typu alebo na vozidle povoleného typu určiť vykonanie mimoriadnej technickej kontroly dráhového vozidla v potrebnom rozsahu.

Podľa § 78a ods. 1 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán zistí, že železničné vozidlo, ktoré má povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh podľa § 76 ods. 5 alebo ods. 10 zákona o dráhach a § 78 tohto zákona, nespĺňa základné požiadavky, požiada železničný podnik, ktorý železničné vozidlo používa, aby vykonal nápravné opatrenia na zosúladenie železničného vozidla so základnými požiadavkami. Bezpečnostný orgán informuje o tejto skutočnosti agentúru a príslušné bezpečnostné orgány iných členských štátov, vrátane bezpečnostného orgánu členského štátu, na území ktorého sa žiadosť o udelenie železničného vozidla na uvedenie na trh ešte len posudzuje.

Podľa § 78a ods. 2 zákona o dráhach, ak železničný podnik zistí, že železničné vozidlo, ktoré používa, nespĺňa základné požiadavky, vykoná nápravné opatrenia na zosúladenie železničného vozidla so základnými požiadavkami.

Podľa § 78a ods. 3 zákona o dráhach železničný podnik informuje agentúru a príslušný bezpečnostný orgán o vykonaných nápravných opatreniach podľa odseku 2 § 78a tohto zákona a o skutočnosti, že železničné vozidlo nespĺňalo základné požiadavky už v čase, keď povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh bolo vydané.

Podľa § 78a ods. 4 zákona o dráhach, ak sa nápravnými opatreniami podľa odsekov 1 a 2 § 78a zákona o dráhach nezabezpečí súlad železničného vozidla so základnými požiadavkami a hrozí závažné bezpečnostné riziko, príslušný bezpečnostný orgán uplatní bezpečnostné opatrenia v súlade s § 86 zákona o dráhach. Zároveň môže bezpečnostný orgán alebo agentúra pozastaviť platnosť povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh, alebo platnosť povolenia typu železničného vozidla. V takom prípade sa na rozhodnutie bezpečnostného orgánu alebo agentúry vzťahuje postup podľa § 76 ods. 7 zákona o dráhach.

Podľa § 78a ods. 4 zákona o dráhach, ak sa preukáže, že železničné vozidlo nespĺňalo základné požiadavky v čase vydania povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla, agentúra alebo bezpečnostný orgán môže povolenia zrušiť, alebo zmeniť. Rozhodnutie o zrušení alebo zmene povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla sa musí riadne odôvodniť. Držiteľ povolenia môže do jedného mesiaca od doručenia písomného vyhotovenia rozhodnutia požiadať agentúru alebo bezpečnostný orgán, aby svoje rozhodnutie preskúmal v rozsahu dôvodov, ktoré držiteľ uvedie v žiadosti. Agentúra a bezpečnostný orgán sú povinné do jedného mesiaca odo dňa podania žiadosti preskúmať svoje rozhodnutie v medziach uvedených dôvodov a buď ho potvrdia, alebo zrušia. Ak sa

agentúra a bezpečnostný orgán nezhodnú na zrušení alebo pozastavení povolenia, uplatňuje sa postup podľa § 76 ods. 7 zákona o dráhach. Ak po uplatnení postupu podľa § 76 ods. 7 zákona o dráhach zostáva povolenie v platnosti, bezpečnostné opatrenia bezpečnostného orgánu podľa odseku 4 § 78a zákona o dráhach sa ďalej neuplatňujú.

Podľa § 78a ods. 6 zákona o dráhach, ak agentúra po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať odvolanie na odvolaciu radu podľa osobitného predpisu. Ak bezpečnostný orgán po preskúmaní svojho rozhodnutia potvrdí svoje rozhodnutie, žiadateľ môže podať rozklad (§ 111 ods. 3 zákona o dráhach) v lehote 15 dní odo dňa doručenia rozhodnutia.

Podľa § 78a ods. 7 zákona o dráhach agentúra oznámi zrušenie alebo zmenu povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla bezpečnostnému orgánu, s uvedením dôvodu zrušenia. Bezpečnostný orgán oznámi zrušenie alebo zmenu povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh alebo povolenia typu železničného vozidla agentúre s uvedením dôvodu zrušenia.

Podľa § 78a ods. 8 zákona o dráhach, zrušenie povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh sa registruje v národnom registri železničných vozidiel. Zrušenie povolenia typu železničného vozidla sa registruje v Európskom registri povolených typov železničných vozidiel a oznamuje sa železničnému podniku, ktorý ak zistí, že železničné vozidlá nespĺňajú základné požiadavky, uplatní postup podľa § 78a zákona o dráhach.

Podľa § 78a ods. 9 zákona o dráhach, železničné vozidlo, ktorému sa zrušilo povolenie na uvedenie na trh, sa ďalej nesmie používať a povolenie sa nesmie rozšíriť o ďalšie siete, na ktorých sa má používať. Ak sa zrušilo povolenie typu železničného vozidla, železničné vozidlá skonštruované na jeho základe sa nesmú ďalej uvádzať na trh. Ak tieto železničné vozidlá už boli uvedené na trh, musia sa z prevádzky stiahnuť. Držiteľ takýchto železničných vozidiel môže opätovne požiadať o povolenie na uvedenie na trh v súlade s § 76 zákona o dráhach a povolenie typu železničného vozidla v súlade s § 78 zákona o dráhach.

