ZBIERKA ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2010

Vyhlásené: 17.11.2010 Vyhlásená verzia v Zbierke zákonov Slovenskej republiky

Obsah tohto dokumentu má informatívny charakter.

433

ZÁKON

z 21. októbra 2010,

ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony

Národná rada Slovenskej republiky sa uzniesla na tomto zákone:

Čl. I

Zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 4 odsek 1 znie:

„(1) V obvode dráhy je zakázané

a) vysádzať stromy a kry,

b) bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy a bez povolenia špeciálneho stavebného úradu umiestňovať stavby, reklamné, propagačné a informačné zariadenia, ktoré nesúvisia s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe.“.

2. V § 4 ods. 2 prvá veta znie:

„V obvode dráhy nemožno vykonávať činnosti, ktoré by mohli ohroziť dráhu alebo dopravu na dráhe; činnosti, ktoré nesúvisia s prevádzkou dráhy ani s dopravou na dráhe možno vykonávať len so súhlasom prevádzkovateľa dráhy.“.

3. V § 4 sa vypúšťajú odseky 5 a 6. Doterajšie odseky 7 a 8 sa označujú ako odseky 5 a 6.

4. V § 4 ods. 5 prvá veta znie: „Bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy nemôžu vstupovať osoby na dráhu a v obvode dráhy na miesta, ktoré nie sú prístupné verejnosti.“.

5. V § 4 ods. 6 sa číslovka „7“ nahrádza číslovkou „5“.

6. V § 17 ods. 2 sa za slová „môžu vykonávať len“ vkladajú slová „fyzické osoby alebo“.

7. V § 17 ods. 4 písm. a) sa na začiatku vkladajú slová „je držiteľom dokladu o odbornej spôsobilosti podľa § 18, alebo“.

8. V § 18 ods. 1 sa za slová „spôsobilosti určených technických zariadení“ vkladajú slová „činnosti na určených technických zariadeniach elektrických, ich projektovanie a konštruovanie,“.

9. V § 18 ods. 2 sa na konci pripájajú tieto slová: „alebo ním poverená právnická osoba“.

10. V § 18 ods. 3 úvodnej vete sa za slová „vydá bezpečnostný orgán“ vkladajú slová „alebo ním poverená právnická osoba“.

11. V § 18 ods. 3 písm. e) a ods. 4 písm. b) sa slová „v určenom“ nahrádzajú slovami „v poverenom“.

12. V § 19 ods. 2 sa na konci pripájajú tieto slová: „alebo Železničnej polícii“.
13. V § 19 ods. 3 prvej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „alebo Železničnej polície“ a v druhej vete sa za slová „Policajného zboru“ vkladajú slová „alebo Železničnej polície“.
14. V § 21 ods. 2 prvej vete sa za slová „typu železničného vozidla“ vkladajú slová „alebo jeho podstatnej zmeny“.
15. V § 21 ods. 2 sa za prvú vetu vkladá nová druhá veta, ktorá znie: „Na schválenie podstatnej zmeny na železničnom vozidle sa preukazuje zhoda s technickými špecifikáciami v rozsahu zodpovedajúcom vykonanej zmene.“.
16. V § 21 sa za odsek 4 vkladá nový odsek 5, ktorý znie:

„(5) Ak je na schválenie typu alebo podstatnej zmeny železničného vozidla potrebné vykonať skúšky počas chodu a skúšobnú prevádzku, skúšky a skúšobnú prevádzku možno vykonať na základe povolenia bezpečnostného orgánu a za podmienok určených prevádzkovateľom dráhy.“.
Doterajšie odseky 5 až 7 sa označujú ako odseky 6 až 8.

