



DOPRAVNÝ ÚRAD

TRANSPORT AUTHORITY

VÝROČNÁ SPRÁVA O BEZPEČNOSTI | 2022



Autor: Ing. Henrieta Badalová

Schválil: Ing. Ivan Škoda, EUR ING, MBA

September, 2023

HLAVNÉ ZÁVERY ZA ROK 2022

Najdôležitejším cieľom bezpečnostného orgánu je neustále zvyšovať úroveň bezpečnosti železničnej dopravy na území Slovenskej republiky, dohliadať na prevenciu nehôd a mimoriadnych udalostí a na uplatňovanie právnych predpisov v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy. V roku 2022 síce ešte čiastočne pretrvávali dôsledky spojené s pandemiou COVID-19, avšak situácia sa pomaly začala zlepšovať, bolo vykonaných viac auditov zároveň sa uskutočnilo viac medzinárodných stretnutí s rôznymi organizáciami, s ktorými Dopravný úrad spolupracuje v porovnaní s predchádzajúcim kalendárnym rokom. Obmedzenia, ktoré boli zavedené počas COVID-19 a pozastavili viaceré činnosti železničnej dopravy, či už komerčných vlakov alebo vlakov prevádzkovaných vo verejnom záujme, boli vďaka priaznivejšej situácii v rámci pandémie pozastavené a chod železničnej dopravy sa postupne obnovil a prinavrátil do normálneho stavu. Objem dopravných a prepravných výkonov v železničnej nákladnej doprave sa v roku 2022 dostal na úroveň pred pandemiou. Železničné podniky sa posledné dva roky okrem iného museli vysporiadať s veľkým výpadkom zamestnancov, ktorí boli práceneschopní alebo v povinnej karanténe, pričom v polovici roku 2022 sa situácia zlepšila a zamestnanci boli v jednotlivých spoločnostiach plne k dispozícii. S rovnakým problémom sa musel vysporiadať aj bezpečnostný orgán, ktorý v posledných rokoch taktiež z dôvodu výpadku zamestnancov a dištančnej formy práce odborných zamestnancov bezpečnostného orgánu, ako aj železničných podnikov nemohol vykonať plánovaný rozsah štátnych odborných dozorov, avšak rok 2022 bol zlomovým rokom a rozsah štátnych odborných dozorov v porovnaní s poslednými rokmi sa rapídne zvýšil. V roku 2022 bolo za odbor bezpečnosti vykonaných 35 štátnych odborných dozorov, z dôvodu nízkeho počtu zamestnancov na príslušných sekciách, ktoré vykonávajú dozor a z hľadiska časovej náročnosti výkonu štátnych odborných dozorov, boli niektoré dozory presunuté na rok 2023. Oproti roku 2021 ide však o zvýšený dohľad nad železničnými podnikmi a manažérom infraštruktúry. Aj napriek náročnej situácii a tiež dôsledkom, vzniknutých po reštriktívnych opatreniach počas situácie COVID-19, bezpečnostný orgán neustále hľadal spôsob a riešenia ako sa vyrovnáť s prevládajúcou situáciou a pokračovať v plnení svojej vízie a cieľov. V trende zvyšovania resp. udržiavania úrovne bezpečnosti, ako aj vo vykonávaní štátnych odborných a technických dozorov bude Dopravný úrad pokračovať aj naďalej v nasledujúcich rokoch.

ENGLISH SUMMARY

The main goal of the safety authority is to constantly increase the safety level of railway transport in the territory of the Slovak Republic, to supervise the prevention of accidents and extraordinary events and the application of legal regulations in the field of railway transport safety. In 2022, although the consequences associated with the COVID-19 pandemic still partially persisted, the situation slowly began to improve, more audits were carried out, and more international meetings were held with various organizations with which the Transport Office cooperates compared to the previous calendar year. The restrictions that were introduced during the COVID-19 and suspended several rail transport activities, whether commercial trains or trains operated in the public interest, were suspended thanks to a more favourable situation within the pandemic and the operation of rail transport gradually resumed and returned to normal. In 2022, the volume of transport and transport performance in rail freight transport reached the level before the pandemic. In the last two years, among other things, railway companies had to deal with a large shortage of employees who were unable to work or in mandatory quarantine, while in mid-2022, the situation improved and employees were fully available in individual companies. The same problem had to be dealt with by the safety authority, which in recent years, also due to staff shortages and the remote form of work of professional employees of the safety authority as well as railway companies, could not carry out the planned scope of state professional inspections, but the year 2022 was a turning point and the scope of state professional inspections increased rapidly compared to past years.

In 2022, 35 state expert inspections were carried out for the Department of Safety, due to the low number of employees in the relevant sections that carry out inspections and from the point of view of the time-consuming nature of the audit performance, some inspections were moved to 2023. Compared to 2021, however, this involves increased supervision of railway companies and the infrastructure manager.

Despite the difficult situation and also the consequences arising from restrictive measures during the COVID-19 situation, the security authority was constantly looking for ways and solutions to cope with the prevailing situation and continue to fulfil its vision and goals. In the increasing trend or maintaining the level of safety, as well as carrying out state professional and technical inspections, the Transport authority will continue in the coming years.

OBSAH

OBSAH	4
ZOZNAM SKRATIEK	6
PRÍHOVOR RIADITEĽA DIVÍZIE	7
ÚVOD	9
ÚČEL, ROZSAH PÔSOBNOSTI A ADRESÁTI SPRÁVY.....	9
STRATÉGIA BEZPEČNOSTI	11
<u>STRATÉGIA A PLÁNOVANIE</u>	11
<u>BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA</u>	12
<u>OPATRENIA V OBLASTI BEZPEČNOSTI VYKONÁVANÉ BEZ VZŤAHU</u> <u>K BEZPEČNOSTNÝM ODPORÚČANIAM</u>	14
<u>ORGANIZÁCIA BEZPEČNOSTNÉHO ORGÁNU</u>	14
VÝKON BEZPEČNOSTI	19
LEGISLATÍVA	21
<u>PRÁVNE PREDPISY A NARIADENIA EÚ</u>	21
<u>VNÚTROŠTÁTNA LEGISLATÍVA</u>	22
<u>POSTUPY DOPRAVNÉHO ÚRADU</u>	24
<u>VÝNIMKY ZO SYSTÉMU CERTIFIKÁCIE SUBJEKTOV ZODPOVEDNÝCH ZA</u> <u>ÚDRŽBU</u>	25
BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK	28
<u>JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA</u>	28
<u>BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA</u>	30
<u>POVOLENIA ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL</u>	31
<u>SUBJEKTY ZODPOVEDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)</u>	32
<u>RUŠŇOVODIČI</u>	32
<u>UZNÁVANIE SKÚŠAJÚCICH RUŠŇOVODIČOV</u>	33
<u>INÝ TYP POVOLENIA / OSVEDČENIA</u>	34

<u>KONTAKTY S INÝMI NÁRODNÝMI BEZPEČNOSTNÝMI ORGÁNMI</u>	<u>34</u>
<u>VÝMENA INFORMÁCIÍ MEDZI NSA SK A ŽELEZNIČNÝMI PODNIKMI</u>	<u>35</u>
DOZOR	36
<u>STRATÉGIA, PLÁNOVANIE A ROZHODNOVANIE.....</u>	<u>36</u>
<u>VÝSLEDKY DOHLADU ZA ROK 2022.....</u>	<u>37</u>
<u>KOORDINÁCIA A SPOLUPRÁCA.....</u>	<u>42</u>
UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽELEZNIČ. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY	44
<u>UPLATŇOVANIE SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDY SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI.....</u>	<u>44</u>
<u>UPLATŇOVANIE NARIADENIA č. 402/2013 O SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDE HODNOTENIA A POSUDZOVANIA RIZÍK.....</u>	<u>47</u>
<u>UPLATŇOVANIE NARIADENIA KOMISIE č. 1078/2012 O SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDE MONITOROVANIA</u>	<u>50</u>
<u>ÚČASŤ NA PROJEKTOCH EÚ</u>	<u>51</u>
KULTÚRA BEZPEČNOSTI	52
<u>HODNOTENIE A MONITOROVANIE KULTÚRY BEZPEČNOSTI</u>	<u>54</u>
<u>INICIATÍVY / PROJEKTY V OBLASTI KULTÚRY BEZPEČNOSTI</u>	<u>54</u>
ZOZNAM PRÍLOH	55

ZOZNAM SKRATIEK

BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci
CSI	spoločné bezpečnostné indikátory
CSM	spoločné bezpečnostné metódy
ECM	subjekt zodpovedný za údržbu
ETCS	European Train Control System (európsky vlakový zabezpečovací systém)
EU AR	Železničná agentúra Európskej únie
EÚ	Európska únia
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy
HDO	harmonizované doplnkové odsvedčenie
HDV	hnacie dráhové vozidlo
JBO	jednotné bezpečnostné osvedčenie
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky
NSA SK	bezpečnostný orgán Slovenskej republiky (Dopravný úrad)
OSS	one stop shop (jednotné kontaktné miesto)
SR	Slovenská republika
SRB	systém riadenia bezpečnosti
ŠOD	štátny odborný dozor
ŠOTD	štátny odborný technický dozor
TSI	technické špecifikácie interoperability
UTZ	určené technické zariadenie
ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (železničný podnik)
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky (manažér infraštruktúry)
ŽST	železničná stanica



Vážení čitatelia,

práve ste sa dostali k výročnej správe o bezpečnosti za rok 2022. Dopravný úrad už tradične skompletizoval do tejto správy údaje, ktoré vychádzajú z činnosti manažéra železničnej infraštruktúry - Železníc Slovenskej republiky a jednotlivých železničných dopravcov pôsobiacich v Slovenskej republike. Do výročnej správy o bezpečnosti za rok 2022 sme doplnili aj množstvo informácií a poznatkov, ktoré vychádzajú z bezprostrednej činnosti a skúseností Dopravného úradu.

Aj v uplynulom roku patrilo udržanie bezpečnosti železničnej dopravy medzi hlavné priority v činnosti Dopravného úradu. Na 3 626 km železničných tratí v Slovenskej republike prevádzkovalo v minulom roku železničnú dopravu celkom 77 dopravcov. Vzhľadom na veľkú železničnú sieť ide o vysoký počet dopravcov, ktorí denno-denne križujú našu republiku či už pri prevádzke osobných alebo nákladných vlakov. V porovnaní s rokom 2021 sme na sieti Železníc Slovenskej republiky zaznamenali v roku 2022 mierny nárast dopravných výkonov v osobnej doprave, no nepatrný pokles v nákladnej doprave. Dopravná prevádzka na sieti ŽSR má za následok vznik mimoriadnych udalostí. Ich početnosť a štruktúru si v detailoch môžete prezrieť v prílohovej časti tejto správy. Súčasne je veľmi zaujímavé sledovať aj pokrok v dosahovaní celkovej interoperability železničného systému predovšetkým zvyšovaním podielu železničných vozidiel s najmodernejším systémom zabezpečenia jazdy vlaku – systémom ETCS v prevádzke. Medzi ďalšie významné prvky zvyšovania úrovne bezpečnosti železničnej dopravy aj v tomto roku patrilo nahradzovanie úrovňových križení ciest a železníc s mimoúrovňovými a v neposlednom rade neutíchajúca modernizácia železničnej infraštruktúry.

V správe o bezpečnosti sa dočítate o výkonoch Dopravného úradu v oblasti štátneho dozoru a dohľadu, dozviete sa o štruktúre dopravcov pôsobiacich na slovenskom železničnom trhu, získate prehľad o jednotlivých činnostiach bezpečnostného orgánu v rámci výkonu jeho

legislatívnych kompetencií a napokon získate prehľad aj o správnom trestaní, ktoré je nedeliteľnou súčasťou práce Dopravného úradu, a ktoré má predovšetkým preventívno-výchovný charakter.

Počas predchádzajúceho roku sa v praxi naplno prejavila aj aplikácia technického piliera štvrtého železničného balíčka. Dopravný úrad trvalo spolupracoval so Železničnou agentúrou Európskej únie na poli bezpečnostnej certifikácie a uvádzania železničných vozidiel na trh Únie. Musím spomenúť aj posilnenie audítorskej a dozornej činnosti bezpečnostného orgánu, ktorá sa vo zvýšenej miere venovala detailnému posudzovaniu systémov riadenia bezpečnosti železničných podnikov, ktoré prechádzali novým procesom bezpečnostnej certifikácie, resp. následnou kontrolou plnenia ich akčných plánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia.

Nech je aj naďalej železničná doprava vyhľadávaným ekologickým a bezpečným prostriedkom v spájaní Európy. Veľa bezpečných kilometrov vo vlakoch po Slovensku želá



Ing. Ivan Škoda, EUR ING, MBA
riaditeľ divízie dráh a dopravy na dráhach

ÚČEL, ROZSAH PÔSOBNOSTI A ADRESÁTI SPRÁVY

Dopravný úrad ako bezpečnostný orgán pre železničné dráhy podľa ustanovenia § 103 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach (ďalej len „**Dopravný úrad**“ alebo „**NSA SK**“) je v súlade s § 91 ods. 1 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „**zákon o dráhach**“) ako aj článkom 19 smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc v platnom znení (ďalej len „**smernica 2016/798 o bezpečnosti železníc**“) povinný posielat' každoročne do 30. septembra Železničnej agentúre Európskej únie (ďalej len „**EU AR**“) výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci kalendárny rok a zverejniť ju na svojom webovom sídle.

Štruktúra a obsah správy je spracovaný v súlade s odporúčaniami a príručkou „*Vydávanie výročnej správy agentúry*“ EU AR. Účelom správy je poskytnúť informácie o vývoji úrovne bezpečnosti vrátane zostavenia spoločných bezpečnostných ukazovateľov (ďalej len „**CSI**“) týkajúcich sa Slovenskej republiky (ďalej len „**SR**“).

Obsahom bezpečnostnej správy sú informácie o:

- a) vývoji bezpečnosti železničného systému, vrátane súhrnu bezpečnostných indikátorov,
- b) významných zmenách v národných bezpečnostných predpisoch a v regulácii bezpečnosti železničného systému,
- c) stave bezpečnostného osvedčovania a bezpečnostného povoľovania,
- d) výsledkoch a skúsenostiach z vykonaných kontrol v podnikoch manažérov infraštruktúry a v železničných podnikoch vrátane počtu vykonaných kontrol,
- e) uplatnených výnimkách z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla pri povolení jeho prevádzky,
- f) skúsenostiach železničných podnikov a manažéra infraštruktúry s uplatňovaním spoločných bezpečnostných metód.

Cieľovou skupinou výročnej správy za rok 2022, ale tiež každoročne pri všetkých výročných správach je predovšetkým železničný sektor v SR a Európskej únii (ďalej len „**EÚ**“) ako aj celá zainteresovaná verejnosť. Údaje vo výročnej správe pozostávajú z podkladov bezpečnostných správ dopravcov a manažéra infraštruktúry uvedených v prílohe C tejto výročnej správy, ktorí v súlade s § 85 zákona o dráhach majú povinnosť každoročne

do stanoveného termínu t. j. 31. mája posielat' bezpečnostnému orgánu, ktorý vydal bezpečnostné osvedčenie a povolenie, bezpečnostnú správu za predchádzajúci kalendárny rok.

Dopravnému úradu za rok 2022 zaslalo výročnú správu o bezpečnosti včas (do 31. 05. 2023) celkovo 75 železničných podnikov a 1 manažér infraštruktúry, pričom 2 železničné podniky si túto povinnosť vyplývajúcu z ustanovenia § 85 ods. 1 zákona o dráhach nespĺnili, za čo im bola v zmysle ustanovenia § 109 ods. 7 písm. c) zákona o dráhach uložená pokuta. V roku 2022 bolo Dopravným úradom evidovaných celkovo 77 železničných podnikov, ktorým bezpečnostný orgán vydal bezpečnostné osvedčenie a 1 manažér infraštruktúry s vydaným bezpečnostným povolením.

Výročná správa o bezpečnosti za rok 2022 je zverejnená na webovom sídle úradu: www.nsat.sk, v časti Doprava na dráhach ► Bezpečnosť na železničných, špeciálnych a lanových dráhach ► Výročná správa o bezpečnosti ► Bezpečnostný orgán ► Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave SR za rok 2022.

STRATÉGIA A PLÁNOVANIE

V snahe neustále zlepšovať bezpečnosť železničnej dopravy a bezpečnosť železničnej prevádzky NSA SK každoročne plánuje a následne realizuje dohľady nad subjektami, ktorých činnosti majú vplyv na bezpečnosť železničného systému v SR. Dohľad nad týmito subjektami NSA SK vykonáva prostredníctvom plánovaných štátnych odborných dozorov (ďalej len „ŠOD“) a štátnych odborných technických dozorov (ďalej len „ŠOTD“), ktoré každoročne vykonávajú zamestnanci NSA SK v súlade s ustanoveniami § 106 a 107 zákona o dráhach a ustanoveniami § 40 a 41 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon o doprave na dráhach“). Poverené osoby pri výkone štátneho odborného dozoru postupujú v súlade s medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom, priamo vykonateľnými právne záväznými aktmi EÚ a vnútroštátnymi právnymi predpismi SR. Pre celkové zabezpečenie transparentného a nediskriminačného výkonu štátneho dozoru zo strany Dopravného úradu v nadväznosti na tretí bod prílohy I delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) č. 2018/761 zo 16. februára 2018 v platnom znení, zverejňuje Dopravný úrad plán štátnych dozorov divízie dráh a dopravy na dráhach na príslušný kalendárny rok priamo na webovej stránke Dopravného úradu.

Plán štátnych dozorov vychádza z rizík, ktoré boli identifikované v stratégii dohľadu a teda si vyžadujú dohľad. S cieľom vypracovať dobre ciele plán 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. Zároveň tento plán zahŕňa aj každoročnú preventívnu činnosť dohľadu.