Podľa § 78a ods. 10 zákona o dráhach, ak železničné vozidlo nespĺňa základné požiadavky podľa odsekov 1 a 2 § 78a zákona o dráhach na časť siete, na ktorej sa má železničné vozidlo používať, a nesplnenie základných požiadaviek už existovalo v čase vydania povolenia na uvedenie železničného vozidla na trh, z povolenia sa vypustia siete, na ktorých železničné vozidlo nespĺňa základné požiadavky.

Podľa ustanovenia 3.2.2.3 prílohy II vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) č. 2018/1614 z 25. októbra 2018, ktorým sa stanovujú špecifikácie pre registre vozidiel uvedené v článku 47 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 a ktorým sa mení a zrušuje rozhodnutie Komisie 2007/756/ES v prípade zmeny držiteľa vozidla je aktuálne registrovaný držiteľ povinný včas informovať registrujúci subjekt (RS), aby tento mohol aktualizovať európsky register vozidiel (ERV). Bývalý držiteľ sa odstráni z registrácie ERV a zbaví sa zodpovednosti až vtedy, keď nový držiteľ potvrdí svoj súhlas so statusom držiteľa. Ak v deň ukončenia registrácie aktuálne registrovaného držiteľa žiadny nový držiteľ neprijme status držiteľa, registrácia vozidla sa pozastaví. Podľa ustanovenia bodu 9 prílohy II tohto vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) č. 2018/1614 z 25. októbra 2018 RS vykoná primerané kroky na zaistenie presnosti údajov vložených do ERV. Na tento účel môže RS požiadať iné registračné subjekty o informácie, najmä ak je držiteľ žiadajúci

o registráciu usadený v inom členskom štáte. RS môže v riadne odôvodnených prípadoch rozhodnúť o pozastavení registrácie vozidla.

Ak sa v prípade dohľadu zistí chyba dráhového vozidla, ktorá by mohla postihnúť všetky vozidlá tohto typu alebo série, DÚ, DDDD, SI zvýši, v závislosti od chyby, bezpečnostnú výstrahu pomocou Bezpečnostného informačného systému (SIS) Železničnej agentúry Európske únie.

11.1.3 Právne nástroje v dohliadanej oblasti spôsobilosti na vedenie vozidla a riadenie dráhy

Podľa § 25 ods. 6 zákona o dráhach, bezpečnostný orgán rozhodne o odňatí preukazu na vedenie dráhového vozidla alebo preukazu na riadenie chodu lanovej dráhy pred uplynutím jeho platnosti, ak jeho držiteľ prestal byť bezúhonný, stratil zdravotnú spôsobilosť alebo psychickú spôsobilosť alebo jeho doklad o odbornej spôsobilosti stratil platnosť.

Podľa § 34 ods. 3 zákona o doprave na dráhach, ak bezpečnostný orgán pri svojej kontrolnej činnosti zistí, že rušňovodič nespĺňa ustanovené požiadavky, porušuje národné bezpečnostné predpisy a predpisy na výkon práce rušňovodiča, urobí niektoré z týchto opatrení:

- a) pozastaví dočasne alebo natrvalo platnosť preukazu rušňovodiča, ktorý vydal, a upovedomí o tom rušňovodiča a jeho zamestnávateľa a uvedie postup pre opätovné získanie preukazu rušňovodiča,
- b) požiada príslušný bezpečnostný orgán iného členského štátu, ktorý vydal preukaz rušňovodiča, aby vykonal ďalšie overenie alebo aby pozastavil platnosť preukazu rušňovodiča a upovedomí o tom Európsku komisiu a bezpečnostné orgány iných členských štátov,
- c) môže zakázať rušňovodičovi prístup na železničnú sieť od podania žiadosti podľa písmena b) až do rozhodnutia požiadaného príslušného bezpečnostného orgánu členského štátu; o zákaze informuje Európsku komisiu a požiadaný bezpečnostný orgán iného členského štátu,
- d) požiada zamestnávateľa, ktorý vydal rušňovodičovi osvedčenie, aby vykonal ďalšie overenie alebo aby pozastavil platnosť osvedčenia a dotedy môže zakázať rušňovodičovi prístup na železničnú sieť; o zákaze informuje Európsku komisiu,
- e) požiadať Európsku komisiu o stanovisko, ak považuje rozhodnutie bezpečnostného orgánu iného členského štátu za nedostatočné a až do uzavretia veci Európskou komisiou môže trvať na zákaze podľa písmena c).

Podľa § 34 ods. 4 zákona o doprave na dráhach, ak bezpečnostný orgán pri svojej kontrolnej činnosti zistí, že rušňovodič pri vedení rušňa predstavuje vážne nebezpečenstvo pre bezpečnosť železničnej dopravy, okamžite prijme nevyhnutné opatrenia, najmä vydá pokyn manažérovi infraštruktúry zastaviť vlak, zakázať rušňovodičovi ďalšie vedenie rušňa, požiadať železničný podnik o okamžitú výmenu rušňovodiča. O prijatom opatrení bezodkladne informuje manažéra infraštruktúry, železničný podnik a ak ide o rušňovodiča s preukazom rušňovodiča vydaným v inom členskom štáte aj bezpečnostný orgán tohto štátu.