17. V § 22 ods. 3 sa na konci pripája táto veta: „Ak je na schválenie typu alebo podstatnej zmeny typu dráhového vozidla potrebné vykonať skúšky počas chodu a skúšobnú prevádzku, skúšky a skúšobnú prevádzku možno vykonať na základe povolenia schvaľovacieho orgánu a za podmienok určených prevádzkovateľom dráhy.“.
18. V § 24 ods. 1 sa slová „§ 21 ods. 7“ nahrádzajú slovami „§ 21 ods. 8“.
19. § 24 sa dopĺňa odsekom 3, ktorý znie:

„(3) Schvaľovací orgán môže v prípade výskytu porúch na vozidlách schváleného typu určiť vykonanie mimoriadnej technickej kontroly dráhového vozidla v potrebnom rozsahu.“.
20. V § 39 ods. 4 sa slovo „úrad“ nahrádza slovom „orgán“.
21. V § 61 ods. 1 písm. c) sa nad slovo „predpisu“ umiestňuje odkaz „[15a])“.
Poznámka pod čiarou k odkazu 15a znie:

„15a) Nariadenie Rady (EHS) č. 1192/69 z 26. júna 1969 o spoločných pravidlách normalizácie účtovnej závierky železničných podnikov (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 1; Ú. v. ES L 156, 28. 6. 1969) v platnom znení.“.

22. V § 70 ods. 3 písm. a) sa vypúšťa slovo „palubné“.
23. V § 78 ods. 7 úvodnej vete sa na konci pripájajú tieto slová: „v rozsahu zoznamu kontrolných parametrov uvedených v prílohe č. 14“.
24. V § 80 ods. 1 sa slovo „úradu“ nahrádza slovom „orgánu“.
25. V § 82 ods. 5 sa na konci pripája tento text: „Prvé obdobie oznamovania bezpečnostných indikátorov Európskej železničnej agentúre je rok 2010. Bezpečnostné indikátory sa predkladajú oddelene, ak sa týkajú činností na iných ako železničných dráhach. Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti, a to najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.“.
26. V § 92 ods. 2 písm. c) sa za slová „udalosť než je“ vkladajú slová „vážna alebo menšia“.
27. V § 94 ods. 1 a 2 sa za slová „Policajného zboru“ vkladajú slová „alebo Železničnej polície“.
28. V § 94 ods. 3 sa za slová „Policajnému zboru“ vkladá čiarka a slová „Železničnej polícii“.
29. V § 95 ods. 1 sa na konci pripájajú tieto slová: „a majú dosah na bezpečnosť systému“.
30. V § 97 ods. 2 úvodnej vete sa vypúšťajú slová „v čo najkratšom možnom čase“ a za slovo „vyšetrovateľovi“ sa vkladá čiarka a slová „ak tomu nebráni vyšetrovanie,[30a])“.
Poznámka pod čiarou k odkazu 30a znie:

„30a) § 200 až 202 Trestného poriadku v znení zákona č. 305/2009 Z. z.“.

31. V § 102 ods. 2 písm. a) sa čiarka za slovami „parametroch dráh“ nahrádza spojkou „a“ a vypúšťajú sa slová „a o skúšobnej prevádzke, o vzájomnom styku dráh“.

32. V § 102 ods. 2 písm. b) sa za slová „dopravy na dráhach“ vkladajú slová „o schvaľovaní typu dráhového vozidla a jeho podstatnej zmeny, o vydávaní a odnímaní technického preukazu dráhového vozidla,“.

33. V § 102 ods. 2 písm. c) sa vypúšťajú slová „a špecifikácií určených technických zariadení“ a na konci sa vypúšťa čiarka a pripájajú tieto slová: „a o poverovaní právnických osôb podľa § 16 ods. 3, § 17 ods. 3 a § 18 ods. 2,“.

34. V § 102 ods. 2 písm. d) sa za slovami „o druhu skúšok“ spojka „a“ nahrádza čiarkou a na konci sa pripájajú tieto slová: „a požiadavky na poverovanie právnických osôb podľa odseku 1 písm. q) prvého a druhého bodu,“.

35. V § 103 ods. 2 písm. d) sa za slovo „súčastí“ vkladá čiarka a slová „pre stavby v obvode dráhy, ktoré neslúžia na prevádzku dráhy alebo na dopravu na dráhe“.