Plán štátnych dozorov zohľadňuje aj prepojenie medzi povoľovacou činnosťou a následným dohľadom. Plán štátnych dozorov neobsahuje údaje o dozoroch, u ktorých by zverejnenie zámeru kontroly mohlo viesť k zmareniu účelu dohľadu, ani o dohľadoch, ktorých potreba vyplynie z aktuálneho výskytu priority dozoru s rizikom vyššej úrovne, najmä na základe odôvodneného podnetu od inej osoby, vzniknutej nehody alebo mimoriadnej udalosti, ako aj z úradnej činnosti. NSA SK sa pri výkone ŠOD zameriava hlavne na tie činnosti, pri ktorých sa domnieva, že predstavujú najzávažnejšie riziká alebo, že súvisiace riziká sú

najmenej kontrolované. Pre účely vykonávania ŠOD má NSA SK implementovanú internú smernicu č. 2/2019 výkon štátneho dozoru na dráhach a v doprave na dráhach (aktualizovaná smernica s účinnosťou od 01. 04. 2021), ktorá stanovuje pravidlá a systém vykonávania ŠOD v súlade s platnou európskou a národnou legislatívou.

Dopravný úrad s cieľom zlepšiť dôveru verejnosti vo svoje prístupy k činnostiam dohľadu a rozhodovanie NSA SK počas a po týchto činnostiach, stanovil stratégiu dohľadu Dopravného úradu, divízie dráh a dopravy na dráhach v strednodobom horizonte na roky 2023 – 2025, v súlade s ktorou budú vypracované plány dohľadu Dopravného úradu, divízie dráh a dopravy na dráhach na rok 2023, 2024 a 2025. Tieto dokumenty boli zosúladené s usmerneniami EU AR, najmä s usmerneniami vyplývajúcimi z „Príručky o dohľade“. Stratégia dohľadu vstúpila do platnosti dňa 01. 07. 2022.

Podrobný počet plánovaných a realizovaných výkonov ŠOD a ŠOTD v roku 2022 za jednotlivé odbory NSA SK sa nachádza v tabuľke 1.

Tabuľka 1. Plánovaný a realizovaný výkon ŠOD a ŠOTD v roku 2022

Výkony ŠOD a ŠOTD	Realizácia	Plán
odbor bezpečnosti	35	38
odbor interoperability	11	12
odbor evidencie subsystémov	8	8
odbor určených technických zariadení	11	13
Spolu	65	71

Zdroj: NSA SK

BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA

Podľa ustanovenia § 102 ods. 1 písm. c) zákona o dráhach je vyšetrovacím orgánom, pokiaľ ide o nehody a mimoriadne udalosti, ku ktorým došlo na železničných dráhach, na špeciálnych dráhach a na lanových dráhach Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky (ďalej len „**MD SR**“).

V súlade s ustanovením § 99 zákona o dráhach z každého vyšetrovania nehody vydá vyšetrovací orgán záverečnú správu v čo najkratšom čase, najneskôr do 12 mesiacov od nehody a poskytne ju NSA SK. Obsahom záverečnej správy sú odporúčania na zvýšenie bezpečnosti železničného systému. Povinnosťou NSA SK je prijímať opatrenia na zabezpečenie primeraného zohľadnenia bezpečnostných odporúčaní a na zabezpečenie ich uplatňovania

STRATÉGIA BEZPEČNOSTI

a tiež raz ročne informovať MD SR o prijatých alebo plánovaných opatreniach na základe bezpečnostných odporúčaní.

Tabuľka 2. Vyšetřovania žel. nehôd vyšetřovacím orgánom MD SR v rokoch 2017 až 2022

VYŠETROVANIE NEHÔD		2017	2018	2019	2020	2021	2022	Spolu
Vážne nehody	Zrážka vlaku	0	0	0	0	0	1	1
	Zrážka vlaku s prekážkou	1	0	0	0	0	0	1
	Vykoľajenie vlaku	1	0	0	1	0	0	2
	Nehoda na železničnom priesestí	1	1	1	0	0	0	3
	Nehoda osoby spôsobená RS v pohybe	0	0	0	0	1	0	1
	Požiar v koľajových vozidlách	0	0	0	0	0	0	0
	Zapojenie nebezpečného tovaru	0	0	0	0	0	0	0
Ostatné nehody	Zrážka vlaku	0	0	0	1	0	0	1
	Zrážka vlaku s prekážkou	0	0	0	0	0	0	0
	Vykoľajenie vlaku	0	0	0	0	0	0	0
	Nehoda na železničnom priesestí	0	0	0	0	0	0	0
	Nehoda osoby spôsobená RS v pohybe	0	0	0	0	0	0	0
	Požiar v koľajových vozidlách	0	0	0	0	0	0	0
	Zapojenie nebezpečného tovaru	0	0	0	0	0	0	0
Incidenty		1	2	1	0	0	0	4
Spolu		4	3	2	2	1	1	13

Zdroj: MD SR

V roku 2022 uzavrelo MD SR ako vyšetřovací orgán 1 vyšetřovanie nehody, konkrétne sa jednalo o nehodu, ktorá sa udiala dňa 03.06.2022 o 18:34 h., ku ktorej došlo zrážkou pomocného koľajového vozidla so stojacím uviaznutým vlakom Os 3429 ZSSK v medzistaničnom úseku Vrútky a Varín, na 1. traťovej koľaji, v km 320,801. Bezprostrednými príčinami boli nesprávna technológia jazdy a nedodržanie obmedzenia rýchlosti platné pre posun medzi dopravňami. Vyšetřovací orgán rieši veľmi málo nehôd a úroveň jednotlivých záverov a bezpečnostných odporúčaní je na nízkej úrovni, čo znemožňuje prijímať efektívne opatrenia k predchádzaniu nehôd. Od roku 2017 do roku 2022 bolo vyšetřených celkovo 13 nehôd, pričom sa počet vyšetřených nehôd každoročne znižuje. Podrobný prehľad nehôd za predchádzajúce obdobie (2017 – 2022) sa nachádza v tabuľke č. 2.

V roku 2022 vydal vyšetrovací orgán MD SR dve bezpečnostné odporúčania, ktoré je možné použiť na zvýšenie bezpečnosti v rámci železničného systému. Národný vyšetrovací orgán MD SR poskytol NSA SK výročnú správu za rok 2022, ktorej obsahom sú záverečné hodnotenia z vyšetrovania nehôd. Bezpečnostné odporúčania národného vyšetrovacieho orgánu za rok 2022 sú zobrazené v tabuľke č. 3.

Tabuľka 3. Bezpečnostné odporúčanie národného vyšetrovacieho orgánu za rok 2021

Dátum nehody	Vyšetrovanie nehôd
03.06.2022 (Zrážka HDV s uviaznutým osobným vlakom na medzistaničnom úseku Vrútky – Varín)	Popis nehody: Dňa 03.06.2022 došlo k zrážke pomocného hnacieho koľajového vozidla so stojacim uviaznutým vlakom Os 3429 ZSSK v medzistaničnom úseku Vrútky – Varín, na 1. traťovej koľaji v km 320,801. Išlo o vážnu nehodu, ktorej následkom bolo 18 ťažko zranených osôb a vznik materiálnych škôd. Odporúčanie: <ul style="list-style-type: none">Adresované manažérovi infraštruktúry a železničnému podniku: Vyžaduje sa zvýšená kontrola hovorovej disciplíny medzi prevádzkovými zamestnancami.Adresované železničnému podniku: Zvýšiť počet kontrol dodržiavania rýchlostných predpisov rušňovodičov platných pre posun.

Zdroj: MD SR

OPATRENIA V OBLASTI BEZPEČNOSTI VYKONÁVANÉ BEZ VZŤAHU K BEZPEČNOSTNÝM ODPORÚČANIAM

NSA SK sa venuje aj vykonávaniu opatrení bez vzťahu k bezpečnostným odporúčaniam. Podľa ustanovenia § 14 ods. 4 zákona o dráhach v prípade, ak ide o úrovňové križovanie dráhy s cestnou komunikáciou, na ktorom to vyžaduje bezpečnosť cestnej premávky, špeciálny stavebný úrad (MD SR) na návrh NSA SK nariadi správcovi cestnej komunikácie prestavbu križovania na mimoúrovňové alebo prevádzkovateľovi dráhy vybaviť ho priecestným signalizačným zariadením dráhy.

ORGANIZÁCIA BEZPEČNOSTNÉHO ORGÁNU

Dopravný úrad bol zriadený zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon o dopravnom úrade) s účinnosťou od 1. januára 2014 ako orgán štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby. Dopravný úrad je právnym

nástupcom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, Leteckého úradu Slovenskej republiky a Štátnej plavebnej správy.

Poslanie:

Poslaním Dopravného úradu je zaistiť riadny výkon štátnej správy v oblasti dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby, ktorý je v kompetencii Dopravného úradu a v nadväznosti na povolovaciu činnosť vykonávať štátny odborný dozor, dohľad a kontroly v týchto oblastiach dopravy, účinne prispievať k zaisteniu bezpečnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby formou preventívnej aj represívnej funkcie, ako aj vytvárať príslušný regulačný rámec v rámci dráh a dopravy na dráhach a v ostatných dohliadaných oblastiach dopravy prostredníctvom výkonu dozoru a dohľadu a nastavovať adekvátne regulačné kritériá. Dopravný úrad sa pri napĺňaní svojho poslania riadi všeobecne záväznými právnymi predpismi SR, právne záväznými aktmi Európskej únie (ďalej len „EÚ“) a medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná.

Dopravný úrad sa pri napĺňaní svojho poslania riadi medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom, priamo vykonateľnými právne záväznými aktmi EÚ, zákonmi a ostatnými všeobecne záväznými právnymi predpismi SR, ako aj leteckými predpismi, bezpečnostnými predpismi a plavebnými opatreniami v danej regulovanej oblasti.

Dopravný úrad pri výkone svojej pôsobnosti postupuje nestranne a nezávisle. Štátne orgány, orgány územnej samosprávy, iné orgány verejnej moci ani ďalšie osoby nesmú ovplyvňovať Dopravný úrad pri vykonávaní jeho pôsobnosti.

Vedenie:

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

poverí štátneho zamestnanca Dopravného úradu dočasným vykonávaním funkcie predsedu Dopravného úradu.

Dopravný úrad sa riadi pri svojej činnosti organizačným poriadkom schváleným predsedom Dopravného úradu, ktorý upravuje vnútorné organizačné členenie, systém a stupne riadenia, ako aj rozsah kompetencií, povinností a zodpovednosti predsedu, vedúcich zamestnancov, zamestnancov a jednotlivých organizačných útvarov Dopravného úradu. V prílohe A môžete vidieť detailne rozpracovanú organizačnú schému naprieč celej organizácie Dopravného úradu.

Fyzický stav zamestnancov k 31. 12. 2022 bol 204. Z celkového počtu zamestnancov plnilo úlohy štátnej správy 194 zamestnancov zaradených v štátnej službe a 10 zamestnancov vykonávalo práce vo verejnom záujme. Na divízii dráh a dopravy na dráhach k 31. 12. 2022 pracovalo 39 zamestnancov. Úlohy bezpečnostného orgánu vykonávalo 14 zamestnancov, čo je vzhľadom na rozsiahlosť a dôležitosť agendy príliš nízky počet zamestnancov.

Dopravný úrad sa vnútorne člení na ústredie a tri divízie – divíziu dráh a dopravy na dráhach, divíziu civilného letectva a divíziu vnútrozemskej plavby. Divízia je základným organizačným stupňom riadenia a rozhodovania, nositeľom úloh Dopravného úradu 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.

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 Dopravného úradu. 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.

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

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

Hlavné činnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach:

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,

2. Bezpečnosť na dráhach (sekcia bezpečnosti)

- vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení, bezpečnostných povolení,
- vydávanie povolení a licencií 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 EU AR,
- overovanie a schvaľovanie určených technických zariadení (ďalej len „UTZ“),
- overovanie splnenia požiadaviek na výkon určených činností,
- poverovanie právnických osôb v oblasti UTZ a určených činností,

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,
- pridelovanie a zrušenie skratky držiteľa železničného vozidla,
- vykonávanie úloh v skupine expertov pre potreby EU AR,
- 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,

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 JBO železničnému podniku,
- kontrola plnenia podmienok vydaného bezpečnostného povolenia manažérovi železničnej infraštruktúry.

V roku 2022 všetky činnosti bezpečnostného orgánu súvisiace so železničnými dráhami, špeciálnymi dráhami a lanovými dráhami a zároveň činnosti pre železničné vozidlá boli tieto zabezpečené divíziou dráh a dopravy na dráhach.

V súlade s článkom 19 písm. a) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc vnútroštátne bezpečnostné orgány uverejňujú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošlú ju EU AR do 30. septembra príslušného roka. Táto správa obsahuje informácie o vývoji bezpečnosti železníc vrátane súhrnu CSI na úrovni členského štátu v súlade s článkom 5 ods. 1 smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc. Jednotlivé CSI sú popísané a graficky zobrazené v **prílohe D** tejto správy, pričom sú sústredené najmä na nehodovosť a dôsledky (vážne zranenie/smrteľné nehody) zapríčinené rôznymi faktormi, ako napr. zrážky vlakov, vykoľajenia, nehody na úrovňových priecestiach, zrážky železničného vozidla s osobou v koľajisku, požiare v dráhových vozidlách a iné.

Závažnou nehodou sa rozumie každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená osoba alebo ťažko zranená osoba, alebo značné poškodenie vozového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia, alebo značné poškodenie vozového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia, alebo značné narušenie prepravy; nevzťahuje sa na nehody v opravovniach vozňov, skladoch a rušňových depách. Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 EUR.

V roku 2022 došlo celkovo k 52 závažným nehodám, čo je v porovnaní s rokom 2021 pokles o 4 závažné nehody. Konkrétne sa jednalo o 1 zrážku vlaku s dráhovým vozidlom, 4 závažné nehody zapríčinené vykoľajením vlaku, 11 nehôd na úrovňových križovatkách vrátane nehôd s účasťou chodcov na úrovňových križovatkách, 2 nehody na pasívnych úrovňových križovatkách, 6 nehôd na úrovňových križovatkách s automatickými výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia, 1 nehoda na úrovňových križovatkách s automatickou zábranou (závorami) zo strany používateľa priecestia, 2 nehody na úrovňových križovatkách s koľajovým zabezpečovacím zariadením, 32 nehôd s účasťou osôb, ktoré je spôsobené pohybom železničného vozidla s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu, 1 nehodu zapríčinenú požiarom v železničnom vozidle a 3 bližšie nešpecifikované nehody. Pri týchto nehodách došlo v roku 2022 k smrteľnému zraneniu 18 osôb, čo v porovnaní s rokom 2021 predstavuje pokles o 13 osôb a k ťažkému zraneniu 44 osôb, čo v porovnaní s rokom 2021 predstavuje nárast o 11 osôb. Taktiež bolo zaznamenaných až 77 nehôd s príčinou vzniku „*Samovražda*“, čo predstavuje nárast o 25 nehôd a 6 nehôd s príčinou vzniku „*Pokus o samovraždu*“, čo predstavuje nárast o 4 prípady.

VÝKON BEZPEČNOSTI

Celkový vývoj bezpečnosti za rok 2022 v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi je zobrazený v nasledujúcej tabuľke č. 4.

Tabuľka 4. Vývoj bezpečnosti v roku 2022 v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi

ZÁVAŽNÁ NEHODA	rok 2020	rok 2021	rok 2022
Zrážka vlaku	0	0	1
Vykoľajenie vlaku	3	3	4
Nehoda na priecestí	14	21	11
Nehody s poškodením osôb	34	26	32
Požiare v železničných vozidlách	1	1	1
Iné nehody	0	5	3
Spolu	52	56	52

Zdroj: ŽSR

Za najzávažnejšie prípady z pohľadu následkov považujeme dve nehody, pri ktorých došlo k smrteľnému zraneniu zamestnancov ŽSR. K prvému prípadu došlo dňa 17.01.2022 medzi ŽST Dobrá Niva – Zvolen osobná stanica, smrteľné zranenie utrpel zamestnanec ŽSR, OR Zvolen, SMSÚ ŽTS TO Levice, ktorého zrazil prechádzajúci vlak Os 6011 ZSSK. K druhému prípadu došlo dňa 01.03.2022 medzi ŽST Snina – Dlhé nad Cirochou, smrteľné zranenie utrpel zamestnanec ŽSR, OR Košice, SMSÚ ŽTS TO Prešov, ktorého zrazil prechádzajúci vlak Os 9410 ZSSK. Negatívne vnímame aj stav v oblasti ťažkých zranení zamestnancov, kde sme zaznamenali 4 prípady v porovnaní s rokom 2021, kedy došlo k jednej udalosti. Za najzávažnejšiu udalosť z pohľadu vyčíslenej výšky škody považujeme nehodu zo dňa 03.06.2022 medzi ŽST Vrútky – Varín, pri ktorej škoda dosiahla výšku 4 112 863,72 € a zároveň jej následkom došlo k ťažkému zraneniu 15 cestujúcich a 3 zamestnancov dopravcu ZSSK. V predchádzajúcom období došlo pri obdobne posudzovanej nehode zo dňa 25.09.2021 medzi ŽST Sereď – Siladice ku škode vo výške 1 553 424 €. (Údaje o škodách vychádzajú predovšetkým z predbežných škôd, stanovených odborne znalou osobou. Táto osoba škodu určuje na mieste udalosti odhadom, alebo pri komisionálnej prehliadke posudzovaného zariadenia. Uvedené škody preto v mnohých prípadoch nezodpovedajú skutočnej výške škody, ku ktorej konečnému vyúčtovaniu dochádza väčšinou až po uzatvorení nehody).

Obzvlášť nepriaznivo sa vyvíjala nehodovosť aj v oblasti cestujúcich. V roku 2022 a ani v roku 2021 nebol zaznamenaný žiadny prípad smrteľného zranenia cestujúcich, avšak v roku 2022 došlo k 20 prípadom ťažkého zranenia cestujúcich, pričom v roku 2021 nebola takáto udalosť zaznamenaná.

PRÁVNE PREDPISY A NARIADENIA EÚ

V súlade s článkom 19 písm. b) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc vnútroštátne bezpečnostné orgány v rámci správy predkladajú informácie o významných zmenách v právnych predpisoch v oblasti bezpečnosti železníc.