11.1.4 Právne nástroje v dohliadanej oblasti prevádzkovania dráhy

Podľa § 25 ods. 6 zákona o dráhach, povolenie na prevádzkovanie dráhy regulačný orgán zruší, ak

- a) prevádzkovateľ dráhy prestal spĺňať predpoklady podľa odsekov 1 a 2 § 25 zákona o dráhach,
- b) prevádzkovateľ dráhy porušuje povinnosti prevádzkovateľa dráhy alebo nedodríava podmienky uvedené v povolení napriek písomnému upozorneniu orgánu štátneho dozoru a uloženej pokute,
- c) prevádzkovateľ dráhy požiadal o zrušenie povolenia.

11.1.5 Právne nástroje v dohliadanej oblasti uvádzania komponentov na trh

Podľa § 68 ods. 4 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán zistí, že ES vyhlásenie o zhode je vypracované nesprávne, vyzve výrobcu, jeho splnomocneného zástupcu so sídlom v členskom štáte alebo toho, kto uviedol komponent na trh, aby odstránil nezhodu podľa podmienok určených notifikovanou osobou. Ak nezhoda pretrváva, bezpečnostný orgán je povinný obmedziť alebo zakázať uvádzanie komponentu na trh a zabezpečiť stiahnutie komponentov z trhu.

Podľa § 69 ods. 1 zákona o dráhach, ak pri používaní určeným spôsobom vznikne podozrenie, že komponent, ktorý má ES vyhlásenie o zhode, pravdepodobne nespĺňa základné požiadavky, bezpečnostný orgán je povinný obmedziť alebo zakázať uvádzanie komponentu na trh a jeho ďalšie používanie a zabezpečiť jeho stiahnutie z trhu.

Podľa § 69 ods. 2 zákona o dráhach o vykonaných opatreniach podľa odseku 1 § 69 zákona o dráhach je bezpečnostný orgán povinný ihneď informovať Európsku komisiu, agentúru a ostatné členské štáty s uvedením dôvodu týchto opatrení, pričom uvedie, či nezhoda komponentu je spôsobená

- a) nespĺnením základných požiadaviek,
- b) nesprávnym uplatňovaním európskych špecifikácií, na ktoré sa ES vyhlásenie o zhode odvoláva, alebo
- c) nedostatkami v európskych špecifikáciách.

Podľa § 69 ods. 3 zákona o dráhach, ak sa zistí, že komponent podľa odseku 1 § 69 zákona o dráhach nie je ani v súlade s ES vyhlásením o zhode, bezpečnostný orgán je povinný okrem opatrení na ochranu trhu podľa odseku 1 podniknúť aj opatrenia proti tomu, kto vypracoval ES vyhlásenie o zhode, najmä požadovať zmeny vo výrobe komponentu alebo vykonanie skúšky komponentu. O vykonaných opatreniach bezodkladne informuje Európsku komisiu a ostatné členské štáty.

Podľa § 74 ods. 1 zákona o dráhach, ak sa používaním zistí, že štrukturálny subsystém, ktorý má ES vyhlásenie o overení, ku ktorému je pripojený súbor technickej dokumentácie, nie je v súlade s týmto zákonom a najmä, že nespĺňa základné požiadavky podľa prílohy č. 3 zákona o dráhach, bezpečnostný orgán môže požiadať toho, kto vydal ES vyhlásenie o overení, aby vykonal dodatočné skúšky štrukturálneho subsystému. O tom informuje Európsku komisiu a uvedie rozsah požadovaných dodatočných skúšok a dôvody, pre ktoré ich žiada.

Podľa § 74 ods. 1 zákona o dráhach, bezpečnostný orgán v žiadosti podľa odseku 1 § 74 zákona o dráhach musí uviesť, či nehoda štrukturálneho subsystému vyplýva z nesplnenia základných požiadaviek, z nedostatočnosti technickej špecifikácie interoperability alebo z jej nesprávneho uplatnenia.

11.1.6 Právne nástroje v dohliadanej oblasti železničných podnikov

Podľa § 86 ods. 24 zákona o dráhach, ak agentúra alebo bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, obmedzí platnosť bezpečnostného osvedčenia, alebo bezpečnostné osvedčenie zruší. Ak bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie vydané agentúrou, požiada agentúru, aby platnosť bezpečnostného osvedčenia obmedzila, alebo bezpečnostné osvedčenie zrušila. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného osvedčenia sa musí uviesť dôvod zrušenia. V prípade obmedzenia alebo zrušenia bezpečnostného osvedčenia sa uplatňuje postup podľa odsekov 7, 8 a 18 § 86 zákona o dráhach.