36. V § 106 ods. 3 písm. b) sa za slová „činnosti zabezpečujú“ vkladajú slová „fyzické osoby alebo“.

37. V § 108 ods. 1 písm. a) sa za slovo „vykonáva“ vkladajú slová „v obvode železničnej dráhy alebo“.

38. V § 108 ods. 1 písm. e) sa vypúšťajú slová „bez súhlasu prevádzkovateľa dráhy na dráhu, do obvodu dráhy alebo“.

39. V § 108 odsek 4 znie:

„(4) Priestupky podľa odseku 1 prejednáva bezpečnostný orgán, a ak boli spáchané v obvode železničných dráh, aj Železničná polícia.“.

40. V § 109 ods. 4 písm. d) sa za slová „Policajného zboru“ vkladajú slová „alebo Železničnej polície“.

41. V prílohe č. 2 treťom bode prvej vete sa slovo „palubných“ nahrádza slovom „vozidlových“.

42. Príloha č. 8 znie:

„Príloha č. 8 k zákonu č. 513/2009 Z. z.

ŠTRUKTÚRA VÝROČNEJ SPRÁVY O BEZPEČNOSTÝCH INDIKÁTOROCH

I. Vymedzenie pojmov

1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

1.1 Závažnou nehodou sa rozumie každá nehoda, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba, 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.

1.2 Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 eur.

1.3 Značným narušením prepravy sa rozumie, ak vlaková doprava na hlavnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.

1.4 Vlakom sa rozumie jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo koľajovými vozidlami, alebo jedno samostatne idúce koľajové vozidlo, ktoré sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu. Samotne sa pohybujúci rušeň sa považuje za vlak.

1.5 Zrážkou vlakov vrátane zrážok s prekážkami vo vnútri priechodného prierezu sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo s

a) posunovaným koľajovým vozidlom,

b) objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na koľaji alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ.

1.6 Vykoľajením vlakov sa rozumie každý prípad, keď aspoň jedno koleso vozidla vlaku zíde z koľajnice.

1.7 Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú napríklad chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.

1.8 Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle.

1.9 Požiarmi v železničných vozidlách sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v železničných vozidlách vrátane ich nákladu pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státí vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunu.

1.10 Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky vlakov, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, poškodenie osôb, ktoré je spôsobené pohybom železničného vozidla, ako aj požiare vo vozidlách.

1.11 Cestujúcim sa rozumie každá osoba, okrem personálu vlaku, ktorá cestuje železnicou. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.

1.12 Zamestnancami vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných osôb, ktoré sú dodávateľmi, sa rozumejú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem personál vlaku a osoby obsluhujúce železničné vozidlá a zariadenia infraštruktúry.

1.13 Užívateľmi priecestí sa rozumejú všetky osoby, ktoré používajú priecestia na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo.

1.14 Neoprávnenými osobami v železničných prevádzkových priestoroch sa rozumejú všetky osoby, ktoré sa nachádzajú v železničných prevádzkových priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, s výnimkou užívateľov priecestí.

1.15 Ostatnými osobami (tretie strany) sa rozumejú osoby, ktoré nie sú vymedzené ako cestujúci, zamestnanci vrátane personálu dodávateľov, užívatelia priecestí alebo neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch.

1.16 Usmrtenou osobou sa rozumie každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd.

1.17 Ťažko zranenou osobou sa rozumie každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu.

2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

2.1 Nehodou pri preprave nebezpečného tovaru sa rozumie každá nehoda alebo udalosť, ktorá je predmetom hlásenia podľa osobitného predpisu.[1])

2.2 Nebezpečným tovarom sa rozumejú látky a predmety, ktorých preprava je zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise.[1])

3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy

Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.

4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám

4.1 Lomom koľajnice sa rozumejú všetky koľajnice rozdelené na dva alebo viac kusov, alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm širokú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jej pojazdnej hrane.

4.2 Deformáciou koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou trate, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti pozastavenie fungovania trate alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.

4.3 Poruchami návestenia sa rozumejú poruchy návestného systému (infraštruktúry alebo železničného vozidla), ktorých výsledkom je, že návestné informácie nie sú také obmedzujúce, ako by mali byť.

