|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **SMERNICA KOMISIE 2009/131/ES**  **zo 16. októbra 2009,**  **ktorou sa mení a dopĺňa príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve**  (Text s významom pre EHP) | | | **Zákon, 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** | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Člá-nok  (Č.O, V, P) | Text | Spô-sob  trans-pozície | Čís-lo | Člá-nok  (Č, §, O, V, P) | Text | Zho-da | Poz-nám-ky |
| Č 1 | Oddiel 1 prílohy VII k smernici 2008/57/ES sa nahrádza  znením stanoveným v prílohe k tejto smernici. |  |  |  |  |  |  |
| Č 2 | Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou do 19. júla 2010. Bezodkladne o tom informujú Komisiu.  Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty. | N |  |  | Tento zákon nadobúda účinnosť dňa 1. novembra 2010    31. Príloha č. 15 sa dopĺňa siedmym a ôsmym bodom, ktoré znejú:  „„7. Smernica Komisie 2009/131/ES zo 16. októbra 2009, ktorou sa mení a dopĺňa príloha VII k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 273, 17.10.2009).  8. Smernica Komisie 2009/149/ES z 27. novembra 2009, ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné indikátory a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd (Ú. v. EÚ L 313, 28.11.2009).“. |  |  |
| Č 3 | Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. | n. a. |  |  |  |  |  |
| Č 4 | Táto smernica je určená členským štátom. | n. a. |  |  |  |  |  |
| PRÍLOHA | 1. Zoznam parametrov  1.1. Všeobecná dokumentácia  *Všeobecná dokumentácia (vrátane opisu nového, obnoveného alebo modernizovaného vozidla a jeho zamýšľaného využívania,*  *informácií o dizajne, opravách, prevádzke a údržbe, technického dokumentu atď.)*  1.2. Konštrukčné a mechanické časti  *Mechanická neporušenosť a prepojenie medzi vozidlami (vrátane ťahadlového a nárazníkového ústrojenstva, lávok), pevnosť*  *konštrukcie a vybavenia vozidla (napr. sedadlá), úložný priestor, pasívna bezpečnosť (vrátane vnútornej a vonkajšej odolnosti*  *proti nárazu)*  1.3. Interakcia vozidlo – koľaj a obrys vozidla  *Mechanické prepojenia s infraštruktúrou (vrátane statického a dynamického správania, tolerancií a spojov, rozchod kolies,*  *podvozok atď.)*  1.4. Brzdové zariadenia  *Komponenty brzdového zariadenia (vrátane protisklzovej ochrany, brzdové ovládacie zariadenie a brzdné vlastnosti počas*  *prevádzky, v režime pohotovosti a v parkovacom režime)*  1.5. Zariadenie v súvislosti s cestujúcimi  *Zariadenia pre cestujúcich a prostredie pre cestujúcich (vrátane okien a dverí pre cestujúcich, požiadavky osôb so zníženou*  *mobilitou atď.)*  1.6. Environmentálne podmienky a aerodynamické vplyvy  *Vplyv životného prostredia na vozidlo a vplyv vozidla na životné prostredie (vrátane aerodynamických podmienok a rozhrania*  *medzi vozidlom a koľajovou časťou železničného systému a kontaktu s vonkajším prostredím)*  1.7. Externé varovania, označenia, funkcie a požiadavky na integritu softvéru  *Externé varovania, označenia, funkcie a integrita softvéru, napr. bezpečnostné funkcie s vplyvom na správanie vlaku vrátane*  *informačného systému vo vlaku*  1.8. Palubný napájací zdroj a riadiace systémy  *Palubné 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  *Palubné zariadenia, rozhrania, pracovné podmienky a prostredie pre personál (vrátane kabín vodiča, rozhrania vodič – stroj)*  1.10. Požiarna bezpečnosť a evakuácia  1.11. Servis  *Palubné zariadenia a rozhrania na výkon servisu*  1.12. Palubné riadenie, zabezpečenie a návestenie  *Celé palubné zariadenie nevyhnutné na zaistenie bezpečnosti a riadenie a zabezpečenie pohybu vlakov oprávnených na cestovanie*  *po sieti a jeho vplyv na koľajnicovú časť železničného systému*.  1.13. Špecifické prevádzkové požiadavky  *Špecifické prevádzkové požiadavky na vozidlá (vrátane režimu prevádzky za hraničných podmienok, opravy vozidla atď.)*  1.14. Zariadenie v súvislosti s nákladom  *Požiadavky týkajúce sa nákladu a životné prostredie (vrátane zariadení osobitne vyžadovaných v prípade nebezpečných tovarov)*  Vysvetlivky a príklady uvedené *kurzívou* slúžia iba na informačné účely a nepredstavujú definíciu parametrov. | N |  | Príloha č. 14  O: 1 | „1. Zoznam parametrov  1.1Všeobecná 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.“. |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Smernica Komisie 2009/149/ES z  27. novembra 2009 , ktorou sa mení a dopĺňa smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné indikátory a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd** | | | Zákon, 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 | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Člá-nok  (Č, O, V, P) | Text | Spô-sob  transpozície | Číslo | Člá-nok (Č, §, O, V, P) | Text | Zhoda | Poznámky |