V priebehu roku 2022 boli platné nasledovné právne predpisy a nariadenia EÚ:

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc v platnom znení,
- 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 (ďalej len „**nariadenie Komisie 402/2013**“),
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (ďalej len „**nariadenie Komisie 2019/779**“),
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 v platnom znení,
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/777 z 12. júna 2020, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/763, pokiaľ ide o dátumy uplatňovania a určité prechodné ustanovenia v nadväznosti na predĺženie lehoty na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798,
- delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/761 zo 16. februára 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012 v platnom znení,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 1078/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania vykonávaného železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry

- po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a subjektmi zodpovednými za údržbu (ďalej len „**nariadenie Komisie 1078/2012**“),
- 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,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, aktuálne konsolidované znenie: 08. 07. 2019 (ďalej len „**smernice 2007/59/ES**“),
 - rozhodnutie Komisie 2011/765/EÚ o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (ďalej len „**rozhodnutie Komisie 2011/765/EÚ**“),
 - vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 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,
 - smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (ďalej len „**smernica 2016/797 o interoperabilite železničného systému**“) a
 - 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 a č. 1303/2014 v platnom znení.

VNÚTROŠTÁTNA LEGISLATÍVA

V priebehu roku 2022 neboli zaznamenané žiadne významné zmeny vo vnútroštátnych právnych predpisoch, **pričom platila nasledovná vnútroštátna legislatíva:**

- zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,

- zákon č. 311/2020 Z. z. z 22. októbra 2020, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorý nadobudol účinnosť od 01. 12. 2020,
- zákon č. 402/2021 Z. z. z 20. októbra 2021, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, ktorý nadobudol účinnosť od 01. 12. 2021,
- zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov,
- 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 neskorších predpisov,
- 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 doprave na dráhe v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva doprava y výstavby Slovenskej republiky č. 254/2020 Z. z. ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení vyhlášky č. 12/2012 Z. z.,
- zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti a. s., a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z.,
- zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov,

- zákon č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov,
- zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov
- zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 153/2001 Z. z. o prokuratúre v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 9/2010 Z. z. o sťažnostiach v znení neskorších predpisov,
- 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 a
- zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

POSTUPY DOPRAVNÉHO ÚRADU

- postup Dopravného úradu č. 5/2021 pre žiadateľov pri podávaní žiadosti o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia (*uplatňuje sa od 01. 04. 2021*),
- postup Dopravného úradu č. 4/2021 pri podávaní žiadosti o vydanie bezpečnostného povolenia (*uplatňuje sa od 15. 02. 2021*),
- postup Dopravného úradu č. 06/2022 pre vydávanie preukazov rušňovodiča (*uplatňuje sa od 21. 06. 2022*) a
- postup Dopravného úradu č. 8/2019 pre uznávanie skúšajúcich rušňovodičov (*uplatňuje sa od 26. 07. 2019*).

VÝNIMKY ZO SYSTÉMU CERTIFIKÁCIE SUBJEKTOV ZODPOVEDNÝCH ZA ÚDRŽBU

Dňom 16. mája 2019 vstúpilo do účinnosti nariadenie Komisie 2019/779, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu železničných vozidiel podľa smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011. Od 16. júna 2022 majú držiteľia všetkých registrovaných železničných vozidiel (nie len nákladných vozňov) povinnosť dať sa certifikovať alebo mať zmluvný vzťah s certifikovaným subjektom zodpovedným za údržbu (ďalej len „ECM“). Na základe prechodných ustanovení „Vysvetlenie ERA 1172/001 V.2.0“ všetky doteraz pôsobiace certifikačné orgány ECM mohli certifikovať všetky kategórie železničných vozidiel podľa vykonávacieho nariadenia Komisie 2019/779 do 15. júna 2021.

Účelom systému certifikácie je poskytnúť rámec harmonizácie požiadaviek a spôsobov posudzovania schopnosti subjektov zodpovedných za údržbu v rámci celej Únie, a tiež poskytnúť dôkazy o tom, že subjekt zodpovedný za údržbu zriadil svoj systém údržby a je schopný plniť požiadavky ustanovené v tomto nariadení a zaručiť bezpečný prevádzkový stav každého registrovaného železničného vozidla, za ktorého údržbu je zodpovedný. Certifikácia sa opiera o posúdenie schopnosti subjektu zodpovedného za údržbu spĺňať príslušné požiadavky podľa prílohy II. nariadenia Komisie 2019/779 a uplatňovať ich konzistentným spôsobom. Certifikácia zahŕňa aj systém dohľadu na zabezpečenie trvalého súladu s uplatniteľnými požiadavkami po udelení osvedčenia ECM.

MD SR svojimi rozhodnutiami poverilo nasledovné 3 právnické osoby vydávaním osvedčení/ certifikátov osobám zodpovedným za údržbu železničných vozidiel a údržbárskym dielňam na údržbu železničných vozidiel:

- 1) **VIACARE s. r. o.** so sídlom Hurbanova 1353/6, 024 01 Kysucké Nové Mesto,
- 2) **CertiWise, s. r. o.**, Oddelenie certifikácie ECM so sídlom Račianska 88 B, 831 02 Bratislava-mestská časť Nové Mesto
- 3) **VUZ Slovakia, s. r. o.**, Certifikačný orgán pre výroby so sídlom Seberíniho 1, 821 03 Bratislava – Ružinov

Nasledujúca tabuľka č. 5 detailne popisuje poverené certifikačné orgány vydávaním osvedčení/ certifikátov osobám zodpovedným za ECM s predmetom ich poverenia/ skupiny produktov a tiež platnosti.

Tabuľka č. 5 Certifikačné orgány ECM

Subjekt	Predmet poverenia/skupina produktov		Platnosť
VIACARE s. r. o. Hurbanova 1353/6 024 01 Kysucké Nové Mesto	Systém údržby ŽKV: <ul style="list-style-type: none"> • nákladných vozňov, • osobných vozňov, • hnacích vozidiel, • motorových jednotiek, • traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel 	Funkcia údržby ŽKV <ul style="list-style-type: none"> • nákladných vozňov, • osobných vozňov, • hnacích vozidiel, • motorových jednotiek, • traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel 	11. 08. 2025
CertiWise, s. r. o. Oddelenie certifikácie ECM Račianska 88 B, 831 02 Bratislava-mestská časť Nové Mesto	Systém údržby ŽKV: <ul style="list-style-type: none"> • nákladných vozňov, • osobných vozňov, • hnacích vozidiel, • motorových jednotiek, • traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel 	Funkcia údržby ŽKV <ul style="list-style-type: none"> • nákladných vozňov, • osobných vozňov, • hnacích vozidiel, • motorových jednotiek, • traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel 	27. 01. 2026
VUZ Slovakia, s. r. o. Certifikačný orgán pre výroby Seberíniho 1, 821 03 Bratislava – Ružinov	Systém údržby ŽKV: <ul style="list-style-type: none"> • nákladných vozňov, • osobných vozňov, • hnacích vozidiel, • motorových jednotiek, • traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel 	Funkcia údržby ŽKV <ul style="list-style-type: none"> • nákladných vozňov, • osobných vozňov, • hnacích vozidiel, • motorových jednotiek, • traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel 	09. 08. 2027

Zdroj: MD SR

Postup certifikácie certifikačným orgánom má nasledujúce fázy:

1. Prípravná fáza:

- žiadosť o osvedčenie zhody subjektu zodpovedného za údržbu, resp. žiadosť o osvedčenie zhody pre funkcie údržby,
- dotazník rozsahu činnosti ECM, resp. dotazník rozsahu činnosti funkcií údržby,
- cenová ponuka – pripraví ju certifikačný orgán na základe doručenej žiadosti a dotazníka,
- stanovenie termínu auditu.

2. Prvá etapa auditu: Certifikovaný subjekt predloží certifikačnému orgánu platnú smernicu subjektu zodpovedného za údržbu resp. funkcií údržby a vyplnený prehľad

posudzovania požiadaviek. Následne doručená dokumentácia je preskúmaná certifikačným orgánom.

3. Druhá etapa auditu – Vykonanie certifikačného auditu v certifikovanom subjekte:

- posúdenie informácií a dôkazov o zhode so všetkými požiadavkami nariadenia Komisie 2019/779,
- audit na mieste v spoločnosti,
- vytvorenie zápisu o vykonaní auditu.

Činnosti po audite: Certifikačný orgán vypracuje dokumentáciu z auditu a zároveň navrhne udelenie alebo neudelenie certifikátu. Správa z certifikačného auditu je následne odoslaná subjektu spolu s preberacím protokolom o prebratí správy z certifikačného auditu. Auditovaný subjekt zašle späť certifikačnému orgánu preberací protokol, na základe ktorého bude vystavená faktúra. Certifikát je doručený auditovanému subjektu až po uhradení faktúry.

NSA SK v roku 2022 nevydal žiadnu výnimku zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu v súlade s článkom 15 smernice Komisie 2016/798 o bezpečnosti železníc.

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

Podľa článku 16 smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc každý členský štát zriadi vnútroštátny bezpečnostný orgán. Tento orgán je organizačne, právnou štruktúrou a pri prijímaní rozhodnutí nezávislý od železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, žiadateľov alebo obstarávateľov a od subjektov, ktoré udeľujú verejné zákazky na poskytnutie služby.

JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA

Jednotné bezpečnostné osvedčenie (ďalej len „**JBO**“) je podľa ustanovenia § 86 ods. 1 zákona o dráhach rozhodnutie Dopravného úradu ako bezpečnostného orgánu pre železničné dráhy podľa ustanovenia § 103 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach, ktoré je podmienkou prístupu železničného podniku na železničnú sieť. JBO sa môže vzťahovať na celú železničnú sieť a prihraničné železničné trate, alebo len na niektorú jej časť.

Vydaním JBO sa podľa ustanovenia § 86 ods. 2 zákona o dráhach potvrdzuje, že železničný podnik má zavedený systém riadenia bezpečnosti (ďalej len „**SRB**“) a že je spôsobilý spĺňať požiadavky uvedené v technických špecifikáciách interoperability (ďalej len „**TSI**“) a v právne záväzných aktoch EÚ, ako aj v národných bezpečnostných predpisoch, a teda že je schopný kontrolovať všetky riziká a zaručiť bezpečnú dopravu na železničnej sieti.

Bezpečnostné osvedčenie potvrdzuje schválenie:

- a) SRB železničného podniku podľa ustanovenia § 84 zákona o dráhach a splnenie požiadaviek ustanovených v TSI, bezpečnostných cieľoch, spoločných bezpečnostných metódach a príslušných platných právnych predpisov v záujme kontroly rizík a bezpečného poskytovania železničných služieb a
- b) požiadaviek ustanovených v národných bezpečnostných predpisoch podľa ustanovenia § 83 zákona o dráhach.

Bezpečnostný orgán je príslušný na udelenie:

- a) jednotného bezpečnostného osvedčenia železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu v Slovenskej republike a
- b) v prípade jestvujúcich vzájomných dohôd s príslušným bezpečnostným orgánom iného členského štátu aj do najbližšej stanice, resp. prihraničných úsekov iného členského štátu s rovnakým rozchodom koľají a podobnými prevádzkovými predpismi aj bez rozšírenia

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

bezpečnostného osvedčenia o železničné siete, na ktorých plánuje železničný podnik prevádzkovať železničnú dopravu.

JBO vydané EU AR, ktoré zahŕňa Slovenskú republiku v oblasti použitia železničného podniku, platí aj v Slovenskej republike za podmienok, za ktorých bolo vydané.

Dopravný úrad od 16. 06. 2020 vydáva JBO a bezpečnostné povolenia v súlade s požiadavkami smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc, ktorá bola transponovaná do zákona o dráhach. Všetky žiadosti (medzinárodné a aj vnútroštátne) sa v zmysle uvedenej legislatívy podávajú už iba prostredníctvom systému jednotného kontaktného miesta „one stop shop“ (ďalej len „OSS“).

V priebehu roku 2022 bolo na Dopravný úrad podaných celkovo 21 žiadostí o vydanie JBO, pričom bolo vedených 29 konaní vo veci vydania JBO. V roku 2022 nebolo zrušené ani 1 JBO, vydaných JBO bolo 16, z toho 7 JBO bolo vydaných na prevádzkovanie železničnej dopravy na železničnej sieti v SR a 9 JBO bolo vydaných na prevádzkovanie železničnej dopravy na častiach železničnej sieti v rámci EÚ. V roku 2022 boli na Dopravný úrad podané 2 žiadosti o aktualizáciu JBO a teda boli evidované 2 konania v tejto veci. Podrobná evidencia JBO za rok 2022 sa nachádza v tabuľke 5.

Tabuľka 5. Evidencia JBO za rok 2022

POČET	Spolu	z toho časť EÚ	SR
podaných žiadostí o vydanie JBO	21	16	5
podaných žiadostí o aktualizáciu JBO	2	2	0
konaní o žiadostiach o vydanie JBO	29	20	9
konaní o žiadostiach o aktualizáciu JBO	2	2	0
vydaných JBO	16	9	7
aktualizovaných JBO	2	2	0
zrušených JBO	0	0	0
vykonaných predbežných zapojení v oblasti JBO	1	1	0

Zdroj: NSA SK

Správne poplatky za vydanie a zrušenie JBO bolo možné vyberať iba v prípade vnútroštátnej, resp. národných (SK) žiadostí, ktoré boli vybraté v celkovej sume 447,50 EUR. Za medzinárodné (EÚ) žiadosti o JBO platia žiadatelia poplatky priamo EU AR.

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA

Bezpečnostné povolenie je podľa ustanovenia § 87 ods. 1 zákona o dráhach rozhodnutie Dopravného úradu ako bezpečnostného orgánu pre železničné dráhy podľa ustanovenia § 103 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach, ktoré je podmienkou na správu a prevádzku železničnej infraštruktúry manažérom infraštruktúry.

Bezpečnostné povolenie obsahuje schválenie:

- a) SRB manažéra infraštruktúry podľa prílohy č. 10 zákona o dráhach a
- b) opatrení prijatých manažérom infraštruktúry na splnenie požiadaviek nevyhnutných na bezpečné projektovanie, údržbu a prevádzku železničnej infraštruktúry a na prevádzku systému riadenia a zabezpečenia vlakov a návstenia.

Tabuľka 6. Vydané a aktualizované bezpečnostné povolenia za rok 2022

POČET	Do r. 2021	V r. 2022	Spolu
vydaných bezpečnostných povolení	1	0	1
aktualizovaných bezpečnostných povolení	1	0	1

Zdroj: NSA SK

V roku 2022 nebolo vydané a ani aktualizované žiadne bezpečnostné povolenie, nakoľko bezpečnostné povolenie sa v SR vydáva iba manažérovi infraštruktúry – ŽSR, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru a jemu vydané povolenie je v súčasnosti v platnosti. Manažérovi infraštruktúry ŽSR bolo v roku 2021 vydané obnovené bezpečnostné povolenie s platnosťou od 01. 06. 2021 do 31. 05. 2026. Za vydanie bezpečnostného povolenia je zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „**zákon o správnych poplatkoch**“) stanovený správny poplatok vo výške 200,00 EUR (položka 75 písm. d) sadzobníka). Zmena, resp. aktualizácia bezpečnostného povolenia je zákonom o správnych poplatkoch spoplatnená vo výške 15,00 EUR (položka 75 písm. e) sadzobníka). Nakoľko vydané bezpečnostné povolenie manažérovi infraštruktúry je ešte v platnosti, neboli vyberané v roku 2022 v tejto súvislosti žiadne správne poplatky, tieto boli vybraté v roku 2021. Detailnejší prehľad o vydaných bezpečnostných povoleniach pre železničné dráhy je zverejnený na webovom sídle úradu v časti „*Doprava na dráhach*“ a „*Bezpečnosť na dráhach*“.

POVOLENIA ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL

Na uvedenie mobilných subsystémov interoperability do prevádzky v existujúcom železničnom systéme (**povolenie na uvedenie vozidla na trh a povolenie typu vozidla**) je potrebné povolenie EU AR alebo povolenie NSA SK. Povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh, ktoré sa má používať len na sieti na území SR môže vydať EU AR alebo NSA SK. Žiadateľ si môže vybrať, ktorý orgán bude v danej veci rozhodovať. Povolenie na uvedenie železničného vozidla na trh, ktoré sa má používať na sieti vo viacerých členských štátoch, môže **vydať iba EU AR**. Žiadosť je u oboch prípadoch potrebné podať cez systém OSS.

NSA SK postupuje v tejto oblasti v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite Železničného systému v EÚ, v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) č. 2018/545, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel a v súlade s § 76 a § 78 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V priebehu roka 2022 NSA SK vydal podľa ustanovenia § 76 zákona o dráhach 22 povolení na uvedenie 91 železničných vozidiel na trh a podľa § 78 zákona o dráhach vydal 8 povolení pre povolenie typu železničného vozidla a zároveň podľa ustanovenia § 22a zákona o dráhach bolo vydané 28 povolení na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky. Nasledujúca tabuľka č. 7 popisuje prehľad vydaných povolení na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky na trh vrátane celkového počtu povolených vozidiel. NSA SK v roku 2022 zároveň spolupracovalo s EU AR na 12 žiadostiach, z ktorých bolo 5 predbežných zapojení, v OSS pre oblasť použitia na tratiach v SR kde orgán vydávajúci rozhodnutie bola EU AR.

Tabuľka 7. Prehľad vydaných povolení na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky

Druh železničného vozidla	počet podaných žiadostí predbežného zapojenia	počet podaných žiadostí	počet vydaných povolení	počet povolených vozidiel
hnacie vozidlá	0	9	7	7
nákladné vozne	0	0	0	0
osobné vozne	1	5	5	44
elektrické a motorové jednotky	0	11	10	40
traťové stroje a mechanizmy, špeciálne vozidlá	0	3	0	0
Spolu	1	28	22	91

Zdroj: NSA SK

SUBJEKTY ZODPOVEDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

NSA SK nie je certifikačným orgánom subjektov zodpovedných za údržbu (ECM), na základe čoho využíva svoje zákonné kompetencie stanovené na zisťovanie podkladov pre rozhodnutie uvedené v ustanovení § 32 ods. 3 správneho poriadku, na základe ktorého je aj certifikačný orgán povinný oznámiť Dopravnému úradu na jeho žiadosť skutočnosti, ktoré majú význam pre konanie a rozhodnutie. (viď kapitola „Výnimky zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu“).