4.4 Prejdením návesti zakazujúcej chod sa rozumie každé prejdenie, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v chode napriek zákazu.

Prejdením napriek zákazu sa rozumie prejdenie

a) svetelnej návesti alebo návestidla prikazujúceho zastavenie, keď nefunguje automatický systém riadenia vlakov alebo automatické vlakové zabezpečovacie zariadenie,

b) konca zabezpečenej vlakovej cesty nastaveného v automatickom systéme riadenia vlakov alebo automatickom vlakovom zabezpečovacom zariadení,

c) za bod oznámený podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,

d) napriek návestidlám zakazujúcim chod okrem koľajových zarážadiel alebo ručnej návesti.

Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez pohonu alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú po trati, pričom nezastanú na signál, ktorý im to prikazuje. Nepatria sem prípady, keď návesť z akéhokoľvek dôvodu nie je zmenená na zakazujúcu s predstihom dostatočným na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak.

Bezpečnostný orgán môže predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a nahlasuje aspoň jeden spoločný bezpečnostný indikátor obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.

4.5 Lomom kolies a náprav sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodili podstatné časti kolies a náprav a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody, vykoľajenia alebo zrážky.

5. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

5.1 Automatickým vlakovým zabezpečovacím zariadením sa rozumie systém, ktorý posilňuje rešpektovanie signálov a rýchlostných obmedzení prostredníctvom kontroly rýchlosti vrátane automatického zastavenia na signál.

5.2 Priecestím sa rozumie úrovňové kríženie cestnej komunikácie a železničnej dráhy uznané prevádzkovateľom dráhy a otvorené verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach, ani priechody cez koľaje určené výhradne pre zamestnancov.

5.3 Cestnou komunikáciou sa rozumie každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane chodníkov pre chodcov a bicykle, alebo iná cesta určená na priechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.

5.4 Aktívnym priecestím sa rozumie úrovňové priecestie, na ktorom sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení, ak je pre užívateľa nebezpečné prejsť cez priecestie.

a) Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení

1. polovičné alebo plné závory,
2. zábrany,

b) Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach

1. viditeľné signály: svetlá,
2. počuteľné signály: napríklad zvony, trúby, klaksóny,
3. fyzické zariadenia: napríklad vibrácia v dôsledku cestných prahov.

Aktívne priecestia sa delia na:

1. Priecestie s automatickou ochranou alebo výstrahou pre užívateľa, ktorým sa rozumie priecestie, kde automatickú ochranu alebo výstrahu aktivuje prichádzajúci vlak a členia sa do kategórií

a) s automatickou výstrahou pre užívateľa,

b) s automatickou ochranou užívateľa,

c) s automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa,

d) s automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa a s automatickou ochranou železníc.

Ochranou železníc sa rozumie signál alebo iný systém ochrany vlaku, ktorý umožní vlaku pokračovať iba v prípade, že priecestie je pre užívateľa chránené a bez prekážok, a to prostredníctvom kontroly alebo zisťovania prekážok.

2. Priecestie s manuálnou ochranou alebo výstrahou pre užívateľa, ktorým sa rozumie priecestie, kde sa ochrana alebo výstraha aktivuje manuálne a nie je s ňou prepojená železničná signalizácia dovoľujúca vlaku prechádzať iba v prípade, že ochrana alebo výstraha je na priecestí aktivovaná a členia sa do kategórií

a) s manuálnou výstrahou pre užívateľa,

b) s manuálnou ochranou užívateľa,

c) s manuálnou ochranou a výstrahou pre užívateľa.

5.5 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný.

6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti

Auditom sa rozumie systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získavania audítorských dôkazov a ich objektívneho vyhodnocovania s cieľom určiť rozsah plnenia kritérií auditu.

7. Definície jednotiek merania

7.1 Vlakovým kilometrom sa rozumie jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, v opačnom prípade sa použije štandardná sieťová vzdialenosť medzi

východiskovým bodom a cieľom. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu, ktorý podáva správu.