Podľa § 86 ods. 25 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán pri výkone dohľadu podľa § 90 zákona o dráhach zistí bezpečnostné riziko, uplatní dočasné bezpečnostné opatrenia a informuje agentúru. Bezpečnostné opatrenia zahŕňajú aj obmedzenie alebo okamžité pozastavenie dopravných služieb. Ak bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, bezpečnostný orgán o zistenom bezpečnostnom riziku upovedomí agentúru s predložením dôkazu. Bezpečnostný orgán vydá bezpečnostné opatrenia formou rozhodnutia podľa správneho poriadku.

Podľa § 86 ods. 26 zákona o dráhach ak agentúra zistí, že bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 § 86 zákona o dráhach sú neprimerané, požiada bezpečnostný orgán o ich úpravu alebo zrušenie. Na úprave bezpečnostných opatrení spolupracuje bezpečnostný orgán s agentúrou a železničným podnikom. Ak sa bezpečnostný orgán, agentúra a železničný podnik nedohodnú, bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 § 86 zákona o dráhach zostávajú v platnosti.

Podľa § 86 ods. 27 zákona o dráhach, ak sa bezpečnostné opatrenie uplatňuje viac ako tri mesiace, bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila alebo zrušila platnosť bezpečnostného osvedčenia a uplatnila postup podľa odseku 24 § 86 zákona o dráhach.

11.1.7 Právne nástroje v dohliadanej oblasti manažéra infraštruktúry

Podľa § 87 ods. 6 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného povolenia už nespĺňa požiadavky, za ktorých bolo udelené bezpečnostné povolenie, začne konanie o zrušení bezpečnostného povolenia. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného povolenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.

11.1.8 Právne nástroje v dohliadanej oblasti dopravné služby

Podľa § 13 ods. 4 zákona o doprave na dráhach, ak licenčný orgán zistí, že držiteľ licencie nie je naďalej spôsobilý poskytovať dopravné služby, alebo ak sa začalo proti nemu konkurzné alebo iné podobné konanie a licenčný orgán je presvedčený, že nie je reálny predpoklad uspokojivého finančného ozdravenia alebo reštrukturalizácie podniku

v prijateľnom časovom období, rozhodne o pozastavení platnosti licencie, alebo o odňatí licencie.

Podľa § 13 ods. 5 zákona o doprave na dráhach, ak držiteľ licencie prestal poskytovať dopravné služby najmenej na šesť mesiacov, alebo ak vôbec nezačal poskytovať dopravné služby ani do šiestich mesiacov odo dňa udelenia licencie, licenčný orgán môže podľa okolností začať konanie o opätovnom preskúmaní podmienok, za ktorých bola licencia udelená, alebo pozastaviť platnosť licencie.

Podľa § 13 ods. 8 zákona o doprave na dráhach, licenčný orgán môže licenciu odňať, ak držiteľ licencie

- a) prestal spĺňať požiadavky na jej udelenie podľa zákona o doprave na dráhach,
- b) porušuje povinnosti ustanovené zákonom o doprave na dráhach,
- c) požiada o jej odňatie,
- d) nespĺňa podmienky určené v licenci.

Podľa § 13 ods. 8 zákona o doprave na dráhach, licencia zaniká dňom

- a) uplynutia času, na ktorý bola udelená,
- b) zániku držiteľa licencie alebo dňom smrti držiteľa licencie,
- c) právoplatnosti rozhodnutia licenčného orgánu o odňatí licencie.

Podľa § 14 ods. 1 zákona o doprave na dráhach, ak ide o železničný podnik, ktorému udelil licenciu licenčný orgán iného členského štátu a sú vážne pochybnosti o tom, že spĺňa podmienky stanovené týmto zákonom, licenčný orgán bezodkladne informuje licenčný orgán členského štátu, ktorý udelil licenciu.

11.1.9 Právne nástroje v dohliadanej oblasti poverené osoby

Podľa § 103 ods. 2 písm. r) zákona o dráhach, DÚ odníma poverenia vydané podľa písmena g) § 103 ods. 2 zákona o dráhach (poverenie právnickej osoby), ak zistí závažné nedostatky alebo ak zistí rozpor s podmienkami, za ktorých boli vydané, alebo s týmto zákonom.

11.1.10 Právne nástroje pri štátnom dozore, pri aplikovaní predbežných opatrení a v oblasti ukladania pokút

Podľa § 107 ods. 6 zákona o dráhach, ak osoba vykonávajúca štátny dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, na mieste vypracuje protokol a s jeho obsahom oboznámi vedúceho kontrolovaného úseku. Protokol doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok.

Podľa § 107 ods. 5 písm. b) zákona o dráhach, kontrolovaná osoba je povinná odstrániť v určenej lehote nedostatky nariadené poverenou osobou a ich odstránenie ohlásiť orgánu štátneho dozoru.

Podľa § 41 ods. 6 zákona o doprave na dráhach, ak osoba vykonávajúca štátny dozor zistí porušenie povinnosti alebo iný nedostatok v činnosti kontrolovanej osoby, na mieste vypracuje protokol a s jeho obsahom oboznámi vedúceho kontrolovaného úseku. Protokol

doručí kontrolovanej osobe a nariadi jej, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok.