RUŠŇOVODIČI

Rušňovodičom rozumieme osobu schopnú a oprávnenú samostatným, zodpovedným a bezpečným spôsobom viesť vlaky, vrátane rušňov, posunovacích rušňov, pracovných vlakov, železničných vozidiel alebo vlakov na osobnú alebo nákladnú dopravu po železnici.

Rušňovodič musí mať osvedčenie o odbornej spôsobilosti na vedenie rušňov a musí byť držiteľom preukazu rušňovodiča v súlade s § 26 zákona č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov a najmenej jedného platného harmonizovaného doplnkového osvedčenia v súlade s § 28 vyššie citovaného právneho predpisu.

Preukaz rušňovodiča je doklad vydaný bezpečnostným orgánom, ktorý preukazuje, že jeho držiteľ spĺňa minimálne požiadavky na vek, vzdelanie, zdravotnú spôsobilosť, psychickú spôsobilosť a získal osvedčenie o odbornej spôsobilosti podľa ustanovenia § 30 zákona o doprave na dráhach na vedenie rušňa. V preukaze rušňovodiča sa uvádzajú údaje podľa prílohy č. 1 zákona o doprave na dráhach. **Preukaz rušňovodiča vydaný v inom členskom štáte platí aj na území Slovenskej republiky.** Ak to ustanovuje dvojstranná medzinárodná zmluva s tretím štátom, platia na území Slovenskej republiky aj certifikačné dokumenty vydané tretím štátom rušňovodičovi, ktorý obsluhuje rušeň na cezhraničnom úseku železničnej siete. V záujme zjednodušenia predkladania žiadostí o vydanie preukazu rušňovodiča **vypracoval Dopravný úrad postup**, v ktorom bližšie vysvetľuje žiadateľom spôsob, akým je možné predkladať žiadosti o vydanie preukazu rušňovodiča. Postup pre vydávanie preukazov rušňovodiča je zverejnený na webovom sídle úradu v časti „Doprava na dráhach“ - „Bezpečnosť na dráhach“ - „Preukazy rušňovodičov a certifikácia“.

V roku 2022 NSA SK vydal celkovo 172 nových preukazov rušňovodiča, čo je v porovnaní s rokom 2021 rapidný nárast, 553 obnovených platností preukazov, 9 duplikátov a vykonal 1 zmenu v preukaze. Okrem vydania nových preukazov rušňovodiča bolo

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

Dopravným úradom odobratých a vrátených 9 preukazov z dôvodu straty odbornej, alebo zdravotnej spôsobilosti a vrátených 484 preukazov pri obnove platnosti preukazu, skončení platnosti preukazu, úmrtí alebo skončení pracovného pomeru držiteľa preukazu rušňovodiča. Na správnych poplatkoch za vydanie preukazu rušňovodiča, vydanie duplikátu preukazu a zmenu preukazu rušňovodiča bolo v roku 2022 vybraných 21 828,00 €. Evidencia preukazov rušňovodiča za rok 2022 sa nachádza v tabuľke 8.

Tabuľka 8. Evidencia preukazov rušňovodiča za rok 2022 v porovnaní s rokom 2021

POČET	rok 2021	rok 2022
nových preukazov rušňovodiča	80	172
obnovení platnosti	24	553
duplikátov	8	9
zmien v preukaze rušňovodiča	2	1

Zdroj: NSA SK

UZNÁVANIE SKÚŠAJÚCICH RUŠŇOVODIČOV

NSA SK v súlade s ustanovením § 30 ods. 6 zákona o doprave na dráhach, v zmysle článkov 7 a 8 rozhodnutia Komisie č. 2011/765/EÚ a v súlade s článkom 20 smernice č. 2007/59/ES **určil kritériá výberu skúšajúcich**, ktorí skúšajú rušňovodičov, overujú odbornú spôsobilosť uchádzačov o prácu rušňovodičov alebo rušňovodičov žiadajúcich o certifikáciu v zmysle ustanovenia § 30 zákona o doprave na dráhach v rozsahu určených všeobecných znalostí, oblasti konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel, praktickej časti odbornej skúšky rušňovodiča a oblasť infraštruktúry.

V záujme zjednodušenia predkladania žiadostí vypracoval Dopravný úrad postup pre uznávanie skúšajúcich rušňovodičov č. 8/2019, v ktorom bližšie vysvetľuje žiadateľom spôsob, akým je možné predkladať žiadosti o uznanie skúšajúceho a zároveň v ňom Dopravný úrad určil a ním oznámil kritériá pre uznanie skúšajúcich rušňovodičov pre jednotlivé oblasti.

Tabuľka 9. Evidencia uznání skúšajúcich rušňovodičov za rok 2022

POČET	rok 2022
nových skúšajúcich rušňovodičov	11
obnovení skúšajúceho rušňovodičov	12

Zdroj: NSA SK

V roku 2022 boli Dopravným úradom uznaní **11** noví skúšajúci rušňovodičov a bolo vydaných **12** obnovení skúšajúceho rušňovodičov, z toho:

- **2 noví** skúšajúci v oblasti všeobecných odborných znalostí a oblasti infraštruktúry,

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

- **1 nový** skúšajúci v oblasti konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel a oblasti praktickej časti odbornej skúšky rušnovodiča,
- **1 nový** skúšajúci v oblasti všeobecných odborných znalostí, oblasti konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel, oblasti infraštruktúry a oblasti praktickej časti odbornej skúšky rušnovodiča,
- **8 nových** skúšajúcich pre oblasť všeobecných odborných znalostí, oblasť konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel a oblasť praktickej časti odbornej skúšky rušnovodiča,
- **1 obnova** skúšajúceho v oblasti všeobecných odborných znalostí,
- **3 obnovy** skúšajúceho v oblasti všeobecných odborných znalostí a oblasti konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel,
- **2 obnovy** skúšajúceho v oblasti všeobecných odborných znalostí a oblasti infraštruktúry,
- **3 obnovy** skúšajúcich v oblasti všeobecných odborných znalostí, oblasti konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel, oblasti infraštruktúry a oblasti praktickej časti odbornej skúšky rušnovodiča,
- **2 obnovy platnosti uznania skúšajúcich** pre oblasť všeobecných odborných znalostí, oblasť konštrukcie, vedenia a riadenia hnacích dráhových vozidiel a oblasť praktickej časti odbornej skúšky rušnovodiča.

Na správnych poplatkoch za vydanie uznania skúšajúcich rušnovodičov bolo v roku 2022 vybraných 0 EUR, nakoľko za tento úkon nie je stanovený správny poplatok.

INÝ TYP POVOLENIA / OSVEDČENIA

NSA SK nekoná ako certifikačný orgán pre iné typy železničných povolení alebo osvedčení. Pri udeľovaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v súlade s nariadením Komisie (EÚ) č. 1158/2010 (1) alebo nariadením Komisie (EÚ) č. 1169/2010 (2) národný bezpečnostný orgán akceptuje akreditáciu alebo uznanie, ktoré udelil členský štát v súlade s článkom 7, ako dôkaz o spôsobilosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry konať ako orgán pre posudzovanie.

KONTAKTY S INÝMI NÁRODNÝMI BEZPEČNOSTNÝMI ORGÁNMI

NSA SK v roku 2022 spolupracovala v oblasti bezpečnosti predovšetkým s národným bezpečnostným orgánom Českej republiky (Dražní úřad) s ktorým ma NSA SK taktiež uzatvorenú dohodu o vzájomnej spolupráci. Organizované boli spoločné rokovania, na ktorých sa riešila problematika oboch krajín. V roku 2022 bol vykonaný zo zamestnancami Drážníhoho

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

úradu jeden komplexný spoločný ŠOD u železničného podniku, ktorý má vydané bezpečnostné osvedčenie oboma štátmi.

VÝMENA INFORMÁCIÍ MEDZI NSA SK A ŽELEZNIČNÝMI PODNIKMI

Dopravný úrad sa usiluje pomáhať žiadateľom, ktorí vyjadria želanie vstúpiť na trh či už ako železničné podniky alebo ako manažéri železničnej infraštruktúry. Za týmto účelom Dopravný úrad poskytuje informácie o spôsobe ako železničný podnik v Slovenskej republike môže požiadať o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia a tiež informácie o spôsobe ako môže manažér infraštruktúry požiadať o vybavenie bezpečnostného povolenia a doručené žiadosti o udelenie bezpečnostného povolenia pri dodržiavaní zásad nediskriminačného a transparentného prístupu.

Pri vydávaní bezpečnostných osvedčení ako aj pri vydávaní bezpečnostného povolenia pre manažéra infraštruktúry prebiehala výmena informácií v písomnej a ústnej podobe (vzájomná korešpondencia, pracovné rokovania a pod.). Rovnako sa na webovom sídle Dopravného úradu nachádza bezplatná príručka v podobe „*Postupu Dopravného úradu č. 5/2021 pre žiadateľov pri podávaní žiadosti o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia*“ (uplatňuje sa od 01. 04. 2021), ako aj „*Postup Dopravného úradu č. 4/2021 pri podávaní žiadosti o vydanie bezpečnostného povolenia*“ (uplatňuje sa od 15. 02. 2021).

STRATÉGIA, PLÁNOVANIE A ROZHODNOVANIE

Poslaním NSA SK je vykonávať štátny dozor, kontroly, účinne prispievať k zaisteniu bezpečnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach a vytvárať regulačný rámec v niektorých oblastiach dopravy prostredníctvom výkonu štátneho dozoru, dohľadu a nastavovaním regulačných kritérií.

Výkon štátneho dozoru sa uskutočňuje neohlásenou alebo ohlásenou formou, kedy NSA SK ako kontrolný subjekt oznámi kontrolovanému subjektu dátum a čas začiatku štátneho dozoru, ako aj cieľ, resp. zameranie výkonu štátneho dozoru. V závislosti od zisteného stavu kontrolný subjekt vypracuje v čo najkratšej dobe protokol o výsledku štátneho dozoru (pri zistených nedostatkoch) alebo záznam o výsledku štátneho dozoru (bez zistených nedostatkov), pričom kontrolný subjekt uvedie jednotlivé porušenia ustanovení zákonov, vyhlášok a nariadení, ak k nim došlo, a upovedomí o tom kontrolovaný subjekt zaslaním podpísaného protokolu o výsledku štátneho dozoru, dá mu možnosť sa k nim vyjadriť a vykoná s ním nariadené prerokovanie protokolu, pri ktorom sú prerokované všetky zistené nedostatky. V prípade potreby si kontrolný subjekt vyžiada dodatočne ďalšie dokumenty. Pri zistení viacerých nedostatkov kontrolný subjekt nariadi konkrétne požiadavky na ich odstránenie. Kontrolovaný subjekt po splnení týchto požiadaviek a odstránení nedostatkov vždy upovedomí kontrolný subjekt. Po vykonaní štátneho dozoru sa bezodkladne zaznamenajú všetky informácie a údaje do dokumentu „*Plán a plnenie dozorov*“ na zdieľanom priečinku divízie dráh a dopravy na dráhach. Plán dozorov sa zostavuje vopred na nasledujúci kalendárny rok, schvaľuje sa, a priebežne sa dopĺňa o mimoriadne výkony dozorov. Každý štátny dozor je následne kategorizovaný podľa bezpečnostného rizika (riziko vyššej úrovne / riziko nižšej úrovne), pričom priorita dozoru je náležite zdôvodnená.

Každý organizačný útvar sa vždy zameriava na svoje kľúčové priority pri dohľade vykonávanom v rámci jeho organizačnej pôsobnosti. Dohľad každého organizačného útvaru má za cieľ podporiť a stimulovať bezpečnosť železníc, teda sústrediť sa na zachovanie požadovanej úrovne bezpečnosti, ktorá je akceptovateľná v rutinej prevádzke. Každý organizačný útvar identifikuje riziká systému železničnej dopravy v rámci svojej organizačnej pôsobnosti (vrátane riadiacej spôsobilosti železničných spoločností) a na základe uvedeného smeruje svoje priority a ľudské zdroje. Organizačný útvar taktiež stanovuje súbor kritérií určujúcich nad kým a prečo sa bude príslušným organizačným útvarom vykonávať dohľad, teda si stanovuje stratégiu dohľadu konkrétneho organizačného útvaru, za účelom dosiahnutia

konzistentného prístupu, aby si rôzne subjekty v rámci tohto systému boli vedomé toho, prečo sa posudzujú konkrétne činnosti a aké sú úspešné opatrenia, na základe ktorých sa posudzujú a priradiť im prioritu dohľadu.

NSA SK sa pri napĺňaní svojho poslania riadi všeobecne záväznými právnymi predpismi SR, právne záväznými predpismi EÚ a medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná.

Z pohľadu budúcich činností NSA SK môžeme konštatovať, že vzhľadom na viazanosť jeho pôsobnosti a na limity legislatívneho rámca dané európskou a slovenskou legislatívou, očakávame, že činnosť bude korešpondovať s vývojom spolupráce v oblasti eurozóny v nadväznosti na odporúčania EÚ a implementáciou nariadení a odporúčaní do legislatívy SR, pričom najvyššími princípmi sú bezpečnosť prevádzky a bezpečnostná ochrana. Medzi ťažiskové činnosti patrili:

- implementácia opatrení a nariadení vyplývajúcich zo štvrtého železničného balíčka (technický a ekonomický pilier) vrátane prehĺbenia spolupráce s EU AR,
- pokračovanie v projekte Registra železničnej infraštruktúry,
- naštartovanie projektu Registra preukazov (licencií) rušňovodičov,
- príprava a podpísanie dohôd o spolupráci NSA SK ako bezpečnostného orgánu pre železničnú dopravu so susednými štátmi,
- rozšírenie spolupráce s inými bezpečnostnými orgánmi v železničnej doprave,
- rozšírenie dozornej činnosti pre nové subjekty podnikajúce v oblasti osobnej a nákladnej dopravy na dráhach a činnosti plnenia cisternových vozňov nebezpečnými látkami.

VÝSLEDKY DOHĽADU ZA ROK 2022

Štátny dozor sa na dráhach a v doprave na dráhach podľa ustanovenia § 106 ods. 1 zákona o dráhach a ustanovenia § 40 ods. 1 zákona o doprave na dráhach vykonával ako ŠOD a ŠOTD. NSA SK vykonával podľa ustanovenia § 37 ods. 1 písm. h) zákona o doprave na dráhach štátny dozor v železničnej doprave, v doprave na špeciálnych dráhach a na lanových dráhach, a podľa ustanovenia § 103 ods. 1 písm. c) zákona o dráhach ŠOD vo veciach dráh, okrem mestských električkových dráh a trolejbusových dráh, a vykonáva ŠOTD.

Výkonom ŠOD sa podľa ustanovenia § 106 ods. 2 zákona dráhach zisťuje, či:

- prevádzkovatelia dráh dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti podľa zákona o dráhach a vykonávacích predpisov, najmä či prevádzkujú dráhu podľa povolenia,
- manažér infraštruktúry a železničné podniky plnia úlohy podľa národných bezpečnostných predpisov, systému riadenia bezpečnosti, bezpečnostného osvedčenia a bezpečnostného povolenia,
- prevádzkovatelia dráh, dráhové podniky, odosielatelia a príjemcovia tovaru a iné osoby zúčastnené na doprave na dráhach, na vykládke a nakládke tovaru, na údržbe a opravách dráhových vozidiel plnia povinnosti podľa tohto zákona a národných bezpečnostných predpisov,
- prevádzkovatelia servisných zariadení dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti podľa zákona o dráhach.

Výkonom ŠOD sa podľa ustanovenia § 40 ods. 2 zákona o doprave dráhach zisťuje, či:

- prevádzkovatelia dráh, dráhové podniky, odosielatelia a príjemcovia tovaru a ostatné osoby zúčastňujúce sa na doprave na dráhach, pri nakládke a vykládke tovaru a údržbe dráhových vozidiel dodržiavajú požiadavky zákona o dráhach a vykonávacích predpisov a Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a právne záväzky aktov Európskych spoločenstiev, ktoré sa vzťahujú na dopravu na dráhach a na postavenie, práva a povinnosti dopravcov a cestujúcich,
- dráhové podniky dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti zákona o doprave na dráhach a vykonávacích predpisov, najmä či poskytujú dopravné služby na základe licencie a prepravného poriadku,
- manažér infraštruktúry a železničné podniky plnia úlohy v certifikácii rušnovodičov.

Výkon ŠOD bol v roku 2022 zameraný najmä na:

- plnenie určených podmienok na riadne a bezpečné prevádzkovanie dráhy prevádzkovateľmi dráh v súlade s vydaným povolením,
- poskytovanie dopravných služieb na dráhe v súlade s udelenými licenciami a plnenie určených podmienok na zaistenie bezpečnosti dopravy na dráhe prevádzkovateľmi dopravy na dráhach,
- zisťovanie stavu bezpečnosti prevádzky dráh a bezpečnosti dopravy na dráhach,

- dodržiavanie podmienok a plnenie povinností ustanovených medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom a priamo vykonateľnými právne záväznými predpismi EÚ v oblasti prevádzkovania dráh a dopravy na dráhach, zákonom o dráhach, zákonom o doprave na dráhach a všeobecne záväznými právnymi predpismi vydanými na ich základe u prevádzkovateľov dráh a dráhových podnikov, ako aj u ostatných osôb zúčastnených na prevádzkovaní dráh a v doprave na dráhach.

Odbor bezpečnosti vykonával v roku 2022 prostredníctvom poverených zamestnancov NSA SK plánované i mimoriadne kontroly dodržiavania podmienok pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe so zameraním na kontrolu:

- vlakov, predovšetkým na kontrolu technického stavu dráhových vozidiel, ich vybavenia a kontrolu vlakového personálu (rušňovodič, vlakvedúci),
- plnenie úloh podľa národných bezpečnostných predpisov, systému riadenia bezpečnosti a plnenie podmienok, za ktorých bolo vydané železničnému podniku bezpečnostné osvedčenie,
- prevádzkovania dráhy a dopravy na špeciálnej dráhe, dokumentáciu dráhy, zabezpečovanie odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti zamestnancov vykonávajúcich činnosti súvisiace s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe,
- dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov a vnútorných predpisov prevádzkovateľa dráhy súvisiacich s bezpečnosťou dopravy na železničnej dráhe v mieste jej križovania s pozemnými komunikáciami, kontrola vedenia predpísanej dokumentácie, kontrola a meranie predpísaných dĺžkových parametrov rozhl'adu,
- správne osadenie návestidiel v súlade s vyhláškou Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov (ďalej len „**dopravný poriadok dráh**“),
- naloženie a zabezpečenie tovaru v železničných nákladných vozňoch,
- evidencie odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti zamestnancov vykonávajúcich činnosti súvisiace s prevádzkovaním dopravy na dráhe.