7.2 Osobokilometrom sa rozumie jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území subjektu, ktorý podáva správu.

7.3 Traťovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch, vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Pri viackoľajných dráhach sa počíta iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom.

7.4 Koľajovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Na dráhe s viacerými koľajami sa počíta dĺžka každej koľaje.

II. Spoločné metódy výpočtu hospodárskeho dopadu nehôd

1. Hodnotu zabránenia obeti pri nehode tvorí:

1.1 Samotná hodnota bezpečnosti: hodnota ochoty platiť založená na oznámených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.

1.2 Priame a nepriame náklady: odhadnuté hodnoty nákladov zložené z

a) nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,

b) nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné a súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,

c) výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.

2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych alebo nepriamych nákladov:

Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto aspektov:

a) odhady, ktoré sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom založeným na hodnote ochoty platiť, podľa uvedených preferenčných metód,

b) vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek, alebo príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými, alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,

c) metóda odvodzovania hodnôt ochoty platiť: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných a zmysluplných otázok kladených respondentom.

Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.

3. Náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia znamenajú náklady železničných podnikov, alebo prevádzkovateľov dráhy stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.

4. Náklady na materiálne škody spôsobené koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre znamenajú náklady na nové železničné vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky, alebo manažéri

infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájmom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.

5. Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd znamenajú peňažnú hodnotu oneskorení užívateľov železničnej dopravy, ktorými sú cestujúci a zákazníci nákladnej dopravy v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:

VT = peňažná hodnota úspory cestovnej doby

Hodnota času cestujúceho vo vlaku za hodinu:

VT_P = [VT cestujúcich do zamestnania]*[priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich do zamestnania za rok] + [VT cestujúcich mimo zamestnania]*[Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok]

VT v eurách na jedného cestujúceho za hodinu

Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):

VT_F = [VT nákladného vlaku]*[(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)]

VT v eurách na jednu tonu nákladu za hodinu

Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonový kilometer)/(vlakový kilometer)

C_M = Náklady na 1 minútu meškania vlaku

Osobný vlak

$C_{MP} = K_1*(VT_P/60)*[(osobokilometer) / (vlakový kilometer)]$

Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakový kilometer)

Nákladný vlak

$C_{MF} = K_2* (VT_F/60)$

Hodnota faktorov K_1a K_2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou meškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku meškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežná cestovná doba.

Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = C_{MP}*(minúty meškania vlakov osobnej prepravy) + C_{MF} *(minúty meškania nákladných vlakov)

Oblasť uplatňovania tohto vzorca

Náklady meškania sa vypočítavajú pre všetky nehody, závažné, ako aj nezávažné.

Meškania sa vypočítajú takto:

a) skutočné meškania na železničných dráhach, kde došlo k nehodám,

b) skutočné meškania, alebo v prípade, že to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.

III. Spoločné bezpečnostné indikátory

1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody

1.1 Celkový počet a priemerný počet závažných nehôd pripadajúcich na vlakové kilometre, členený na tieto druhy nehôd:

a) zrážky vlakov, vrátane zrážok s prekážkami vo vnútri prechodového prierezu,

b) vykoľajenie vlakov,

c) nehody na priecestiach vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci,

d) nehody so zranením osôb, ktoré spôsobil pohyb železničného vozidla, s výnimkou samovrážd,

e) požiare v železničných vozidlách,

f) ostatné nehody.

Každá závažná nehoda sa uvedie pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie, napríklad požiar po vykoľajení.

1.2. Celkový počet a priemerný počet pripadajúci na vlakové kilometre ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:

a) cestujúci aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a osobných vlakových kilometrov,

b) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov,

c) užívatelia priecestí,

d) neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,

e) ostatné osoby.

Pri bezpečnostných indikátoroch vzťahujúcich sa k nehodám podľa tohto bodu sa použije osobitný predpis, [2]) pokiaľ sú informácie k dispozícii.