| Č: 1 | Článok 1  Príloha I k smernici 2004/49/ES sa nahrádza textom prílohy k tejto smernici. | n.a. |  |  |  | N |  |
| Č: 2 | Článok 2  1. Členské štáty uvedú do účinnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 18. júna 2010. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení a tabuľku zhody medzi týmito ustanoveniami a touto smernicou.  Členské štáty uvedú priamo v prijatých opatreniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty.  2. Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice. | n.a. |  |  |  | N |  |
| O: 3 | Článok 3  Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v Úradnom vestníku Európskej únie. | n.a. |  |  |  | N |  |
| Č: 4 | Článok 4  Táto smernica je určená členským štátom.  V Bruseli 27. novembra 2009 | n.a. |  |  |  | N |  |
| Príl. I | "PRÍLOHA I  SPOLOČNÉ BEZPEČNOSTNÉ INDIKÁTORY  Bezpečnostné orgány oznamujú spoločné bezpečnostné indikátory každý rok. Prvé obdobie oznamovania je rok 2010.  Ak sa predkladajú indikátory týkajúce sa činností uvedených v článku 2 ods. 2 písm. a) a b), mali by sa predkladať oddelene.  Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.  Pri indikátoroch vzťahujúcich sa k nehodám uvedených pod číslom 1 sa použije nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy [1], pokiaľ sú informácie k dispozícii.  [1] Ú. v. ES L 14, 21.1.2003, s. 1. | N |  | § 82  O: 5 | „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.“. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 1 | 1. Indikátory vzťahujúce sa na nehody  1.1. Celkový počet a priemerný počet závažných nehôd (na vlakové kilometre), členený na tieto druhy nehôd:  - zrážky vlakov, vrátane zrážok s prekážkami vo vnútri prechodového prierezu,  - vykoľajenie vlakov,  - nehody na úrovňových križovatkách vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci,  - nehody s poškodením osôb, ktoré spôsobil pohyb železničného vozidla, s výnimkou samovrážd,  - požiare v železničných vozidlách,  - ostatné nehody.  Každá závažná nehoda sa uvedie pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie, napr. požiar po vykoľajení. | N |  | Príloha8,  O1 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 1.2 | 1.2. Celkový počet a priemerný počet (na vlakové kilometre) ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:  - cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a osobných vlakových kilometrov),  - zamestnanci vrátane personálu dodávateľov,  - užívatelia úrovňových križovatiek,  - neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,  - ostatné osoby. | N |  | Príloha8  O1.2 | 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 [[1]](#footnote-2)) pokiaľ sú informácie k dispozícii. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 2 | 2. Indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar  Celkový počet a priemerný počet (na vlakové kilometre) nehôd pri preprave nebezpečného tovaru členený do týchto kategórií:  - nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v dodatku,  - počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečných látok. | N |  | Príloha8  O 2 | **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.. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 3 | 3. Indikátory vzťahujúce sa na samovraždy  Celkový počet a priemerný počet samovrážd (na vlakové kilometre). | N |  | Príloha8  O 3 | **3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy**  Celkový a priemerný počet samovrážd pripadajúci na vlakové kilometre. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 4 | 4. Indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám  Celkový počet a priemerný počet (na vlakové kilometre):  - zlomených koľajníc,  - ohnutých koľajníc,  - porúch signalizácie,  - prejdení aj napriek signálu na zastavenie,  - zlomených kolies a ôs používaných železničných vozidiel.  Treba hlásiť všetky takéto okolnosti, bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd. Okolnosti predchádzajúce nehode sa oznamujú v rámci CSI pre predchádzajúce okolnosti. Nehody, ku ktorým došlo, ak sú závažné, sa oznamujú v rámci CSI pre nehody uvedené pod číslom 1. | N |  | Príloha8 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 5 | 5. Indikátory na výpočet nákladov na nehody  Celková suma v EUR a pomerná suma (na vlakové kilometre):  - počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti pri nehode (Value of Preventing a Casualty, VPC),  - náklady na odstránenie škôd spôsobených životnému prostrediu,  - náklady na materiálne škody spôsobené železničným vozidlám alebo infraštruktúre,  - náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.  