Pri tejto kontrolnej činnosti boli v roku 2022 zistené nasledovné nedostatky, resp. porušenia ustanovení zákonov, vyhlášok a nariadení:

- rušňovodiči sa pri výkone ŠOD nevedeli preukázať platným harmonizovaným doplnkovým osvedčením (ďalej len „**HDO**“), t. j. nevedeli preukázať poznanie

železničnej infraštruktúry na ktorej viedli vlak a poznanie hnacieho dráhového vozidla (ďalej len „**HDV**“), ktoré v tom čase viedli, predložené HDO boli nesprávne a nedostatočne vyplnené,

- v osobnej zložke interných a externých zamestnancov absentovali doklady o absolvovaní školenia BOZP, ako aj nesúlad a nejednotnosť evidencie HDO a príslušných dokumentov,
- chýbajúce preukázateľné oboznámenie o preškolení zamestnancov z vnútorných predpisov a bezpečnostnou politikou železničných podnikov,
- chýbajúce údaje v protokoloch o technickej kontrole k HDV a chýbajúce podpisy prevzatia po revízii HDV – nedostatočná kontrola dodávateľského prostredia,
- nesprávne ložený náklad v železničných nákladných vozňoch,
- nedodržanie predpísaných rozhládových pomerov na nezabezpečených železničných priecestiach,
- neaktualizovaný systém riadenia bezpečnosti,
- neaktualizované vnútorné prevádzkové predpisy,
- nedodržiavanie vlastných predpisov dopravcov a prevádzkovateľov dráh,
- neúplnosť, alebo neaktuálnosť v predpísaných dokladoch pre rušnovodičov,
- porušenie povinnosti vo vzťahu k bezpečnostnému povoleniu,
- a ďalšie iné.

Za oblasť dodržiavania požadovanej úrovne bezpečnosti na železničných, špeciálnych a lanových dráhach a v doprave na týchto dráhach vykonal Dopravný úrad - odbor bezpečnosti v roku 2022 celkom **35 ŠOD**.

Odbor interoperability a **odbor evidencie subsystémov** vykonal v roku 2022 prostredníctvom poverených zamestnancov NSA SK štátne odborné dozory, ktoré boli zamerané najmä na:

- kontrola plnenia povinností železničného podniku v zmysle požiadaviek, ktoré vyplývajú z národných bezpečnostných predpisov,
- certifikácia ECM vo vzťahu k nákladným vozňom,
- kontrola povinností vyplývajúcich z registra železničných vozidiel v národnom vozňovom registri,
- kontrola zhody železničných vozidiel so schválenou technickou dokumentáciou a

- kontrola železničných vozidiel zaradených do vlakov nákladnej dopravy a ďalšie iné.

Pri výkone ŠOD neboli za odbor interoperability a odbor evidencie subsystémov zistené žiadne závažné nedostatky. Z plánovaných 12 ŠOD bolo v roku 2022 zrealizovaných **11** ŠOD.

Odbor určených technických zariadení vykonal v roku 2022 prostredníctvom poverených zamestnancov NSA SK štátne odborné technické dozory, ktoré boli zamerané najmä na:

- kontrolu pri výkone úradnej skúšky podľa ustanovenia § 16 zákona o dráhach na lanovej dráhe u prevádzkovateľa lanovej dráhy,
- kontrolu určenej činnosti – nedeštruktívneho defektoskopického testovania dráhových u prevádzkovateľa,
- kontrolu na plnenie cisternových vozňov, cisternových kontajnerov a vymeniteľných nadstavieb plynmi a inými nebezpečnými látkami podľa ustanovenia § 17 ods. 1 písm. b) zákona o dráhach,
- kontrolu pri výkone úradnej skúšky podľa ustanovenia § 16 zákona o dráhach na UTZ elektrických u prevádzkovateľa,
- kontrolu pri výkone overovania odbornej spôsobilosti na UTZ elektrických podľa ustanovenia § 17 zákona o dráhach u prevádzkovateľa,
- kontrolu procesu skúšania a označovania cisternových vozňov určených na prepravu nebezpečných látok podľa medzinárodného predpisu RID,
- kontrolu pri výkone úradnej skúšky podľa ustanovenia § 16 zákona o dráhach na UTZ tlakových u prevádzkovateľa a
- kontrolu revíznej činnosti na UTZ tlakových v pôsobnosti kontrolovaného subjektu v zmysle ustanovenia § 106 zákona o dráhach.

Za odbor určených technických zariadení bolo v roku 2022 z celkovo plánovaných 13 ŠOTD vykonaných 11 ŠOTD, pričom neboli zistené žiadne závažné nedostatky.

V rámci dozornej činnosti neboli zistené a ani začaté žiadne priestupkové konania týkajúce sa spáchania priestupku podľa ustanovenia § 108 ods. 1 zákona o dráhach. V roku 2022 bolo začaté **1** správne konanie týkajúce sa spáchania iného správneho deliktu podľa ustanovenia § 109 zákona o dráhach.

V rámci dozornej činnosti boli právoplatne ukončené **0** priestupkové konania týkajúce sa spáchania priestupku podľa § 42 ods. 1 zákona o doprave na dráhach s uloženými pokutami v celkovej výške **0,00 €** a s uložením trov konania v celkovej výške **0,00 €**. V roku 2022 boli ukončené **2** správne konania týkajúce sa spáchania iných správnych deliktov podľa príslušného ustanovenia § 43 zákona o doprave na dráhach, s uloženými pokutami v celkovej výške **32 000,00 €**, ďalej **3** správne konania týkajúce sa porušenia povinnosti stanovenej v § 85 ods. 1 zákona o dráhach s uloženými pokutami v celkovej výške **6 000,00 €** a **0** správne konanie vo veci uloženia pokuty za iný správny delikt, týkajúci sa porušenia povinnosti vo vzťahu k bezpečnostnému povoleniu

V roku 2022 vybral Dopravný úrad v zastúpení odboru bezpečnosti na pokutách a trovoch konania celkom **38 000,00 €**.

Vo väčšine prípadov mohla za naplnenie príslušných skutkových podstát príslušnou osobou nedôslednosť pri plnení povinností vyplývajúcich z platnej legislatívy a bezpečnostných predpisov, slabá znalosť legislatívy a vlastných povinností a tiež aj nedostatočná aplikácia legislatívnych zmien do vlastných predpisov a procesov v dráhových podnikoch.

KOORDINÁCIA A SPOLUPRÁCA

V roku 2021 bol uzatvorený dodatok č. 1 k Dohode o spolupráci medzi Dopravným úradom a Drážním úradem Českej republiky evidovanej pod číslom 02907/2021/OLP/RP-5 uzatvorenej dňa 25. 01. 2021 a účinnej odo dňa 27. 01. 2021. Vnútroštátne bezpečnostné orgány zo susednými štátmi EÚ koordinujú dohľad nad železničnými podnikmi, ktoré pôsobia v oboch štátoch.

Dopravný úrad v spolupráci s kolegami z Drážního úradu vykonali v roku 2022 spoločný audit (dozor) u jedného železničného podniku po vydaní bezpečnostného osvedčenia a v rámci posudzovania žiadosti o obnovu bezpečnostného osvedčenia v zmysle delegovaného nariadenia Komisie EÚ č. 2018/761. Spoločná kontrola bola zameraná na plnenie povinností železničného podniku v zmysle požiadaviek, ktoré vyplývajú z národných bezpečnostných predpisov a uplatňovania SRB a ECM.

V medzinárodnej spolupráci v roku 2022 pokračoval Dopravný úrad v súlade s kompetenciami regulačného orgánu v činnostiach v rámci Európskej siete regulačných orgánov ENRRB, Medzinárodnej skupiny nezávislých európskych regulátorov IRG – Rail

a Siete ekonomických regulátorov NER pri OECD. Aktívna účasť na rokovaníach medzinárodných pracovných skupín IRG-Rail je predpokladom kvalitnej regulačnej činnosti úradu. Účelom spolupráce je koordinácia v rámci Európskeho spoločenstva, výmena informácií a praktických skúseností, tvorba spoločných postupov v oblasti regulácie trhu železničnej dopravy a implementácie európskej legislatívy. V zmysle uvedenej spolupráce Dopravný úrad uzavrel v roku 2022 Dohodu o spolupráci na koridore medzinárodnej nákladnej dopravy č. 9 s regulačnými orgánmi Rakúska, Nemecka, Francúzska, Rumunska, Maďarska a Českej republiky. Medzinárodná spolupráca v oblasti prístupu k servisným zariadeniam sa v roku 2022 zamerala na analýzu prevádzkovania intermodálnych terminálov a na spracovanie spoločného stanoviska k zverejňovaniu základných informácií o servisných zariadeniach. Úrad aktívne spolupracoval a spracoval podklady za železničný trh v Slovenskej republike. V oblasti spoplatňovania servisných zariadení pokračuje aktívna spolupráca v rámci siete regulátorov IRG - Rail vo vytváraní spoločného európskeho systému kontroly a jednotného výkladu legislatívy pre potreby kontroly.

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

UPLATŇOVANIE SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDY SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI

Štvrtý železničný balíček začala SR uplatňovať od 16. júna 2020. **Od 16. júna 2020** prijímal Dopravný úrad žiadosti o JBO a uvádzanie železničných vozidiel na trh EÚ už iba cez systém OSS. Na tieto žiadosti sa uplatňoval zákon o dráhach účinný od 16. júna 2020. Počas roku 2020 sa nesledovali v súlade s článkom 19 písm. f) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc skúsenosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry s uplatňovaním príslušných spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“). V smernici 2016/798 o bezpečnosti železníc sa zaviedli ustanovenia, ktorých cieľom je zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničného systému EÚ a zlepšiť prístup na trh so službami železničnej dopravy. Tabuľka č. 10 zobrazuje „Hlavné zmeny, ktoré nastali v SR od 16. júna 2020 pri spolupráci s EU AR“.

Tabuľka č. 10 Hlavné zmeny, ktoré nastali v SR od 16. júna 2020 pri spolupráci s EU AR

P. č.	Hlavné zmeny v SR pri spolupráci s EU AR
1.	EU AR zastáva rolu pri vydávaní JBO a uvádzaní vozidiel na trh EÚ a v tomto ohľade môže vyberať poplatky a úhrady súvisiace so spracovaním žiadostí,
2.	Všetky žiadosti o bezpečnostné osvedčenia, uvedenie vozidiel na trh EÚ a schválenia traťových zariadení ERTMS sa musia predložiť cez systém OSS spravovaný EU AR,
3.	Žiadatelia o JBO, uvedenie vozidla na trh EÚ a schválenie traťového zariadenia ERTMS môžu žiadať o opätovnú kontrolu rozhodnutia prijatého EU AR a v prípade potreby, podať odvolanie u odvolacej rady EU AR,
4.	EU AR, ktorá už teraz zastáva rolu systémového orgánu podporujúceho harmonizované zavedenie ERTMS v EÚ, má rolu pri schvaľovaní riešení týkajúcich sa traťového zariadenia ERTMS,
5.	Predefinovala sa rola železničných podnikov a manažérov infraštruktúry pri procesoch technickej kompatibility trasy cez register infraštruktúry (RING),
6.	Potreba spolupráce medzi rozličnými aktérmi železničného systému sa stáva veľmi významnou vďaka veľkému množstvu rozhraní, ktoré sa musia riešiť za účelom zaistenia bezpečnosti železníc.

Zdroj: EU AR (4. železničný balíček)

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

Účelom systému riadenia bezpečnosti je zabezpečiť, aby organizácia kontrolovala riziká, ktoré sa objavujú ako výsledok jej podnikateľskej činnosti, bezpečným spôsobom a aby splnila všetky bezpečnostné povinnosti, ktoré sa na ňu vzťahujú. Prijatie štruktúrovaného prístupu umožňuje určiť nebezpečenstvá a kontinuálne riadenie rizík súvisiacich s vlastnou činnosťou organizácie s cieľom predchádzať nehodám. V rámci tohto prístupu sa berú do úvahy spoločné riziká na rozhraní s ostatnými subjektmi železničného systému (najmä železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry a subjektmi poverenými údržbou, ale aj všetkými ostatnými subjektmi, ktoré majú potenciálny vplyv na bezpečnosť prevádzky železničného systému, ako sú výrobcovia, dodávatelia údržbárskych prác, držitelia, poskytovatelia služieb, obstarávatelia, dopravcovia, odosielatelia, príjemcovia, strediská odbornej prípravy a tiež aj cestujúci a ostatní vo vzťahu k železničnému systému atď.). Primerané zavedenie všetkých relevantných prvkov SRB môže organizácii poskytnúť potrebnú dôveru, že riadi a naďalej bude riadiť všetky riziká súvisiace s jej činnosťou, a to za každých podmienok. Vyspelé organizácie uznávajú, že účinné riadenie rizika možno dosiahnuť iba prostredníctvom procesu, ktorý spája tri kritické rozmery: technickú zložku s použitými nástrojmi a zariadeniami, ľudskú zložku osôb v prvej línii s ich zručnosťami, odbornou prípravou a motiváciou, a organizačnú zložku pozostávajúcu z postupov a metód vymedzujúcich vzťah úloh.

Mnohé znaky železničného systému riadenia bezpečnosti sú veľmi podobné postupu riadenia, ktorý obhajujú zástancovia kvality, ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci, ochrany životného prostredia a obchodnej excelentnosti. Zásady dobrého riadenia sa preto môžu jednoduchšie začleniť tak, ako sa uviedlo, a to prostredníctvom použitia spoločnej bezpečnostnej metódy, ktorá je založená na štruktúre na vysokej úrovni ISO, a preto nemusí byť nutná úplná premena organizácií, ktoré už tieto systémy zaviedli. Uznáva sa, že systémy štruktúrovaného riadenia prostredníctvom účinného riadenia rozhraní poskytujú podnikom pridanú hodnotu. Pomáha to zlepšiť celkovú výkonnosť, zaviesť prevádzkovú efektívnosť, zlepšiť vzťahy s dodávateľmi a subdodávateľmi, zákazníkmi a regulačnými orgánmi, ako aj pomôcť vybudovať pozitívnu kultúru bezpečnosti.

Žiadateľ musí svoj systém riadenia bezpečnosti navrhnuť tak, aby spĺňal požiadavky stanovené v článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 s cieľom zaručiť bezpečné riadenie svojej prevádzky. Na tento účel musí preukázať súlad s požiadavkami stanovenými v prílohe I a II k nariadeniu (EÚ) 2018/762. Tieto požiadavky sú nastavené tak, aby poskytli komplexný obraz o systéme riadenia bezpečnosti organizácie podľa cyklu naplánovania, realizácie, overenia

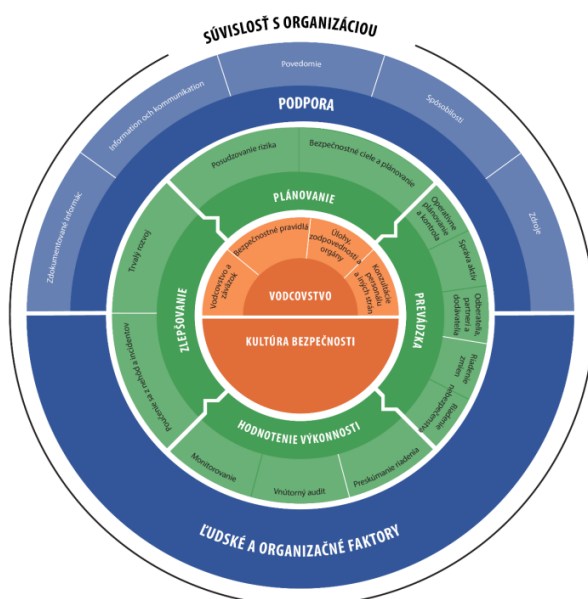
UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

a vykonania (PDCA). Bude potrebné, aby žiadateľ zväžil každú jednotlivú požiadavku, ako aj spôsob, akým spolu ladia, aby vytvoril ucelený systém riadenia bezpečnosti, ktorým sa riadia príslušné riziká. Prvky SRB (pozri obrázok 1) uplatňujú cyklus „naplánuj, realizuj, over a vykonaj“ (PDCA). Konceptia PDCA odráža funkčné vzťahy medzi hlavnými prvkami systému riadenia bezpečnosti:

- **plánovanie:** identifikovať riziká a príležitosti, stanoviť ciele v oblasti bezpečnosti a určiť procesy a opatrenia potrebné na dosiahnutie výsledkov v súlade s bezpečnostnou politikou organizácie,
- **prevádzka:** vyvíjať, zavádzať a uplatňovať procesy a opatrenia podľa plánu,
- **hodnotenie výkonnosti:** monitorovať a hodnotiť dosiahnutú výkonnosť zavedených procesov a opatrení, pokiaľ ide o ciele a plánovanie, a podávať správy o výsledkoch,
- **zlepšovanie:** prijať opatrenia na priebežné zlepšovanie systému riadenia bezpečnosti a výkonnosti v oblasti bezpečnosti na dosiahnutie plánovaných výsledkov.

Tento hlavný proces PDCA dopĺňajú aj iné prvky systému riadenia bezpečnosti:

- „kontext organizácie“, ktorý poskytuje vstup do fázy plánovania,
- „vodcovstvo“ ako hnacia sila pre cyklus PDCA,
- rôzne funkcie „podpory“, ktoré podporujú všetky prvky systému riadenia bezpečnosti.