2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar

Celkový počet a priemerný počet nehôd pri preprave nebezpečného tovaru pripadajúci na vlakové kilometre členený do týchto kategórií:

a) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v spoločných vymedzeniach bezpečnostných indikátorov a v spoločných metódach výpočtu nákladov v prípade nehôd,

b) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok.

3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy

Celkový a priemerný počet samovrážd pripadajúci na vlakové kilometre.

4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám (incidenty)

Celkový a priemerný počet pripadajúci na vlakové kilometre:

a) lomov koľajníc,

b) deformácií koľají,

c) porúch návestenia,

d) prejdení návesti zakazujúcej chod,

e) lomov kolies a náprav používaných koľajových vozidiel.

Všetky takéto okolnosti (incidenty) je potrebné hlásiť, bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd a oznamujú sa v rámci bezpečnostných indikátorov pre predchádzajúce okolnosti. Nehody, ku ktorým došlo, ak sú závažné, sa oznamujú v rámci bezpečnostných indikátorov pre nehody uvedené v bode 1.

5. Bezpečnostné indikátory na výpočet hospodárskeho dopadu nehôd

Celková suma v eurách a pomerná suma pripadajúca na vlakové kilometre:

a) počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode,

b) náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia,

c) náklady na materiálne škody spôsobené železničným vozidlám alebo infraštruktúre,

d) náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.

Bezpečnostný orgán oznámi buď náklady na všetky nehody, alebo iba náklady na závažné nehody. Vybraná možnosť musí byť jednoznačne uvedená vo výročnej správe podľa § 91.

Hodnota zabránenia obeti pri nehode je hodnota, ktorá sa pripisuje zabráneniu obeti pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody.

6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie

6.1. Percentuálny podiel tratí s automatickým vlakovým zabezpečovacím zariadením v prevádzke, percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím funkčných systémov automatického vlakového zabezpečovacieho zariadenia.

6.2. Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometre koľají) rozdelených takto:

a) aktívne priecestia s

1. automatickou výstrahou pre užívateľa,
2. automatickou ochranou užívateľa,
3. automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa,
4. automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa a automatickou ochranou železníc,
5. manuálnou výstrahou pre užívateľa,
6. manuálnou ochranou užívateľa,
7. manuálnou ochranou a výstrahou pre užívateľa,

b) pasívne priecestia.

7. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti

Interné audity vykonané manažérom infraštruktúry a železničnými podnikmi podľa dokumentácie systému riadenia bezpečnosti, celkový počet vykonaných auditov a percentuálny podiel požadovaných alebo plánovaných auditov.

8. Definície

Spoločné vymedzenia bezpečnostných indikátorov a spoločné metódy výpočtu nákladov pri nehodách sú uvedené v spoločných vymedzeniach bezpečnostných indikátorov a v spoločných metódach výpočtu nákladov pri nehodách.“.

43. V prílohe č. 9 sa vypúšťa 3. bod.
Doterajšie body 4 až 7 sa označujú ako body 3 až 6.

44. V prílohe č. 14 prvý bod znie:

„1. Zoznam parametrov

1.1 Všeobecná dokumentácia
Zahŕňa všeobecnú dokumentáciu vrátane opisu nového, obnoveného alebo modernizovaného vozidla a jeho zamýšľaného využívania, informácií o konštrukcii, opravách, prevádzke a údržbe, technického dokumentu a iné.

1.2 Konštrukčné a mechanické časti
Zahŕňa napríklad mechanickú pevnosť a prepojenie medzi vozidlami vrátane ťahadlového a nárazníkového ústrojenstva, priechodov, pevnosť konštrukcie a vybavenie vozidla (napríklad sedadlá), únosnosť, pasívna bezpečnosť vrátane odolnosti proti nárazu vnútornej a vonkajšej časti.

1.3 Interakcia vozidlo – koľaj a obrys vozidla
Zahŕňa napríklad mechanické rozhrania s infraštruktúrou vrátane statického a dynamického správania, tolerancií a spojov, rozchod kolies, pojazd a podobne.