Podľa § 41 ods. 5 písm. b) zákona o doprave na dráhach, kontrolovaná osoba je povinná odstrániť v určenej lehote nedostatky nariadené poverenou osobou a ich odstránenie ohlásiť orgánu štátneho dozoru.

Podľa § 41 ods. 7 zákona o dráhach, poriadkovú pokutu podľa § 16 zákona č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov možno uložiť do 1000 eur; v blokovom konaní do 100 eur.

Podľa § 107 ods. 7 zákona o dráhach, poriadkovú pokutu podľa § 16 zákona č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov možno uložiť do 1 000 eur; v blokovom konaní do 100 eur.

Podľa § 43 ods. 1 písm. a) správneho poriadku správny orgán môže pred skončením konania v rozsahu nevyhnutne potrebnom pre zabezpečenie jeho účelu uložiť účastníkom konania, aby niečo vykonali, niečoho sa zdržali alebo niečo strpeli.

Podľa § 52 ods. 4 zákona o dráhach, podnet alebo žiadosť podľa odseku § 52 ods. 3 zákona o dráhach môže podať každý žiadateľ o prístup k železničnej infraštruktúre alebo tretia osoba, ak sa domnieva, že sa s ňou zaobchádzalo nespravodlivo, že bola predmetom diskriminácie alebo že bola poškodená. Regulačný orgán je oprávnený vo veciach uvedených v § 52 ods. 3 zákona o dráhach začať konanie aj z vlastného podnetu.

Podľa § 52 ods. 6 zákona o dráhach, regulačný orgán musí rozhodnúť o sťažnostiach a prijať nápravné opatrenia do šiestich týždňov odo dňa začatia konania. Ak boli v konaní vyžiadané doplnujúce podklady, lehota plyní odo dňa, keď boli doručené doplnujúce podklady. Nápravnými opatreniami sú uloženie povinnosti zdržať sa nespravodlivého a diskriminačného správania a uloženie povinnosti odstrániť protiprávny stav.

Podľa § 52 ods. 7 zákona o dráhach, ak ide o podnety na preskúmanie odmietnutia žiadosti prideliť kapacitu infraštruktúry alebo podmienok ponuky kapacity manažéra infraštruktúry, regulačný orgán buď potvrdí, že sa nevyžaduje zmena rozhodnutia manažéra infraštruktúry, alebo že sa vyžaduje toto rozhodnutie zmeniť podľa pokynu, ktorý zároveň vydá.

Podľa § 53 ods. 1 písm. e) zákona o dráhach, regulačný orgán okrem úloh podľa § 52 tohto zákona, ukladá pokuty za porušenie regulačného rámca a vyberania určených úhrad.

Podľa § 103 ods. 2 písm. k) zákona o dráhach, DÚ ukladá pokuty za priestupky a iné správne delikty spáchané na železničných dráhach, na lanových dráhach a na špeciálnych dráhach.

Skutkové podstaty priestupkov na úseku dráh a sankcie, ktoré možno za ich naplnenie uložiť, sú uvedené v § 108 zákona o dráhach.

Skutkové podstaty iných správnych deliktov na úseku dráh a sankcie, ktoré možno za ich naplnenie uložiť, sú uvedené v § 109 zákona o dráhach.

DÚ podľa § 37 ods. 1 písm. f) zákona o doprave na dráhach, ukladá pokuty podľa § 42a 43 tohto zákona, ak ide o porušenie povinnosti v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach a na lanových dráhach.

Skutkové podstaty priestupkov na úseku dopravy na dráhach a sankcie, ktoré možno za ich naplnenie uložiť, sú uvedené v § 42 zákona o doprave na dráhach.

Skutkové podstaty iných správnych deliktov na úseku dopravy na dráhach a sankcie, ktoré možno za ich naplnenie uložiť, sú uvedené v § 43 zákona o doprave na dráhach.

11.2. Posúdenie rizikového nedostatku

Zamestnanci DÚ, DDDD vykonávajú dohľad s cieľom skontrolovať, či kontrolovaný subjekt plní a bude naďalej plniť regulačné požiadavky – podmienky, za ktorých mu bolo vydané rozhodnutie DÚ. Zamestnanci DÚ, DDDD pri posudzovaní skutočnej miery rizika vychádzajú z informácií o nebezpečenstvách a kontrolovaných opatreniach a využívajú svoju spôsobilosť, odbornú prípravu, skúsenosti, usmernenia a ďalšie relevantné zdroje informácií.

Ak zamestnanec DÚ, DDDD pri kontrole subjektu, ktorému bolo vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie zistí nesúlad v systéme riadenia bezpečnosti, posúdi ho v súlade s Príručkou o modeli zrelosti procesov riadenia vydanou Železničnou agentúrou Európskej únie.

Zamestnanci DÚ, DDDD vykonávajú dohľad v priebehu dohľadu zbierajú informácie o nebezpečenstvách, súvisiacich rizikách a primeranosti kontrolovaných opatrení. Tieto informácie následne použijú pri počiatočnom posúdení skutočného rizika v porovnaní s úrovňou rizika, ktorú pripúšťa regulačný rámec (tzv. referenčné riziko). Rozdiel medzi referenčným rizikom a skutočným stavom sa nazýva **rizikový nedostatok**.