Obrázok 1: Systém riadenia bezpečnosti železníc (zdroj: Príručka Železničnej agentúry EÚ)

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

UPLATŇOVANIE NARIADENIA Č. 402/2013 O SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDE HODNOTENIA A POSUDZOVANIA RIZÍK

V súlade so smernicou 2016/798 o bezpečnosti železníc v Spoločenstve sa zaviedli CSM, aby sa zabezpečilo zachovanie vysokej úrovne bezpečnosti, a v prípade potreby a reálnej uskutočniteľnosti aj zlepšenie tejto úrovne.

Za týmto účelom bola stanovená CSM hodnotenia a posudzovania rizík v súlade s článkom 6 ods. 1 písm. a) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc v Spoločenstve.

Vždy, keď železničný systém podlieha zmene, významnosť tejto zmeny sa musí posúdiť vzhľadom na všetky zmeny súvisiace s bezpečnosťou. Účelom je posúdiť, či súhrn takýchto zmien predstavuje alebo nepredstavuje významnú zmenu vyžadujúcu úplné uplatňovanie spoločnej bezpečnostnej metódy hodnotenia a posudzovania rizík. Za týmto účelom je potrebné uplatňovať postupy stanovené nariadením Komisie 402/2013. Nariadenie Komisie 402/2013 sa uplatňuje aj na štrukturálne subsystemy interoperability, na ktoré sa vzťahuje smernica 2016/797 o interoperabilite železničného systému v Spoločenstve:

- ak sa posúdenie rizík požaduje v príslušných TSI,
- ak sa zmena považuje za významnú, pri uvádzaní štrukturálnych subsystemov interoperability do prevádzky sa uplatňuje proces riadenia rizík, aby sa zaistilo bezpečné začlenenie štrukturálnych subsystemov interoperability do existujúceho železničného systému.

Účelom CSM a posudzovania rizík je zachovať alebo zlepšiť úroveň bezpečnosti železníc Spoločenstva v prípade, že je to potrebné a reálne uskutočniteľné. CSM zjednoduší prístup služieb železničnej dopravy na trh prostredníctvom harmonizácie:

- procesov riadenia rizík, ktoré sa používajú na posúdenie úrovni bezpečnosti a na posúdenie zhody s požiadavkami na bezpečnosť,
- výmeny informácií súvisiacich s bezpečnosťou medzi jednotlivými aktérmi v rámci železničného sektora s cieľom riadiť bezpečnosť medzi jednotlivými rozhraniami, ktoré v tomto sektore môžu existovať,
- výsledkov vyplývajúcich z uplatňovania procesu riadenia rizík.

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

CSM hodnotenia a posudzovania rizík sa uplatňuje na každú zmenu železničného systému v členskom štáte, ako sa uvádza v článku 9 ods. 3 písm. e) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc, ktorá sa považuje za významnú v zmysle článku 4 nariadenia Komisie 402/2013. Môže ísť o zmeny technickej, prevádzkovej alebo organizačnej povahy. V prípade organizačných zmien sa do úvahy berú len tie zmeny, ktoré by mohli mať vplyv na prevádzkové podmienky. Systém riadenia bezpečnosti musí zaisťovať, aby sa CSM posudzovania rizík, vyvinuté podľa článku 6 ods. 1 písm. a) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc, uplatňovali vždy, keď je to vhodné.

Treba poznamenať, že zatiaľ čo spúšťačom uplatňovania hodnotenia a posúdenia rizika v rámci spoločnej bezpečnostnej metódy (CSM-REA) je to, či zmena je alebo nie je významná, organizácia by sa mohla rozhodnúť uplatňovať spoločnú bezpečnostnú metódu na hodnotenie a posúdenie rizika v každom prípade, napríklad ak by sa domnievala, že z komerčných alebo spoločenských dôvodov si táto zmena zaslúži nezávislé posúdenie práce, ktorú organizácia odviedla. Spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík obsahuje šesť kritérií, ktoré treba preskúmať na určenie „významnosti“. Sú to:

- dôsledok zlyhania: najpesimistickejší scenár v prípade zlyhania posudzovaného systému so zohľadnením existencie bezpečnostných bariér mimo tohto systému,
- inovácie použité pri implementácii zmeny: týka sa to nielen inovácií v železničnom sektore, ale aj v organizácii, ktorá predmetnú zmenu implementuje,
- zložitosť zmeny,
- monitorovanie: neschopnosť monitorovať implementovanú zmenu počas životného cyklu systému a primerane zasahovať,
- vratnosť: neschopnosť vrátiť systém do stavu pred zmenou a
- doplnkovosť: posúdenie významnosti zmeny vzhľadom na všetky nedávne úpravy posudzovaného systému týkajúce sa bezpečnosti, ktoré sa neposúdili ako významné.

Tieto prvky by sa mali použiť na posúdenie toho, ako organizácie dospeli k rozhodnutiam o „významnosti“ v rámci CSM-REA.

Novelizáciou zákona o dráhach s platnosťou od 15. 03. 2019 vstúpila do účinnosti zmena ustanovenia § 103 ods. 2 písm. g) bod 5 zákona o dráhach, z ktorého vyplýva, že Dopravný

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

úrad okrem iného poveruje právnické osoby aj posudzovaním rizík v súlade s vykonávacím nariadením Komisie č. 402/2013.

Dopravný úrad je týmto v zmysle čl. 9 ods. 1 písm. b) predmetného vykonávacieho nariadenia národným bezpečnostným orgánom, ktorý vykonáva uznanie týkajúce sa spôsobilosti organizácie, alebo jej časti alebo jednotlivca vykonávať nezávislé posudzovanie prostredníctvom posúdenia systému riadenia bezpečnosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry a dozoru nad ním.

Kritériá pre uznanie orgánov pre posudzovanie sú podrobne uvedené v prílohe II nariadenia Komisie 402/2013. Dôležitou podmienkou uznania orgánu pre posudzovanie rizík vyplývajúcej z tejto prílohy je splnenie všetkých požiadaviek normy ISO/IEC 17020:2012 a jej následných zmien a doplnení.

Z uvedeného vyplýva, že žiadosti o uznanie orgánu pre posudzovanie môže podať:

- a) **železničný podnik**, ktorý má spracovaný vlastný systém riadenia bezpečnosti a je držiteľom platného bezpečnostného osvedčenia. Uznanie sa môže vzťahovať na posudzovanie rizika v súlade s vykonávacím nariadením, a to na mobilné subsystémy interoperability, t. j. železničné vozidlá,
- b) **manažér infraštruktúry**, ktorý má spracovaný vlastný systém riadenia bezpečnosti a je držiteľom platného bezpečnostného povolenia. Uznanie sa môže vzťahovať na posudzovanie rizika v súlade s vykonávacím nariadením, a to na pevné subsystémy interoperability, t. j. subsystémy infraštruktúra, energia a traťové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návštenia.

V oboch prípadoch ide o tzv. inšpekčný orgán typu C v zmysle normy ISO/IEC 17020:2012. Ostatné subjekty v rámci železničného sektora **nie je Dopravný úrad** v súlade s čl. 9 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia **oprávnený uznávať**.

Od 1. septembra 2019 je účinný metodický postup Dopravného úradu, ktorý je zverejnený na webovom sídle Dopravného úradu v časti: **Doprava na dráhach > Interoperabilita železničných dráh > Posudzovanie rizík**, v ktorom sa stanovujú požiadavky na orgány na posudzovanie a hodnotenie rizika pre účely získania poverenia (uznania) v súlade s čl. 9 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013. Procesu poverovania právnických osôb výkonom posudzovania rizík predchádzalo zo strany

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

Dopravného úradu aj komplexné posúdenie spôsobilosti organizácie vykonávať žiadanú činnosť. Údaje o poverených právnických osobách sú zverejnené v tabuľke 11.

Tabuľka 11. Zoznam orgánov uznaných pre posudzovanie rizík v zmysle čl. 9 ods. 1 písm. b) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013

p. č.	Úplný názov uznaného orgánu	Uznaná organizačná zložka	Evidenčné číslo uznania	Platnosť uznania do	Rozsah uznania	Štrukturálne subsystémy	Rozsah kompetencií
1.	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava	Výskumný a vývojový ústav železníc, Hviezdoslavova 31, Žilina	SK3600200001	31.12.2023	inšpekčný orgán typu C podľa ISO STN EN 17020:2012	železničné koľajové vozidlá	kontrola organizácie, metodika, technické aspekty
2.	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava	Výskumný a vývojový ústav železníc, Hviezdoslavova 31, Žilina	SK3600210002	31.05.2026	inšpekčný orgán typu C podľa ISO STN EN 17020:2012	Infraštruktúra energia, traťové zariadenia riadenia - zabezpečenia a návštenia	kontrola organizácie, metodika, technické aspekty
3.	DMG, s.r.o.	-	SK3600190002	18.11.2023	inšpekčný orgán typu C podľa ISO STN EN 17020:2012	železničné koľajové vozidlá	kontrola organizácie, metodika, technické aspekty
4.	Rail Support, s.r.o.	-	SK3600210002	24.05.2025	inšpekčný orgán typu C podľa ISO STN EN 17020:2012	železničné koľajové vozidlá	kontrola organizácie, metodika, technické aspekty

Zdroj: NSA SK

Na správnych poplatkoch za vydanie rozhodnutí v tejto oblasti bolo v roku 2022 vybraných 0 EUR, nakoľko za tento úkon nie je stanovený správny poplatok.

UPLATŇOVANIE NARIADENIA KOMISIE Č. 1078/2012 O SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDE MONITOROVANIA

V súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia Komisie 1078/2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania vykonávaného železničnými podnikmi, manažermi infraštruktúry po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a subjektmi zodpovednými za údržbu, podávajú manažéri infraštruktúry a železničné podniky národným bezpečnostným orgánom správy o vykonávaní tohto nariadenia prostredníctvom bezpečnostných správ.

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽEL. PODNIKOVA PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

NSA SK bolo včas zaslaných celkovo **75** bezpečnostných správ za rok 2022 od železničných podnikov a **1** bezpečnostná správa za rok 2022 od manažéra infraštruktúry. Dva železničné podniky si túto povinnosť vyplývajúcu z ustanovenia § 85 ods. 1 zákona o dráhach nespĺnili, za čo im bola v zmysle ustanovenia § 109 ods. 7 písm. c) zákona o dráhach uložená pokuta. V roku 2022 bolo Dopravným úradom evidovaných celkovo 76 železničných podnikov, ktorým bezpečnostný orgán vydal bezpečnostné osvedčenie a 1 manažér infraštruktúry s vydaným bezpečnostným povolením.

Všetky železničné podniky majú v rámci systému riadenia bezpečnosti zavedený interný plán auditov a kontrol, ktorý sú povinní dodržiavať. Interné audity sú vždy zamerané na hodnotenie vyspelosti systému riadenia bezpečnosti a následne dokážu identifikovať potenciálne nedostatky, ktoré nedokáže pri ŠOD nájsť NSA SK.

ÚČASŤ NA PROJEKTOCH EÚ

NSA SK sa v roku 2022 nezúčastnil na žiadnych projektoch EÚ.

Národné bezpečnostné orgány (NSA) zohrávajú prostredníctvom svojich regulačných činností, či už spojených s certifikáciou, dohľadom alebo informovanosťou, hlavnú úlohu pri rozvoji kultúry bezpečnosti v rámci organizácie svojich zainteresovaných strán. **Kultúra bezpečnosti** sa vzťahuje na interakciu medzi požiadavkami SRB, tým, ako im ľudia rozumejú na základe ich postojov, hodnôt a presvedčení, a tým, čo skutočne robia, ako je vidieť v rozhodnutiach a správani.

Možno rozlíšiť tri doplnkové druhy stratégií na ovplyvnenie kultúry bezpečnosti. Prvá zhromažďuje iniciatívy na podporu zdieľania informácií a na zvyšovanie povedomia (založené na propagácii), druhá skúma prepojenie medzi CSM o požiadavkách SRB a kultúrou bezpečnosti (založená na predpisoch) a ambicióznejším tretím typom, vytváraním obrázkov, ktorého cieľom je vyvinúť presné pochopenie organizačnej kultúry zainteresovaných strán v priebehu času. Stratégia vytvárania obrazu sa opiera o proces dohľadu nad kultúrou bezpečnosti, prostredníctvom ktorého inšpektori a zamestnanci NSA neustále identifikujú relevantné informácie (značky kultúry bezpečnosti) počas akejkoľvek regulačnej činnosti alebo akejkoľvek interakcie so zainteresovanou stranou a pravidelne analyzujú zozbierané údaje, postupne vytvárajú a aktualizujú výsledný „obrázok“. Na základe tohto obrazu by potom diskusie so zainteresovanými stranami mali viesť k zlepšeniu bezpečnosti.

Kultúra bezpečnosti zahŕňa množstvo faktorov, ktoré sa časom vyvíjajú v závislosti od okolností, prostredia, skúseností, atď. Kultúra bezpečnosti sa nedá určiť pre všetky podniky jednotne, pretože faktory ktoré ju ovplyvňujú sa medzi jednotlivými podnikmi líšia (odbory alebo oddelenia v podniku majú svoje potreby a požiadavky a tie sú ovplyvnené vzdelanostnou úrovňou, skúsenosťami, presadzovanými hodnotami, postojmi, atď.)

Dôležité je zamerať sa na faktory, ktoré ovplyvňujú **správanie**. Samotný systém riadenia bezpečnosti je ovplyvnený politikou vlastnej spoločnosti, ktorá si vyžaduje a predpisuje splnenie určitých pravidiel, aby spoločnosť bola bezpečná ako pre manažment, tak aj pre samotných zamestnancov. Ak je systém riadenia bezpečnosti správne postavený, výsledkom bude vhodné správanie zo strany manažmentu a zamestnancov. Ak to tak nebude, bude dochádzať k individuálnym výkladom konkrétnych situácií, dokumentov spoločnosti a uplatňovaniu alternatívnych riešení. Tieto riešenia budú založené na posúdení situácie jednotlivcom a rovnako budú prijaté rozhodnutia. Preto je potrebné, aby pri posúdení rizika sa nebral ohľad iba na skutočné riziko, ale aj na faktory ako je vhodnosť, skutky manažmentu,

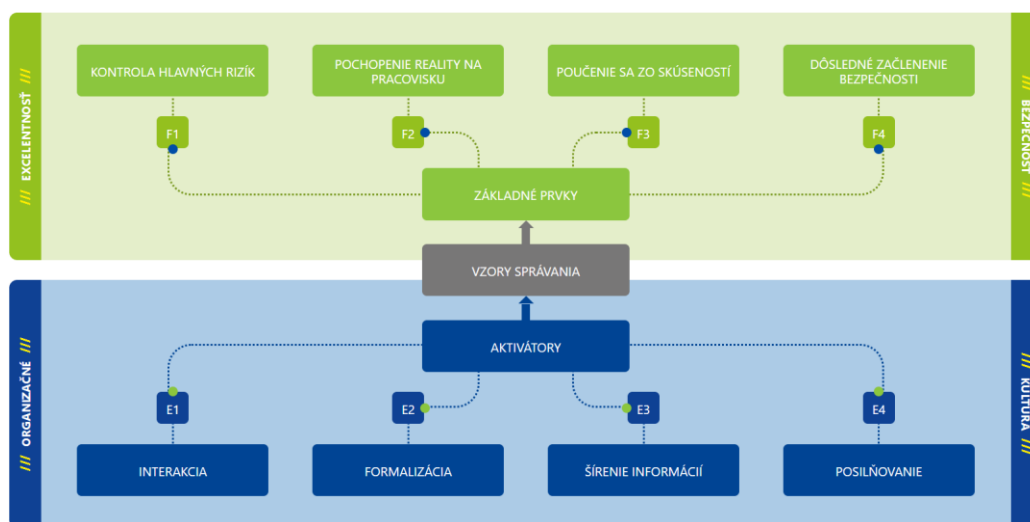
skúsenosti, atď. a všetky faktory, ktoré ovplyvňujú SRB z hľadiska správania a predstavujú kultúru bezpečnosti.

Pri kultúre bezpečnosti sa treba zamerať na:

- **bezpečnosť:** či manažment robí to, čo tvrdí, ako prijíma rozhodnutia, ako podnik pracuje pod tlakom, atď.
- **vzdelávanie:** priebežné vzdelávanie, intenzita, atď.
- **kritický postoj:** napr.: dotazníky zamerané na konkrétne situácie, v ktorých zamestnanci vyjadria názor na základe skúseností, vzdelanostnej úrovne, hodnotenie vykonaných auditov, atď.

S cieľom podporiť návrh a implementáciu stratégií na neustále zlepšovanie kultúry bezpečnosti agentúra vyvinula **Európsky model kultúry bezpečnosti železníc**. Ide o koncepčný a hodnotiaci rámec, ktorý umožňuje užívateľovi posúdiť kultúru bezpečnosti a identifikovať oblasti na zlepšenie. Model je postavený na troch nasledujúcich stavebných blokoch:

- **kultúrne faktory:** nástroje, prostredníctvom ktorých sa rozvíja organizačná kultúra;
- **vzorce správania:** zdieľané spôsoby myslenia a konania, ktoré vyjadrujú organizačnú kultúru;
- **základy bezpečnosti železníc:** základné princípy, ktoré sa musia odzrkadľovať vo vzorcoch správania, aby sa dosiahla udržateľná úroveň bezpečnosti a organizačná dokonalosť.