1.4 Brzdové zariadenia
Zahŕňa napríklad komponenty brzdového zariadenia vrátane protisklzovej ochrany, brzdové ovládacie zariadenie a brzdné vlastnosti v režime prevádzkového, núdzového a parkovacieho brzdenia.

1.5 Zariadenia slúžiace pre cestujúcich
Zahŕňa napríklad zariadenia pre cestujúcich a prostredie pre cestujúcich vrátane okien a dverí pre cestujúcich, požiadavky pre osoby so zníženou pohyblivosťou a podobne.

1.6 Environmentálne podmienky a aerodynamické účinky
Zahŕňajú vplyv životného prostredia na vozidlo a vplyv vozidla na životné prostredie vrátane aerodynamických podmienok a rozhrania medzi vozidlom a traťovou časťou železničného systému a rozhrania s vonkajším prostredím a iné.

1.7 Požiadavky na vonkajšie varovanie, označenie, funkcie a integritu softvéru
Zahŕňa napríklad bezpečnostné funkcie s vplyvom na správanie vlaku vrátane vlakového vedenia.

1.8 Vozidlový zdroj napájania a riadiace systémy
Zahŕňa napríklad vozidlové pohonné, napájacie a riadiace systémy, ako aj rozhranie vozidla a napájacej infraštruktúry a všetky aspekty elektromagnetickej kompatibility.

1.9 Zariadenia pre personál, rozhrania a prostredie
Zahŕňa napríklad vozidlové zariadenia, rozhrania, pracovné podmienky a prostredie pre personál vrátane kabín vodiča, rozhrania vodič – stroj.

1.10 Požiarna bezpečnosť a evakuácia

1.11 Servis
Zahŕňa napríklad vozidlové zariadenia a rozhrania na výkon servisu.

1.12 Vozidlové zariadenia riadenia, zabezpečenia a návestenia
Zahŕňa napríklad všetky vozidlové zariadenia nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti, pre riadenie a zabezpečenie pohybu vlaku schváleného pre prevádzku po sieti a ich vplyv na traťovú časť železničného systému.

1.13 Špecifické prevádzkové požiadavky
Zahŕňa napríklad špecifické prevádzkové požiadavky na vozidlá vrátane režimu prevádzky pri poruchách, opravy vozidla a podobne.

1.14 Zariadenia pre dopravu nákladu
Zahŕňa napríklad špecifické požiadavky na zariadenia a prostredie týkajúce sa dopravy nákladu vrátane zariadení osobitne vyžadovaných v prípade dopravy nebezpečných tovarov.“.

45. V prílohe č. 15 sa vypúšťajú body 2 a 4.
Doterajšie body 3, 5 a 6 sa označujú ako 2 až 4.

46. V prílohe č. 15 v 3. bode sa na konci pripájajú slová „a smernice Komisie 2009/149/ES z 27. novembra 2009, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné indikátory a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 313, 28. 11. 2009)“.

47. V prílohe č. 15 v 4. bode sa na konci pripájajú slová „v znení smernice Komisie 2009/131/ES zo 16. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 273, 17. 10. 2009)“.

Čl. II

Zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach sa mení a dopĺňa takto:

1. V § 2 ods. 2 sa slovo „tratiach“ nahrádza slovom „dráhach“.

2. V § 8 ods. 7 sa slová „osobného vlaku“ nahrádzajú slovami „vlaku osobnej dopravy“.

3. V § 36 ods. 2 písm. d) sa na konci pripájajú tieto slová: „a o poverovaní právnických osôb podľa odseku 1 písm. h)“.

4. V § 42 ods. 1 písmeno k) znie:

„k) ako rušňovodič alebo iná osoba, ktorá sa podieľa na zabezpečovaní dráhy alebo dopravy na dráhe spôsobí nehodu porušením povinností pravidiel platných pre prevádzku na dráhe.“.

5. V § 42 odsek 4 znie:

„(4) Priestupky podľa odseku 1 prejednáva bezpečnostný orgán, a ak boli spáchané v obvode železničných dráh aj Železničná polícia.“.