Bezpečnostné orgány oznamujú buď náklady na všetky nehody, alebo iba náklady na závažné nehody. Vybraná možnosť musí byť jasne uvedená vo výročnej správe uvedenej v článku 18.  VPC je hodnota, ktorú spoločnosť pripisuje zabráneniu obeti pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody. | N |  | Príloha8  O 5 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 6 | 6. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie  6.1. Percentuálny podiel tratí s automatickým zabezpečením vlakov (ATP) v prevádzke, percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím fungujúcich systémov ATP. | N |  | Príloha8  O 6 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 6.2 | 6.2. Počet úrovňových križovatiek (celkom, na kilometer trate a na kilometre koľajníc) rozdelených podľa týchto ôsmich druhov:  a) aktívne úrovňové križovatky s:  i) automatickou výstrahou pre užívateľa;  ii) automatickou ochranou užívateľa;  iii) automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa;  iv) automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa a automatickou ochranou železníc;  v) manuálnou výstrahou pre užívateľa;  vi) manuálnou ochranou užívateľa;  vii) manuálnou ochranou a výstrahou pre užívateľa;  b) pasívne úrovňové križovatky. | N |  | Príloha8  O 6.2 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Č.7 | 7. Indikátory vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti  Interné audity vykonané manažérmi infraštruktúry a železničnými podnikmi podľa dokumentácie systému riadenia bezpečnosti, celkový počet vykonaných auditov a percentuálny podiel požadovaných (a/alebo plánovaných) auditov. | N |  | Príloha8  O 7 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 6.8 | 8. Definície  Spoločné vymedzenia CSI a spoločné metódy výpočtu nákladov v prípade nehôd sú uvedené v dodatku. | N |  | Príloha8  O 8 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok | Dodatok  Spoločné vymedzenia csi a spoločné metódy výpočtu nákladov v prípade nehôd  1. Indikátory vzťahujúce sa na nehody | N |  | Príloha8 | **Vymedzenie pojmov**  **1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody** | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.1 | 1.1. "Závažná nehoda" znamená každú nehodu, 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 dielňach, skladoch a depách. | N |  | Príloha8  O 1.1 | 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.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.2 | 1.2. "Značné poškodenie vozového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia" znamená poškodenie vo výške minimálne 150000 EUR. | N |  | Príloha8  1.2 | 1.2 Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 eur. | Ú |  |
| Príl. I  Dodat  Č. 1.3 | 1.3. "Značné narušenie prepravy" znamená, že vlakové služby na hlavnej železničnej trase sú pozastavené na minimálne šesť hodín. | N |  | Príloha8  1,3 | 1.3 Značným narušením prepravy sa rozumie, ak vlaková doprava na hlavnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.4 | 1.4. "Vlak" znamená jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo koľajovými vozidlami, alebo jedno koľajové vozidlo jazdiace samostatne, ktoré sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu. Lokomotíva, t. j. samotný pohybujúci sa rušeň, sa považuje za vlak. | N |  | Príloha8  O 1.4 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.5 | 1.5. "Zrážka vlakov vrátane zrážok s prekážkami vo vnútri prechodového prierezu" znamená čelnú, zadnú alebo bočnú zrážku časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo s:  i) posunovaným železničným vozidlom;  ii) objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na koľaji alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na úrovňových križovatkách a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ). | N |  | Príloha8  O 1.5 | 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) objektami nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na koľaji alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 1.6 | 1.6. "Vykoľajenie vlakov" znamená každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zíde z koľajníc. | N |  | Príl8  O 1.6 | 1.6 Vykoľajením vlakov sa rozumie každý prípad, keď aspoň jedno koleso vozidla vlaku zíde z koľajnice. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.7 | 1.7. "Nehody na úrovňových križovatkách" znamenajú 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/užívateľ. | N |  | Príloha8  O 1.7 | 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 napr. chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.8 | 1.8. "Nehody s poškodením osôb, ktoré je spôsobené pohybom železničného vozidla" znamenajú 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 jazdy na takomto vozidle. | N |  | Príloha8  O 1.8 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.9 | 1.9. "Požiare v železničných vozidlách" znamenajú požiare a výbuchy, ku ktorým dôjde v železničných vozidlách (vrátane ich nákladu) pri ich jazde z východovej stanice do cieľovej stanice a pri státí vo východovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunovania. | N |  | Príloha8  O  1.9 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.10 | 1.10. "Iné druhy nehôd" znamenajú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené (zrážky vlakov, vykoľajenia vlakov, nehody na úrovňových križovatkách, poškodenie osôb, ktoré je spôsobené pohybom železničného vozidla, požiare vo vozidlách). | N |  | Príloha8  O  1.10 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.11 | 1.11. "Cestujúci" znamená každú osobu, okrem členov posádky 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. | N |  | Príloha8  O1.11 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.12 | 1.12. "Zamestnanci (vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných dodávateľov)" znamenajú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem posádka vlaku a osoby obsluhujúce železničné vozidlá a zariadenia infraštruktúry. | N |  | Príloha8  O 1.12 | 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.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodat  Č. 1.13 | 1.13. "Užívatelia úrovňových križovatiek" znamenajú všetky osoby používajúce úrovňové križovatky na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši. | N |  | Príl8  O 1.13 | 1.13 Užívateľmi priecestí sa rozumejú všetky osoby, ktoré používajú priecestia na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.14 | 1.14. "Neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch" znamenajú všetky osoby nachádzajúce sa v železničných prevádzkových priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, s výnimkou užívateľov úrovňových križovatiek. | N |  | Príloha8  O  1.14 | 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.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 1.15 | 1.15. "Ostatné osoby (tretie strany)" znamenajú osoby, ktoré nie sú vymedzené ako "cestujúci", "zamestnanci vrátane personálu dodávateľov", "užívatelia úrovňových križovatiek" alebo "neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch". | N |  | Príloha8  O  1.15 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č.1.16 | 1.16. "Usmrtená osoba" znamená každú osobu usmrtenú okamžite alebo osobu, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd. | N |  | Príil8  O 1.16 | 1.16 Usmrtenou osobou sa rozumie každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 1.17 | 1.17. "Ťažko zranená osoba" znamená každú zranenú osobu, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu. | N |  | Príloha8,O  1.17 | 1.17 Ťažko zranenou osobou sa rozumie každá zranená osob~~a~~, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 2 | 2. Indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar  2.1. "Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru" znamená každú nehodu alebo udalosť, ktorá je predmetom hlásenia v súlade s RID [1]/ADR odsek 1.8.5.  [1] RID, Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru prijatý na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13). | N |  | Príloha8  O 2 | **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). | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 2.2 | 2.2. "Nebezpečný tovar" znamená tie látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID. | N |  | Príloha8  O 2.2 | 2.2 Nebezpečným tovarom sa rozumejú látky a predmety, ktorých preprava je zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise 1) | Ú |  |
| Príl. I  Č. 3 | 3. Indikátory vzťahujúce sa na samovraždy | N |  | Príloha8  O 3 | **3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy** | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 3.1. | 3.1. "Samovražda" znamená konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom. | N |  | Príloha8  O  3.1 | 3.1. Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 4.1 | 4. Indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám  4.1. "Zlomené koľajnice" znamenajú 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 povrchu. | N |  | Príloha8  O 4 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 4.2 | 4.2. "Ohnuté koľaje" znamenajú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou trate vyžadujúce si z dôvodu bezpečnosti pozastavenie fungovania trate alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti. | N |  | Príloha8  O 4.2 | 4.2. Deformáciou koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou trate vyžadujúce si z dôvodu bezpečnosti pozastavenie fungovania trate alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 4.3 | 4.3. "Poruchy signalizácie" znamenajú poruchy signalizačného systému (buď infraštruktúry alebo železničného vozidla), ktorých výsledkom je signalizovanie informácií, ktoré nie sú tak obmedzujúce, ako by mali byť. | N |  | Príloha8 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok 4.4 | 4.4. "Prejdenie aj napriek signálu na zastavenie" znamená každé prejdenie, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku pokračuje v jazde napriek zákazu.  Napriek zákazu znamená pokračovať v jazde:  - napriek svetelnému signálu na železnici alebo semaforu signalizujúcemu zastavenie, ak nefunguje automatický systém regulovania železničnej dopravy (ATCS) alebo ATP,  - po ukončení povolenia na jazdu súvisiaceho s bezpečnosťou vydaného ATCS alebo ATP,  - za bod oznámený podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,  - napriek tabuliam vyzývajúcim na zastavenie (okrem koľajnicových zarážok) alebo signálom rukou.  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 signál z akéhokoľvek dôvodu nevaruje pre nebezpečenstvom s predstihom dostatočným na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak.  Vnútroštátne bezpečnostné orgány môžu predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a nahlasujú aspoň spoločný indikátor obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch. | N |  | Príloha8  O 4.4 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 4.5 | 4.5. "Zlomené kolesá a osi" znamenajú zlomenie, pri ktorom sa poškodili podstatné časti kolies a osí a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky). | N |  | Príloha8  o  4.5 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 5 | 5. Spoločné metódy výpočtu nákladov v prípade nehôd  5.1. Hodnota zabránenia obeti pri nehode (VPC) sa skladá z:  1. Samotnej hodnoty bezpečnosti: Hodnoty ochoty platiť (WTP) založené na uvedených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.  2. Priame a nepriame náklady: Hodnoty nákladov odhadnuté v členskom štáte zložené z:  - nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,  - nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,  - výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode. | N |  | Príloha8 | **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 | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 5.2 | 5.2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych/nepriamych nákladov:  Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto úvah:  - odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom WTP v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,  - vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými/demografickými charakteristikami tejto populácie,  - metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysluplných otázok kladených respondentom.  Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti. | N |  | Príloha8 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 5.3 | 5.3. "Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu" znamenajú náklady železničných podnikov/manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici. | N |  | Príloha8 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 5.4 | 5.4. "Náklady na materiálne škody spôsobené železničným 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/manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájmom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám. | N |  | Príloha8 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 5.5 | 5.5. "Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd" znamenajú peňažnú hodnotu oneskorení užívateľov železničnej dopravy (cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:  VT = peňažná hodnota úspory cestovnej doby  Hodnota času cestujúceho vo vlaku (za hodinu):  VTP = [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 EUR na jedného cestujúceho za hodinu  Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):  VTF = [VT nákladného vlaku]\*[(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)]  VT v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu  Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonový kilometer)/(vlakový kilometer)  CM = Náklady na 1 minútu meškania vlaku  Osobný vlak  CMP = K1\*(VTP/60)\*[(osobokilometer)/(vlakový kilometer)]  Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakový kilometer)  Nákladný vlak  CMF = K2\* (VTF/60)  Hodnota faktorov K1a K2 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 = CMP\*(minúty meškania osobných vlakov) + CMF\*(minúty meškania nákladných vlakov)  Oblasť uplatňovania tohto vzorca  Náklady na meškania treba vypočítať pre všetky nehody, závažné, ako aj nezávažné.  