Obrázok 2. Európsky model kultúry bezpečnosti železníc (zdroj: Železničná agentúra EÚ)

HODNOTENIE A MONITOROVANIE KULTÚRY BEZPEČNOSTI

Transponovaný 4. železničný balíček sa na Slovensku uplatňuje od 16. júna 2020. Účelom 4. železničného balíčka je dokončiť jednotný trh pre železničné služby (Jednotný európsky železničný priestor). Jeho zastrešujúcim cieľom je revitalizovať železničný sektor a spraviť ho efektívnejším, a teda konkurencieschopným voči iným módom dopravy. Od 16. júna 2020 železničné podniky pri žiadaní o nové JBO prípadne o obnovu alebo aktualizáciu JBO v systéme riadenia bezpečnosti musia uvádzať aj opis kultúry bezpečnosti. Kultúra bezpečnosti predstavuje vzájomnú závislosť medzi systémom riadenia bezpečnosti a samotným správaním sa zamestnancov. Posledné roky v súvislosti s COVID-19 znamenali pre železničný systém náročné obdobie, čo ovplyvnilo aj organizovanie vzdelávacích aktivít, rôznych stretnutí atď. V roku 2022 síce ešte pretrvávali určité dôsledky z predošlého náročného obdobia, ale aj napriek náročnej a zložitej situácii SR v rámci hodnotenia a monitorovania kultúry bezpečnosti predkladá prehľad organizovaných vzdelávacích aktivít pre dopravcov a manažéra infraštruktúry, ktoré sa podarilo zorganizovať:

- spolupráca s Policajným zborom SR pri monitorovaní bezpečnosti železničnej dopravy, a spoločnom výkone štátnych odborných dozorov zameraných na bezpečnosť železničnej dopravy a zamestnancov dráhových podnikov,
- spolupráca so ŽSR – manažérom infraštruktúry pri preventívno- informačnej kampani zameranej na bezpečnosť na železničných priecestiach,
- spoločné stretnutie železničných podnikov a výrobcov s bezpečnostnými orgánmi zo Slovenska, Česka a Poľska v dňoch 29. 11. 2022 v Prahe, Česká republika,
- stretnutie Dopravného úradu s certifikačným orgánom zodpovedným za ECM - VIACARE s. r. o.

INICIATÍVY / PROJEKTY V OBLASTI KULTÚRY BEZPEČNOSTI

NSA SK v spolupráci s MD SR, Ministerstvom vnútra SR, ŽSR a Policajným zborom SR spolupracuje pri tvorbe legislatívy a rôznych úpravách národných bezpečnostných predpisov na základe zistení z nehodových udalostí. Z týchto zistení sa distribuujú informácie medzi pracovníkmi v železničnom sektore s cieľom šírenia pozitívnej bezpečnostnej kultúry. Zároveň spoločne každoročne organizujú projekt mesiac bezpečnosti na železničných priecestiach s cieľom šírenia informácií v oblasti prevencie šírenia bezpečnostnej kultúry.

ZOZNAM PRÍLOH

Príloha A: Organizačná schéma Dopravného úradu (platná od 01. 03. 2022)

Príloha B: Pokrok v interoperabilite (k 31. 12. 2022)

Príloha C: Zoznam železničných podnikov

Príloha D: CSI indikátory

Príloha B: Pokrok v interoperabilite

1. Trate vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice IOP / SAF (koniec roka)		
1a	Dĺžka tratí vyňatých z rozsahu pôsobnosti smernice o IOP [km]	45,096
1b	Dĺžka tratí vyňatých z rozsahu pôsobnosti smernice o SAF [km]	0

2. Dĺžka nových tratí povolených NSA SK (počas vykazovaného roka)		
2a	Celková dĺžka tratí [km]	0

3. Upravené/ prispôsobené stanice požiadavkám TSI PRM (koniec roka)		
3a	Železničné stanice spĺňajúce požiadavky TSI PRM	4
3b	Železničné stanice spĺňajúce požiadavky TSI PRM – čiastočná zhoda s TSI	72
3c	Prístupné železničné stanice	452
3d	Ostatné stanice	376

4. Preukazy rušňovodičov (koniec roka)		
4a	Celkový počet platných európskych licencií vydaných v súlade so smernicou 2007/59/ES (v znení neskorších predpisov)	3 865
4b	Počet novovydaných európskych licencií (prvé vydanie)	181

5. Počet vozidiel povolených podľa smernice o interoperabilite (EÚ) 2016/797 (počas vykazovaného roka)		
5a	Prvé povolenia (článok 14 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545) – celkom	0
5aa	Nákladné vozne	0
5ab	Osobné vozne	0
5ac	Motorové alebo elektrické jednotky	0
5ad	Motorové alebo elektrické vozne	0
5ae	Špeciálne vozidlá	0
5b	Obnovené povolenia typu vozidla (článok 14 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545) – celkom	0
5ba	Nákladné vozne	0
5bb	Osobné vozne	0
5bc	Motorové alebo elektrické jednotky	0
5bd	Motorové alebo elektrické vozne	0
5be	Špeciálne vozidlá	0
5c	Povolenia na rozšírenú oblasť použitia (článok 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545) - celkom	8
5ca	Nákladné vozne	4
5cb	Osobné vozne	1
5cc	Motorové alebo elektrické jednotky	2
5cd	Motorové alebo elektrické vozne	0
5ce	Špeciálne vozidlá	1
5d	Nové povolenia (článok 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) – celkom	2
5da	Nákladné vozne	0
5db	osobné vozne	0

Príloha B: Pokrok v interoperabilite

5dc	Motorové alebo elektrické jednotky	2
5de	Motorové alebo elektrické vozne	0
5df	Špeciálne vozidlá	0
5e	Povolenia v súlade s typom (článok 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) – celkom	99
5ea	Nákladné vozne	25
5eb	osobné vozne	11
5ec	Motorové alebo elektrické jednotky	6
5ee	Motorové alebo elektrické vozne	56
5ef	Špeciálne vozidlá	1

6.	Vozidlá vybavené systémom ERTMS (celkový vozový park, koniec roka)	
6a	Hnacie vozidlá vrátane vlakových súprav vybavených systémom ERTMS Level 1	17
6b	Hnacie vozidlá vrátane vlakových súprav vybavených systémom ERTMS Level 2	43
6c	Hnacie vozidlá vrátane vlakových súprav bez systému ERTMS	1 460

7.	Počet zamestnancov NSA SK, ktorí pracujú na plný úväzok (do konca roka)	
7a	Zamestnanci na plný úväzok zapojení do bezpečnostnej certifikácie	4
7b	Pracovníci na plný úväzok zapojení do schvaľovania vozidiel	3
7c	Pracovníci na plný úväzok zapojení do dohľadu	6
7d	Zamestnanci na plný úväzok zapojení do iných úloh týkajúcich sa železničnej dopravy	4

Príloha C: Zoznam železničných podnikov

č.	Názov železničného podniku	Adresa sídla
1.	ARRIVA Mobility Solutions, s.r.o.	Drieňová 31, 821 01 Bratislava - mestská časť Ružinov, IČO 50 870 131
2.	Arriva Service s.r.o.	Bratislavská cesta 1804, 945 01 Komárno, IČO 35 846 526
3.	ARRIVA vlaky s.r.o.	Křížikova 148/34, Karlín, 186 00 Praha 8, Česká republika, IČO 289 55 196
4.	BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s.	Železničná 1, 076 43 Čierna nad Tisou, IČO 36 774 278
5.	CARGO Master sp. z o.o.	Jana Sobieskiego 48, 87-100 Toruń, Poľsko, IČO 0000379691
6.	Cargo Motion s.r.o.	Sokolská třída 2800/99, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, Česká republika, IČO 282 70 304
7.	CD Cargo Slovakia, s. r. o.	Seberíniho 1, 821 03 Bratislava, IČO 44 349 793
8.	CENTRAL RAILWAYS a.s.	Horárska 12, 821 09 Bratislava – mestská časť Ružinov, IČO 44 907 893
9.	CER Slovakia a. s.	Mýtna 15, 811 07 Bratislava, IČO 44 616 791,
10.	CityRail, a.s.	Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha 4, Česká republika, IČO 241 99 010
11.	České dráhy, a.s.	Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, Česká republika, IČO 709 94 226
12.	DAB RAIL SPÓLKA Z ORGANICZONA, ODPOWIEDZIALNOŚCIA,	Ul. PILSUDSKIEGO 1A/ 4, 57-100 STRZELIN, Poľsko, IČO 0000836473
13.	DB Cargo Czechia s.r.o.	Hlubinská 1378/36, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, Česká republika, IČO 257 85 419
14.	DMG, s.r.o.	Školská 470, 956 12 Preseľany, IČO 34 104 038
15.	Elektrizace železnic Praha a.s.	Nám. Hrdinů 1693/4a, 140 00 Praha 4 - Nusle, Česká republika, IČO 471 15 921
16.	ELTRA, s.r.o.	Rampová 4, 040 01 Košice, IČO 31 674 267
17.	EP Cargo a.s.	Náměstí Hrdinů 1693/4a, Nusle, 140 00 Praha 4, Česká republika, IČO 247 21 166
18.	EUROVIA CS, a.s.	U Michelského lesa 1581/2, Michle, 140 00 Praha 4, Česká republika, IČO 452 74 924

Príloha C: Zoznam železničných podnikov

č.	Názov železničného podniku	Adresa sídla
19.	G&K Rail Transport sp. z o.o.	bpa Lisieckiego 35 lok. 6, 40-070 Katowice, Poľsko, IČO 0000910149
20.	GJW Praha spol. s.r.o.	Mezitráťová 137, 198 21 Praha 9 – Hloubětín, Česká republika, IČO 41192869
21.	HORNONITRIANSKE BANE zamestnanecká, akciová spoločnosť (v skratke HBz, a.s.)	Maticie slovenskej 10, 971 01 Prievidza, IČO 36 002 887
22.	HSL - Logistik, s.r.o.	Počernická 276/96, Malešice, 108 00 Praha 10, Česká republika, IČO 242 18 367
23.	I.G. Rail, s.r.o.	Mostová 2, 811 02 Bratislava, IČO 43 894 330
24.	IDS CARGO, a.s.	Albertova 229/21, 779 00 Olomouc – Nová Ulice, Česká republika, IČO 278 20 017
25.	Inter Cargo Sp. z o.o.	Ul. Ceglana 4, 40-514 Katowice, Poľsko, IČO PL897177244
26.	JUSO s.r.o.	P.J. Šafárika 2325/8, 960 01 Zvolen, IČO 36 627 283
27.	Kladenská dopravní a strojní s.r.o.	Wolkerova 2766, 272 01 Kladno - Kročehlavy, Česká republika, IČO 281 70 679
28.	Komplex Rail Kft.	Fodros utca 21, 1039 Budapest, Maďarská republika, IČO 01-09-191340
29.	Leo Express s.r.o.	Řehořova 908/4, Žižkov, 130 00 Praha 3, Česká republika, IČO 066 61 572
30.	LOKO TRANS s.r.o.	Tetčická 887/2a, 664 47 Střelice, Česká republika, IČO 607 31 796
31.	LOKORAIL, a.s.	Horárska 12, 821 09 Bratislava, IČO 36 564 443
32.	LokoTrain s.r.o.	Školní 353, 560 02 Česká Třebová, Česká republika, IČO 289 03 811
33.	LOKOTRANS SERVIS s.r.o.	Drážní 1152/11, Slatina, 627 00 Brno, Česká republika, IČO 269 31 443
34.	LTE POLSKA sp. z o.o.	Sportowa 8c, 81- 300 Gdynia, Poľsko, IČO 0000525898
35.	LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o.	Kopčianska 21, 851 01 Bratislava – mestská časť Petržalka, IČO 35 845 961
36.	Magyar Vasúti Áruszállító Kft.	Árpád tér 37, 4028 Debrecen, Maďarská republika, IČO 09-09-019298
37.	METRANS /Danubia/, a.s.	Povodská cesta 18, 929 01 Dunajská Streda, IČO 36 380 032

Príloha C: Zoznam železničných podnikov

č.	Názov železničného podniku	Adresa sídla
38.	METRANS Rail sp. z o.o.	Magazynowa 8, Gadki, Wielkopolskie, Poľsko, IČO 7773384331
39.	OFZ, a.s.	Široká 381, 027 41 Oravský Podzámok, IČO 36 389 030
40.	OHL ŽS Slovakia, a.s.	Tuhovská 10722/29, 831 06 Bratislava, IČO 31 365 701
41.	Olavion Sp. z o.o.	Ul. Siennicka 25, 80-758 Gdańsk, Poľsko, IČO 0000531501
42.	Ostravská dopravní společnost - Cargo, a.s.	U Tiskárny 616/9, Přívoz, 702 00 Ostrava, Česká republika, IČO 056 63 041
43.	PKP CARGO INTERNATIONAL a.s.	Betonářská 580/14, Muglinov, 712 00 Ostrava, Česká republika, IČO 476 75 977
44.	PKP CARGO INTERNATIONAL SK a.s.	Cukrová 14, 811 08 Bratislava, IČO 35 864 974
45.	PKP CARGO S.A.	Ul. Grójecka 17, 02-021 Waszawa, Poľsko, IČO 000027702
46.	POLREGIO S.A.	Ul. Kolejowa 1, 01-217 Warszawa, Poľsko, IČO 0000929422
47.	Prvá Slovenská železničná, a.s.	Pri Habánskom mlyne 30, 811 04 Bratislava, IČO 35 858 664
48.	Rabbit Rail s.r.o.	Za dráhou 824, 281 51 Velký Osek, Česká republika, IČO 087 84 493
49.	Rail Cargo Carrier - Poland Sp. z o.o.	Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa, Poľská republika, IČO 000 035 1978
50.	Rail Cargo Carrier - Slovakia s. r. o.	Lúčna 2, 821 05 Bratislava, IČO 44 453 949
51.	RailLog s.r.o.	Mlynská ulica 6/B, 934 01 Levice, IČO 46 247 211
52.	Railtrans International, a.s.	Kukučínova 22, 831 03 Bratislava – mestská časť Nové Mesto, IČO 46 384 740
53.	Rail Support, s.r.o.	Šalviová 40, 821 01 Bratislava – mestská časť Ružinov, IČO 51 136 813
54.	RegioJet a. s.	Obchodná 48, 811 06 Bratislava, IČO 47 231 271
55.	Retrack Slovakia s. r. o.	Seberíniho 1, 821 03 Bratislava, IČO 45 866 040
56.	RM LINES, a.s.	Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, Česká republika, IČO 272 74 489
57.	RTS Rail Transport Service GmbH	Puchstraße 184 b. 8055 Graz, Rakúska republika, IČO FN 252571 d
58.	SLOV-VAGON, a.s.	Andreja Žarnova 1, 917 02 Trnava, IČO 36 673 196

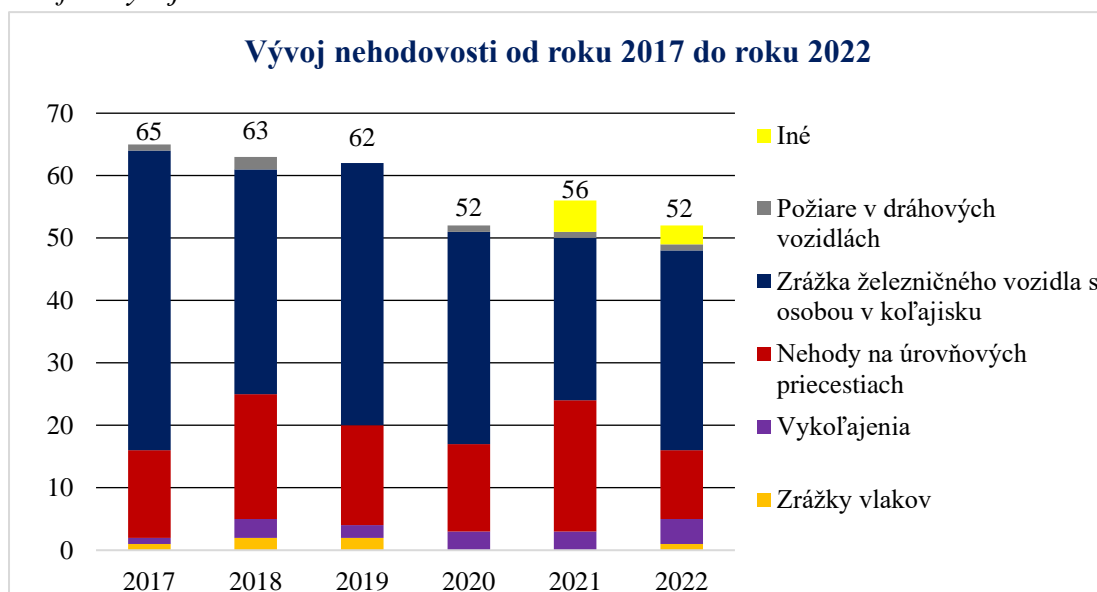
Príloha C: Zoznam železničných podnikov

č.	Názov železničného podniku	Adresa sídla
59.	SK - H Trans, s.r.o.	Arm. gen. L. Svobodu 2839/1, 984 01 Lučenec, IČO 52 397 793
60.	SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	Poděbradova 3360/113, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, Česká republika, IČO 476 76 965
61.	Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.	Mostová 2, 811 02 Bratislava, IČO 35 856 742
62.	STRABAG Rail a.s.	Železničárska 1385/29, Střekov, 400 03 Ústí nad Labem, Česká republika, IČO 254 29 949
63.	TDK Plus Sp. z o.o.	Ul. Rolna 1, 64-700 Czarnków, Poľská republika, IČO 000 059 6246
64.	TEMPRA, s.r.o.	Cesta ku Smrečine 5, 974 01 Banská Bystrica, IČO 31 639 607
65.	TKP SILESIA SPÓLKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOŚCIA	Ul. Wiejska 4a, 43-430 Skoczow, Poľsko, IČO 0000533616
66.	TransPlus (Slovensko) s.r.o.	Rohožník Areál Danucem, 906 38 Rohožník, IČO 35 731 877
67.	Transport line Cargo s.r.o.	Nové sady 988/2, Staré Brno, 602 00 Brno, Česká republika, IČO 055 60 349
68.	TSS GRADE, a.s.	Dunajská 48, 811 08 Bratislava, IČO 35 802 723
69.	U. S. Steel Košice, s.r.o.	Vstupný areál U. S. Steel, 044 54 Košice, IČO 36 199 222
70.	ORLEN Unipetrol Doprava s.r.o.	Litvínov – Růžodol č. p. 4, 436 70 Litvínov, Česká republika, IČO 640 49 701
71.	VIALTE s.r.o.	Kopčianska 1, 851 01 Bratislava, IČO 46 334 629
72.	VÍTKOVICKÁ DOPRAVA a.s.	1. máje 3302/102a, Moravská Ostrava, 703 00 Ostrava, Česká republika, IČO 259 09 339
73.	YOSARIA TRAINS, a.s.	Tomášikova 14, Bratislava 821 03, IČO 35 947 233
74.	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.	Tomášikova 28B, 821 01 Bratislava - mestská časť Ružinov, IČO 35 914 921
75.	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.	Rožňavská 1, 832 72 Bratislava, IČO 35 914 939
76.	Železničné stavby, a.s. Košice	Južná trieda 66, 040 01 Košice, IČO 31 714 421
77.	ŽOS Vrútky a.s.	Dielenská Kružná 2, 038 61 Vrútky, IČO 31 615 619
78.	Železnice Slovenskej republiky	Klemensova 8, 813 61 Bratislava, Slovenská republika, IČO 31 364 501

Vývoj nehodovosti od roku 2017 do roku 2022

Za predchádzajúce roky (2020 – 2022) došlo na železničnej sieti v SR k poklesu v počte nehôd. Pokles nehôd bol zapríčinený hlavne zavedením reštriktívnych opatrení v čase pretrvávajúcej pandémie COVID-19, ale tiež aj vplyvom rôznych ďalších faktorov a zmien v železničnom sektore. V roku 2022 došlo podľa údajov manažéra infraštruktúry a železničných podnikov celkovo k **52** nehodám, čo je v porovnaní s rokom 2021 pokles o **4** nehody. Najčastejším druhom nehôd v roku 2022 boli podobne ako za predchádzajúce roky nehody s účasťou osôb, spôsobené pohybom železničného vozidla s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu – **32** nehôd, čo je v porovnaní s rokom 2021 nárast o 6 nehôd tohto druhu. Ďalej nasledovali nehody na úrovňových priecestiach v počte **11** nehôd, ktorých bolo o **10** nehôd menej oproti roku 2021. Okrem týchto nehôd došlo za rok 2022 k **4** vykoľajeniam dráhových vozidiel a **1** požiaru v dráhovom vozidle. Podrobný vývoj nehodovosti od roku 2017 do roku 2022 sa nachádza v Grafe 1.