Zamestnanci DÚ, DDDD určujú rizikový nedostatok na základe troch prvkov rizika:

- dôsledok ako povaha škody, ktorú je možné opodstatnene očakávať,
- pravdepodobnosť ako možnosť, že udalosť nastane, pričom udalosťou sa myslí udalosť, ktorá môže viesť k zraneniu, nie činnosť ako taká,
- rozsah ako pravdepodobný počet postihnutých osôb alebo výška spôsobenej škody.

Zamestnanci DÚ, DDDD prijímajú pri kontrole kontrolné opatrenia s cieľom zmierniť dôsledky alebo rozsah rizikových zistení, reagujú na pravdepodobnosť výskytu udalosti alebo na všetky vyššie uvedené prvky rizika. Rozdiel medzi súhrnom záverov posúdenia skutočného stavu uvedených troch prvkov a referenčným stavom (t. j. stavom, v ktorom by sa kontrolovaný subjekt mal nachádzať, pokiaľ uplatní regulačné požiadavky) predstavuje rizikový nedostatok. Zamestnanci DÚ, DDDD majú jasnú predstavu o stave súladnom s regulačnými požiadavkami, túto porovnávajú so stavom kontrolovaného subjektu a na základe uvedeného stanovujú rizikový nedostatok.

Zamestnanci DÚ, DDDD vykonávajúci dohľad na základe kritického premýšľania a posúdenia závažnosti „rizikového nedostatku“ posúdia a vyhodnotia riziko a následne ho kategorizujú podľa uvedenej klasifikácie.

Zrušenie jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia sa aplikuje aj v prípade, ak organizácia vôbec správne neriadi riziká a vystavuje cestujúcu verejnosť alebo iné osoby vážnemu riziku ujmy. V tomto prípade ide o extrémny rizikový nedostatok. Zrušenie sa považuje, vzhľadom na jeho následky, za opatrenie, ktoré DÚ, DDDD aplikuje až vtedy, keď zlyhajú všetky ostatné riešenia alebo možnosti presadzovania, alebo keď sa predpokladá, že tieto riešenia neprinesú výsledok.

V prípade obmedzenia jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia DÚ, DDDD v rozhodnutí jasne vymedzí rozsah obmedzenia a všetky podmienky, ktoré je potrebné splniť pred tým, ako bude obmedzenie zrušené.

DÚ, DDDD pri rozhodovaní o obmedzení alebo zrušení jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo povolenia zohľadňuje aj tieto okolnosti:

- predchádzajúcu bezpečnostnú históriu organizácie,
- to, či iné subjekty mimo oblasti kontroly železničnej organizácie nezodpovedajú za dané zistenia vo väčšej miere ako samotná organizácia, napríklad pri nepovolených vstupech na železničnú trať,
- či DÚ, DDDD v minulosti poskytol organizácii poradenstvo alebo voči nej prijal opatrenia v oblastiach súvisiacich s kontrolnými zisteniami,
- či sa organizácia snažila získať hospodársku výhodu a preto zanedbávala bezpečnostné požiadavky a povinnosti v oblasti riadenia v rámci systému riadenia bezpečnosti,
- aká je alebo by prípadne mohla byť skutočná škoda,
- prístup organizácie, či sa aktívne usiluje o nápravu situácie alebo naopak je jasné, že bezpečnostné otázky pre ňu nie sú dôležité.

DÚ, DDDD pri rozhodovaní o prijatí konkrétneho opatrenia zvažuje aj spoločenské a politické obavy, kultúru bezpečnosti v organizácii a rýchlosť, akou je schopná organizácia napraviť nedostatok/nesúlad s regulačnou požiadavkou, verejný záujem, vplyv navrhovaného opatrenia na organizáciu a spoločnosť ako celok, a to z hľadiska toho, aký vytvára príklad, i toho, ako ovplyvní schopnosť organizácie pokračovať v prevádzke.

Zamestnanci DÚ, DDDD každé svoje prijaté opatrenie/rozhodnutie vo vzťahu k presadzovaniu práva vo veci zisteného rizikového nedostatku riadne zdôvodnia a oznámia kontrolovanému subjektu.

V prípade, ak bolo u kontrolovaného subjektu zistených viacero nedostatkov, rieši DDDD, DÚ tieto nedostatky ako celok.

V prípade, ak DÚ, DDDD posúdi navrhnuté opatrenie kontrolovaného subjektu ako nedostatočné, v súlade so skutočnosťou, ako kontrolovaný subjekt pristúpi k návrhu nového opatrenia, uplatní nástroje na presadzovanie práva upravené v zákone o dráhach a doprave na dráhach.

11.3. Zistenia 1. úrovne – hlavné oblasti nesúladu

Zistenia 1. úrovne sú také nedostatky zistené pri výkone dohľadu, ktoré vykazujú významný nesúlad kontrolovaného subjektu s regulačným rámcom a okrem uloženia pokuty odôvodňujú okamžité prijatie primeraných opatrení na zrušenie, pozastavenie, obmedzenie alebo odňatie rozhodnutia vydaného DÚ, resp. aplikovanie iného opatrenia v kompetencii

DÚ slúžiaceho na zamedzenie povolenej činnosti alebo vykonávanie udeleného oprávnenia kontrolovaného subjektu.