6. V § 44 ods. 4 sa na konci pripájajú tieto slová: „ak regulačný orgán nerozhodne inak.“.

7. V § 46 ods. 13 prvej vete sa za slová „V roku 2010“ vkladajú slová „a v roku 2011“ a v druhej vete sa číslo „2011“ nahrádza číslom „2012“.

Čl. III

Zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení zákona Slovenskej národnej rady č. 524/1990 Zb., zákona Slovenskej národnej rady č. 266/1992 Zb., zákona Slovenskej národnej rady č. 295/1992 Zb., zákona Slovenskej národnej rady č. 511/1992 Zb., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 237/1993 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 42/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 248/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 249/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 250/1994 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 202/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 207/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 265/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 285/1995 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 160/1996 Z. z., zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 168/1996 Z. z., zákona č. 143/1998 Z. z., nálezu Ústavného súdu Slovenskej republiky č. 319/1998 Z. z., zákona č. 298/1999 Z. z., zákona č. 313/1999 Z. z., zákona č. 195/2000 Z. z., zákona č. 211/2000 Z. z., zákona č. 367/2000 Z. z., zákona č. 122/2001 Z. z., zákona č. 223/2001 Z. z., zákona č. 253/2001 Z. z., zákona č. 441/2001 Z. z., zákona č. 490/2001 Z. z., zákona č. 507/2001 Z. z., zákona č. 139/2002 Z. z., zákona č. 422/2002 Z. z., zákona č. 190/2003 Z. z., zákona č. 430/2003 Z. z., zákona č. 510/2003 Z. z., zákona č.515/2003 Z. z., zákona č. 534/2003 Z. z., zákona č. 364/2004 Z. z., zákona č. 533/2004 Z. z., zákona č. 656/2004 Z. z., zákona č. 570/2005 Z. z., zákona č. 650/2005 Z. z., zákona č. 211/2006 Z. z., zákona č. 224/2006 Z. z., zákona č. 250/2007 Z. z., zákona č. 547/2007 Z. z., zákona č. 666/2007 Z. z., zákona č. 86/2008 Z. z., zákona č. 245/2008 Z. z, zákona č. 298/2008 Z. z., zákona č. 445/2008 Z. z, zákona č.479/2008 Z. z, zákona č. 491/2008 Z. z., zákona č. 8/2009 Z. z., zákona č. 70/2009 Z. z., zákona č. 72/2009 Z. z., zákona č. 191/2009 Z. z., zákona č. 206/2009 Z. z., zákona č. 387/2009 Z. z., zákona č. 465/2009 Z. z., zákona č. 513/2009 Z. z. a zákona č. 60/2010 Z. z. sa mení takto:

1. V § 52 písmeno c) znie:

„c) orgány Železničnej polície, ak ide o priestupky na úseku ochrany pred alkoholizmom a inými toxikomániami podľa § 30 ods. 1 písm. a) a b) a priestupky proti majetku podľa § 50, ak boli priestupky spáchané v obvode železničných dráh alebo ak tak ustanoví osobitný zákon.“.

2. V § 58 ods. 3 písm. b) sa slová „podľa § 52 písm. c) a v blokovom konaní“ nahrádzajú slovami „vrátane priestupkov, ktoré sú oprávnené prejednať v blokovom konaní,“.

Čl. IV

Tento zákon nadobúda účinnosť 1. decembra 2010.

Ivan Gašparovič v. r.

Richard Sulík v. r.

Iveta Radičová v. r.

1) Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 205/2009 Z. z.).
Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) – Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 166/2010 Z. z.).

2) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7; Ú. v. ES L 14, 21. 1. 2003) v platnom znení.

Vydavateľ Zbierky zákonov Slovenskej republiky a prevádzkovateľ právneho a informačného portálu Slov-Lex dostupného na webovom sídle www.slov-lex.sk je Ministerstvo spravodlivosti Slovenskej republiky, Župné námestie 13, 813 11 Bratislava, tel.: 02 571 01 000, e-mail: helpdesk@slov-lex.sk.