Graf 1. Vývoj nehodovosti od roku 2017 do roku 2022



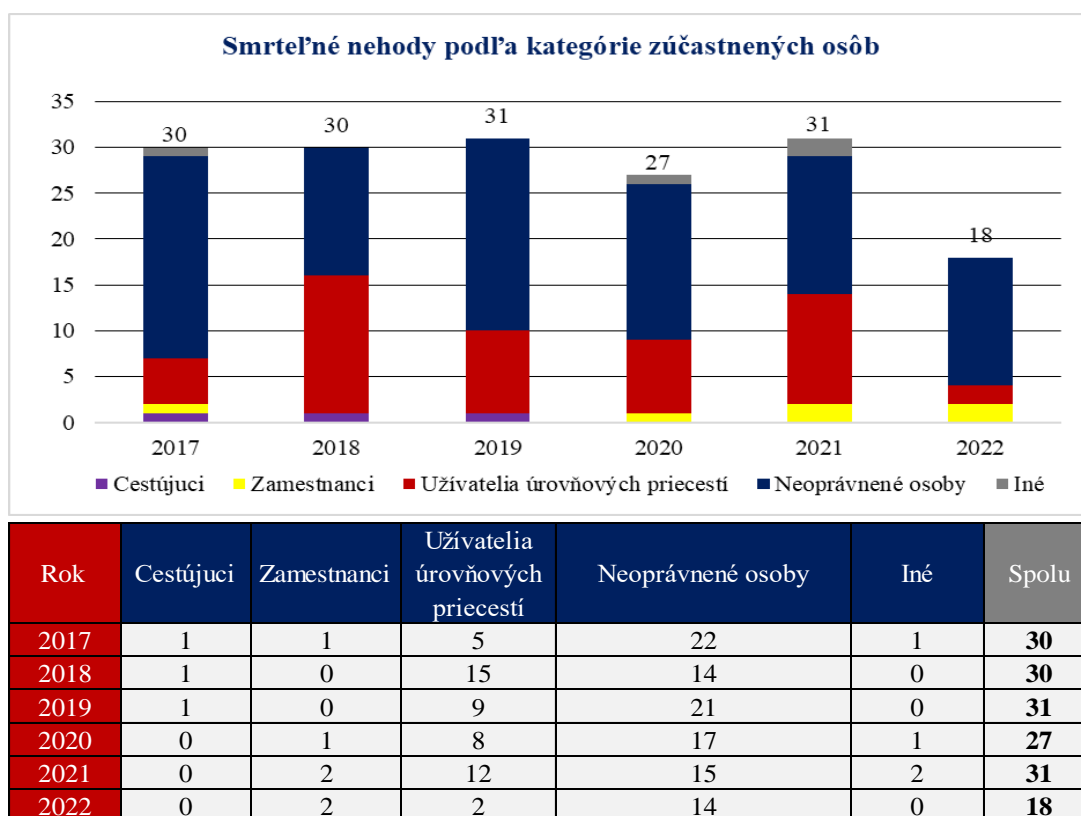
Rok	Zrážky vlakov	Vykoľajenia	Nehody na úrovňových priecestiach	Zrážka železničného vozidla s osobou v koľajisku	Požiare v dráhových vozidlách	Iné	Spolu
2017	1	1	14	48	1	0	65
2018	2	3	20	36	2	0	63
2019	2	2	16	42	0	0	62
2020	0	3	14	34	1	0	52
2021	0	3	21	26	1	5	56
2022	1	4	11	32	1	3	52

Zdroj: ŽSR, železničné podniky

Smrteľné nehody podľa kategórie zúčastnených osôb

Najväčší počet smrteľných nehôd je stále spôsobených neoprávneným vstupom osôb do dráhy a pohybom neoprávnených osôb v obvode dráhy. Za rok 2022 bolo evidovaných **14** prípadov smrteľných nehôd neoprávnených osôb, čo je v porovnaní s rokom 2021 pokles o **1** nehodu tohto druhu. Medzi časté smrteľné nehody taktiež patria nehody spôsobené užívateľmi úrovňových priecestí, v roku 2022 boli zaznamenané 2 nehody, je to najmä z dôvodu nerešpektovania cestných dopravných značení a svetelných signalizácií železničných priecestí. V roku 2022 došlo vďaka neustále zvyšujúcej sa úrovne bezpečnosti na železničných priecestiach k poklesu nehôd spôsobených užívateľmi úrovňových priecestí o 10 nehôd v porovnaní s rokom 2021. Podrobný prehľad nehôd podľa typu nehody sa nachádza v Grafe 2.

Graf 2. Smrteľné nehody podľa kategórie zúčastnených osôb



Zdroj: ŽSR, železničné podniky

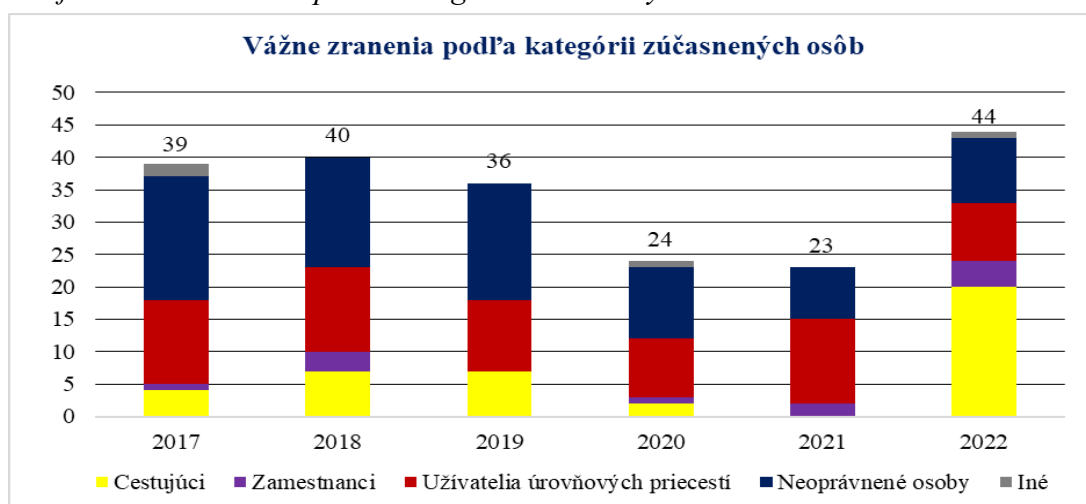
Vážne zranenia podľa kategórii zúčastnených osôb

V roku 2022 bolo vážne zranených celkovo **44 osôb**, čo je o **21** zranení viac ako v roku 2021. Tieto zranenia boli najčastejšie spôsobené zrážkami vlakov. V roku 2022 došlo

Príloha D: CSI indikátory

k vážnemu zraneniu 10 neoprávnených osôb pohybujúcich sa po dráhe a v jej obvode, t. j. o 2 vážne zranenia viac ako v roku 2021. Bez vážnych zranení sa nezaobišli ani zamestnanci manažéra infraštruktúry a železničných podnikov. V roku 2022 išlo o 4 zranenia zamestnancov vykonávajúcich činnosti potrebné pri prevádzkovaní dráhy a prevádzkovaní dopravy na dráhe, čo je oproti roku 2021 nárast o 2 zranenia. V roku 2021 nebol zaznamenaný žiaden prípad smrteľného alebo ťažkého zranenia cestujúcich, čo sa však o roku 2022 povedať nedá, pretože najviac ťažko zranených bolo práve cestujúcich a to v počte 20 osôb, čo je obrovský nárast v porovnaní s minulými rokmi. Podrobný prehľad vážnych zranených kategorizovaných podľa zúčastnených osôb sa nachádza v Grafe 3.

Graf 3. Vážne zranenia podľa kategórii zúčastnených osôb



Rok	Cestujúci	Zamestnanci	Užívatelia úrovňových priecestí	Neoprávnené osoby	Iné	Spolu
2017	4	1	13	19	2	39
2018	7	3	13	17	0	40
2019	7	0	11	18	0	36
2020	2	1	9	11	1	24
2021	0	2	13	8	0	23
2022	20	4	9	10	1	44

Zdroj: ŽSR, železničné podniky

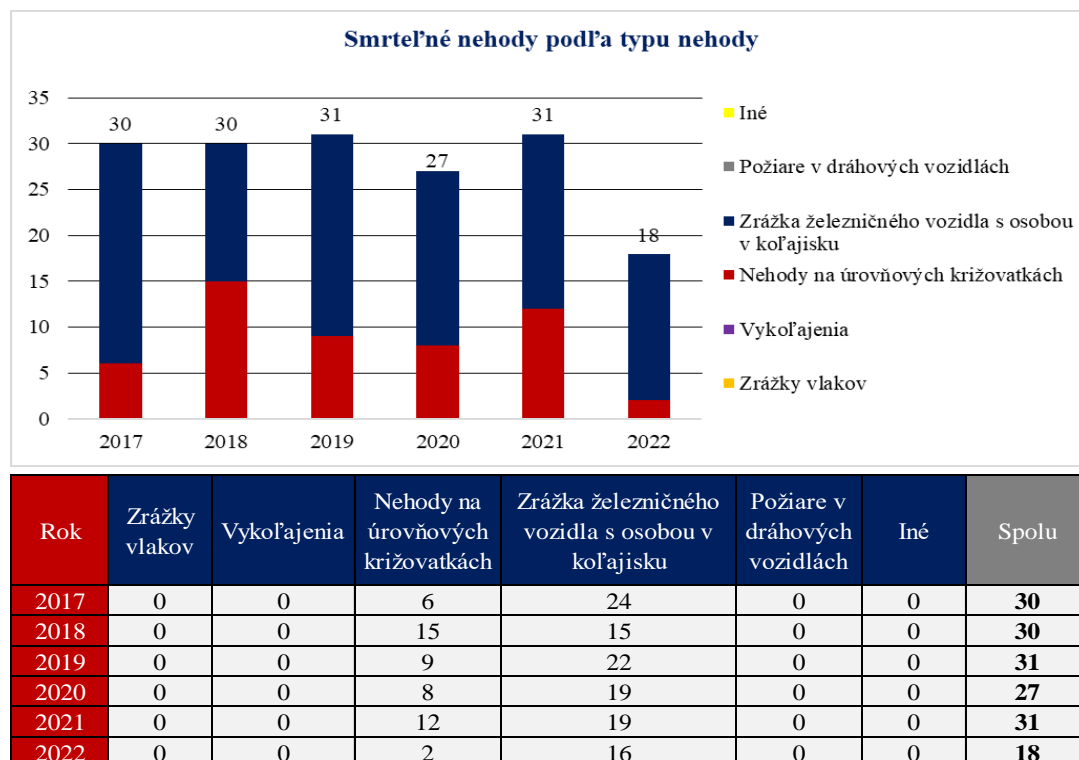
Smrteľné nehody podľa typu nehody

Za predchádzajúci kalendárny rok bolo na železničnej sieti SR zaznamenaných celkovo 18 smrteľných nehôd. Počet smrteľných nehôd je z dlhodobého hľadiska stagnujúci, rok 2022, bol rokom, kedy bol konečne zaznamenaný rapidný pokles v počte smrteľných nehôd. Smrteľné nehody sú najčastejšie spôsobené zrážkou železničného vozidla s osobou

Príloha D: CSI indikátory

v koľajisku. V roku 2022 bolo evidovaných **16** prípadov zrážok železničného vozidla s osobou v koľajisku. Jedná sa predovšetkým o osoby, ktoré bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy vstupujú na dráhu a v obvode dráhy na miesta, ktoré nie sú prístupné verejnosti, čo častokrát vedie k tragédiám. Druhým najčastejším dôvodom smrteľných nehôd sú nehody spôsobené na úrovňových križovatkách, kedy užívatelia priecestia porušujú základe pravidlá cestnej premávky tým, že nerešpektujú dopravné značenia, ako aj výstražnú svetelnú a zvukovú signalizáciu, a riskantným a bezhlavým spôsobom vstupujú na železničné priecestia. V roku 2022 bol oproti roku 2021 zaznamenaný pokles počtu týchto nehôd z 12 na 2. K smrteľným nehodám spôsobených iným typom nehody v roku 2022 nedošlo. Podrobný prehľad smrteľných nehôd sa nachádza v Grafe 4.

Graf 4. Smrteľné nehody podľa typu nehody



Zdroj: ŽSR, železničné podniky

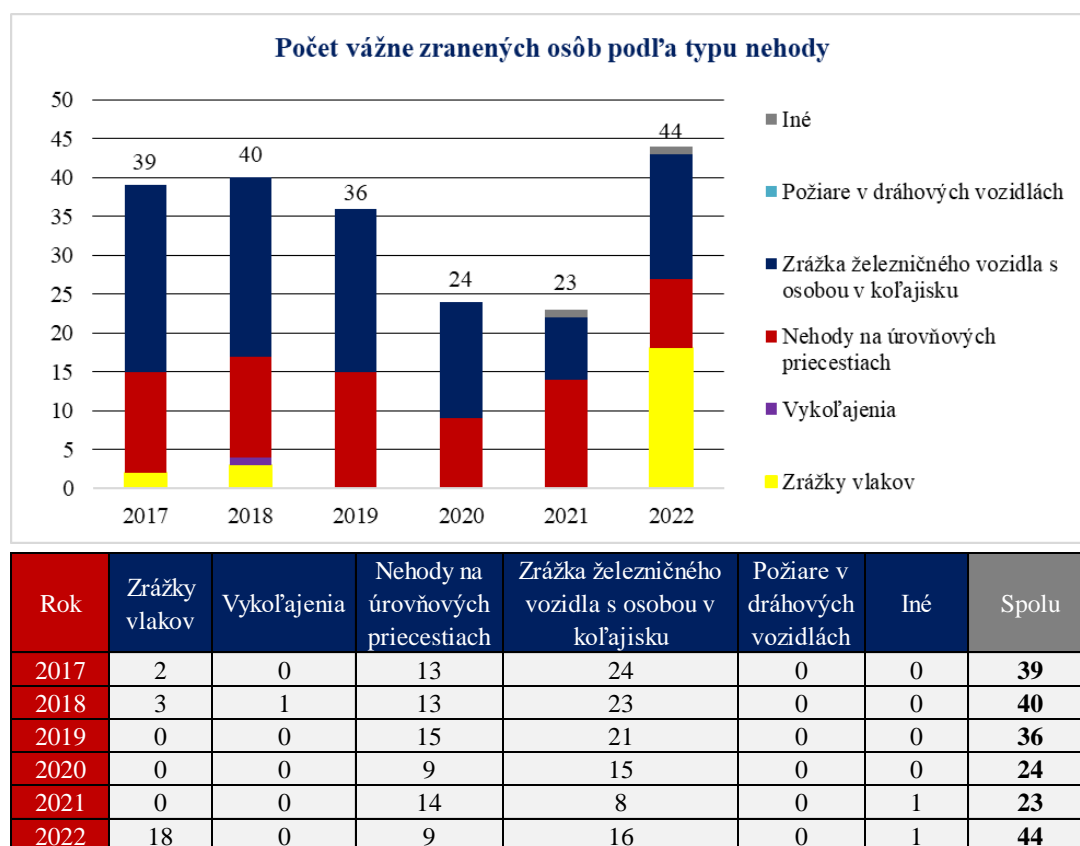
Počet vážne zranených osôb podľa typu nehody

Rok 2022 bol za posledné roky najhorším a najnešťastnejším rokom, pretože od roku 2017 bol práve v roku 2022 dosiahnutý najväčší počet zranených osôb. V roku 2022 bolo na železničnej sieti SR evidovaných celkovo **44 prípadov vážnych zranení osôb**, čo je až o **21** prípadov viac ako v roku 2021. Najväčší počet zranení bolo v roku 2022 spôsobených

Príloha D: CSI indikátory

nehodami ako sú zrážky vlakov, zrážky s prekážkami vo vnútri priechodového prierezu a zrážky vlakov s dráhovými vozidlami, celkovo teda išlo o konkrétne 18 prípadov tohto druhu nehôd. Nasledovali zranenia spôsobené zrážkou železničného vozidla s osobou v koľajisku, počet týchto zraní bol 16. Ďalej to boli zranenia na úrovňových priecestiach, konkrétne išlo o 9 nehôd tohto typu. V roku 2022 obdobne ako v roku 2021 bolo taktiež zaznamenané 1 vážne zranenie inej osoby na nástupišti. Grafické znázornenie a podrobný prehľad počtu vážne zranených osôb podľa typu nehody sa nachádza v Grafe 5.

Graf 5. Počet vážne zranených osôb podľa typu nehody



Zdroj: ŽSR, železničné podniky