11.4. Zistenia 2. úrovne – ostatné oblasti nesúlado

Zistenia 2. úrovne sú také nedostatky zistené pri výkone dohľadu, ktoré síce vykazujú nesúlad kontrolovaného subjektu s regulačným rámcom a odôvodňujú prijatie primeraných opatrení, v zákonom definovaných prípadoch aj sankcií, ale nie sú dôvodom na zrušenie, pozastavenie, obmedzenie alebo odňatie rozhodnutia vydaného DÚ, resp. aplikovanie iného opatrenia v kompetencii DÚ slúžiaceho na zamedzenie povolenej činnosti alebo vykonávanie udeleného oprávnenia kontrolovaného subjektu.

11.5. Postup DÚ, DDDD, pri oblastiach nesúladu zistených pri kontrole subjektov

11.5.1. Postup DÚ, DDDD pri hlavných oblastiach nesúladu

1. Pri zistení hlavných oblastí nesúladu nariadi DÚ, DDDD kontrolovanej osobe, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok. Dostatočnosť navrhovaného opatrenia posudzuje zamestnanec DÚ, DDDD.
2. DÚ, DDDD uplatní v zákonom o dráhach a doprave na dráhach ustanovených prípadoch príslušné bezpečnostné alebo regulačné opatrenie.
3. DÚ, DDDD začne v zákonom o dráhach a doprave na dráhach stanovených prípadoch konanie o obmedzení platnosti rozhodnutia, jeho pozastavení, obmedzení, odňatí, zrušení a pod., v ktorom, na základe náležite zisteného skutkového stavu veci a získaných podkladov pre rozhodnutie v danej veci rozhodne. V prípade, ak do vydania rozhodnutia v danej veci kontrolovaný subjekt odstráni zistený stav, ktorý odôvodňoval začatie konania, DÚ, DDDD zastaví konanie z dôvodu, že odpadol dôvod konania začatého na podnet správneho orgánu a konanie sa netýka iného účastníka.
4. DÚ, DDDD, ak je to nevyhnutné z pohľadu zachovania bezpečnosti, do právoplatného ukončenia konania, môže pred skončením konania v rozsahu nevyhnutne potrebnom pre zabezpečenie jeho účelu, uložiť účastníkovi konania, aby niečo vykonal, niečoho sa zdržal alebo niečo strpel (aplikácia predbežného opatrenia).
5. DÚ, DDDD, vyhodnotí, či zistené konanie kontrolovaného subjektu:
 - vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na úseku dráh a dopravy na dráhach,
 - vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na inom úseku chráneného verejného záujmu, na prerokovanie ktorého je príslušný iný správny orgán,
 - vykazuje podozrenie z naplnenia skutkovej podstaty trestného činu.
6. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na úseku dráh a dopravy na dráhach, DÚ, DDDD začne v zákonom o dráhach a doprave na dráhach stanovených prípadoch konanie o uložení sankcie.
7. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na inom úseku chráneného verejného záujmu, na prerokovanie ktorého je príslušný iný

správny orgán, postúpi zadokumentované konanie na konanie inému príslušnému orgánu.

8. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia skutkovej podstaty trestného činu, postúpi zadokumentované konanie príslušnému útvaru Policajného zboru Slovenskej republiky.
9. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia viacerých skutkových podstát administratívno-správnych deliktov a trestného činu, postúpi zadokumentované konanie príslušnému útvaru Policajného zboru Slovenskej republiky, nakoľko uplatnenie trestnoprávnej zodpovednosti má prednosť pred uplatnením zodpovednosti administratívno-právnej.
10. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia viacerých skutkovej podstát administratívno-správnych deliktov, posúdi DÚ, DDDD, ktorý orgán vie uplatniť prísnejší administratívno-právny postih a podľa toho začne konanie alebo postúpi zadokumentované konanie príslušnému orgánu.

11.5.2. Postup DÚ, DDDD pri ostatných oblastiach nesúladu

1. Pri zistení ostatných oblastí nesúladu nariadi DÚ, DDDD kontrolovanej osobe, aby v určenej lehote odstránila zistené porušenie povinnosti alebo zistený iný nedostatok a kontroluje odstránenie zisteného nesúladu. Dostatočnosť navrhovaného opatrenia posudzuje zamestnanec DÚ, DDDD.
2. DÚ, DDDD, vyhodnotí, či zistené konanie kontrolovaného subjektu:
 - vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na úseku dráh a dopravy na dráhach,
 - vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na inom úseku chráneného verejného záujmu, na prerokovanie ktorého je príslušný iný správny orgán,
 - vykazuje podozrenie z naplnenia skutkovej podstaty trestného činu.
3. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na úseku dráh a dopravy na dráhach, DÚ, DDDD začne v zákonom o dráhach a doprave na dráhach stanovených prípadoch konanie o uložení sankcie.
4. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia priestupku alebo iného správneho deliktu na inom úseku chráneného verejného záujmu, na prerokovanie ktorého je príslušný iný správny orgán, postúpi zadokumentované konanie na konanie inému príslušnému orgánu.
5. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia skutkovej podstaty trestného činu, postúpi zadokumentované konanie príslušnému útvaru Policajného zboru Slovenskej republiky.
6. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia viacerých skutkových podstát administratívno-správnych deliktov a trestného činu, postúpi zadokumentované konanie príslušnému útvaru Policajného zboru Slovenskej republiky, nakoľko uplatnenie trestnoprávnej zodpovednosti má prednosť pred uplatnením zodpovednosti administratívno-právnej.

7. Ak konanie vykazuje podozrenie z naplnenia viacerých skutkovej podstaty administratívno-správnych deliktov, posúdi DÚ, DDDD, ktorý orgán vie uplatniť prísnejší administratívno-právny postih a podľa toho začne konanie alebo postúpi zadokumentované konanie príslušnému orgánu.
8. V prípade, ak by kontrolovaný subjekt nesúlad neodstránil, posúdi DÚ, DDDD opakovane charakter nesúladu – rizikový nedostatok a postupuje podľa nového vyhodnotenia úrovne rizika.

11.6. Postup DÚ, DDDD, SB, OB pri rizikových nedostatkoch zistených pri kontrole subjektov, ktorým bolo vydané jednotné bezpečnostné osvedčenie alebo bezpečnostné povolenie

Podľa § 86 ods. 24 zákona o dráhach, ak agentúra alebo bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie, obmedzí platnosť bezpečnostného osvedčenia, alebo bezpečnostné osvedčenie zruší. Ak bezpečnostný orgán zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné osvedčenie vydané agentúrou, požiada agentúru, aby platnosť bezpečnostného osvedčenia obmedzila, alebo bezpečnostné osvedčenie zrušila. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného osvedčenia sa musí uviesť dôvod zrušenia. V prípade obmedzenia alebo zrušenia bezpečnostného osvedčenia sa uplatňuje postup podľa odsekov 7, 8 a 18 § 86 zákona o dráhach.

Podľa § 86 ods. 25 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán pri výkone dohľadu podľa § 90 zákona o dráhach zistí bezpečnostné riziko, uplatní dočasné bezpečnostné opatrenia a informuje agentúru. Bezpečnostné opatrenia zahŕňajú aj obmedzenie alebo okamžité pozastavenie dopravných služieb. Ak bezpečnostné osvedčenie vydala agentúra, bezpečnostný orgán o zistenom bezpečnostnom riziku upovedomí agentúru s predložením dôkazu. Bezpečnostný orgán vydá bezpečnostné opatrenia formou rozhodnutia podľa správneho poriadku.

Podľa § 86 ods. 26 zákona o dráhach ak agentúra zistí, že bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 § 86 zákona o dráhach sú neprimerané, požiada bezpečnostný orgán o ich úpravu alebo zrušenie. Na úprave bezpečnostných opatrení spolupracuje bezpečnostný orgán s agentúrou a železničným podnikom. Ak sa bezpečnostný orgán, agentúra a železničný podnik nedohodnú, bezpečnostné opatrenia podľa odseku 25 § 86 zákona o dráhach zostávajú v platnosti.

Podľa § 86 ods. 27 zákona o dráhach, ak sa bezpečnostné opatrenie uplatňuje viac ako tri mesiace, bezpečnostný orgán požiada agentúru, aby obmedzila alebo zrušila platnosť bezpečnostného osvedčenia a uplatnila postup podľa odseku 24 § 86 zákona o dráhach.

Podľa § 87 ods. 6 zákona o dráhach, ak bezpečnostný orgán zistí, že držiteľ bezpečnostného povolenia už nespĺňa požiadavky, za ktorých bolo udelené bezpečnostné povolenie začne konanie o zrušení bezpečnostného povolenia. V rozhodnutí o zrušení bezpečnostného povolenia sa musí uviesť dôvod zrušenia.

Zákon o dráhach ukladá **povinnosť** DÚ, DDDD, nie možnosť, vždy začať konanie, ak zistí, že železničný podnik už nespĺňa podmienky, za ktorých mu bolo udelené jednotné bezpečnostné osvedčenie, alebo ak zistí, že držiteľ bezpečnostného povolenia už nespĺňa

požiadavky, za ktorých mu bolo udelené bezpečnostné povolenie, na základe čoho nemôže DÚ, DDDD čakať na splnenie nápravných opatrení zo strany kontrolovaného subjektu. Táto skutočnosť však ešte neznamená, že výsledkom konania musí byť rozhodnutie o zrušení alebo obmedzení jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo zrušení bezpečnostného povolenia, nakoľko výsledok konania je priamo závislý od skutkového stavu zisteného pred vydaním rozhodnutia, čiže ak odpadne dôvod konania z dôvodu, že bezpečnostný podnik alebo manažér infraštruktúry vykoná opatrenia, na základe ktorých pred vydaním rozhodnutia bude opäť spĺňať podmienky, za ktorých mu bolo rozhodnutie vydané, DÚ, DDDD svoje konanie zastaví.

12 ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

12.1 Nadobudnutie platnosti

Tento postup nadobúda platnosť dňom jeho podpisu predsedom Dopravného úradu na titulnej strane.