Meškania sa vypočítajú takto:  - skutočné meškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám,  - skutočné meškania, alebo v prípade, že to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach. | N |  | Príloha8 | 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:  VTP = [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):  VTF = [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)  CM = Náklady na 1 minútu meškania vlaku  Osobný vlak  CMP = K1\*(VTP/60)\*[(osobokilometer) / (vlakový kilometer)]  Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakový kilometer)  Nákladný vlak  CMF = K2\* (VTF/60)  Hodnota faktorov K1a K2 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 = CMP\*(minúty meškania vlakov osobnej prepravy) + CMF \*(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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6 | 6. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie  6.1. "Automatické zabezpečenie vlakov (ATP)" znamená systém, ktorý posilňuje rešpektovanie signálov a rýchlostných obmedzení prostredníctvom kontroly rýchlosti vrátane automatického zastavenia na signál. | N |  | Príloha8  O 5 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6.2 | 6.2. "Úrovňová križovatka" znamená križovatku medzi koľajnicami a železničným priechodom stanovenú manažérom infraštruktúry a otvorenú verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi platformami na staniciach, ani priechody medzi koľajnicami výhradne pre zamestnancov. | N |  | Príloha8  O  5.2 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6.3 | 6.3. "Priechod" znamená každú verejnú alebo súkromnú cestu, ulicu alebo diaľnicu vrátane chodníkov pre chodcov a bicykle, alebo inú cestu určenú na priechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov. | N |  | Príloha8  O  5.3 | 5.3. Cestnou komunikáciou sa rozumie každá verejnú alebo súkromnú cestu, ulicu alebo diaľnicu vrátane chodníkov pre chodcov a bicykle, alebo inú cestu určenú na priechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6.4 | 6.4. "Aktívna úrovňová križovatka" znamená úrovňovú križovatku, na ktorej sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že je pre užívateľa nebezpečné prejsť cez križovatku.  - Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení:  - polovičné alebo plné prekážky,  - závory.  - Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na úrovňových križovatkách:  - viditeľné signály: svetlá,  - počuteľné signály: zvony, trúby, klaksóny atď.,  - fyzické zariadenia, napr. vibrácia v dôsledku cestných prahov.  Aktívne úrovňové križovatky sa delia na tieto druhy: | N |  | Príloha8  O 5.4 | 5.4. Aktívnym priecestím sa rozumie úrovňové priecestie, na ktorom sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení v prípade, že 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:: | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6.1 | 1. "Úrovňová križovatka s automatickou ochranou a/alebo výstrahou pre užívateľa" znamená úrovňovú križovatku, kde automatickú ochranu a/alebo výstrahu aktivuje prichádzajúci vlak.  Tieto úrovňové križovatky sa členia do týchto kategórií:  i) s automatickou výstrahou pre užívateľa;  ii) s automatickou ochranou užívateľa;  iii) s automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa;  iv) s automatickou ochranou a výstrahou pre užívateľa a s automatickou ochranou železníc.  "Ochrana železníc" znamená signál alebo iný systém ochrany vlaku, ktorý umožní vlaku pokračovať iba v prípade, že úrovňová križovatka je pre užívateľa chránená a bez prekážok, a to prostredníctvom kontroly a/alebo zisťovania prekážok. | N |  | Príloha8  O 1 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6.2 | 2. "Úrovňová križovatka s manuálnou ochranou a/alebo výstrahou pre užívateľa" znamená úrovňovú križovatku, kde sa ochrana a/alebo výstraha aktivuje manuálne a nie je s ňou prepojená železničná signalizácia dovoľujúca vlaku prechádzať iba v prípade, že ochrana a/alebo výstraha je na úrovňovej križovatke aktivovaná.  Tieto úrovňové križovatky sa členia do týchto kategórií:  v) s manuálnou výstrahou pre užívateľa;  vi) s manuálnou ochranou užívateľa;  vii) s manuálnou ochranou a výstrahou pre užívateľa. | N |  | Príloha8  O 2 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 6.5 | 6.5. "Pasívna úrovňová križovatka" znamená úrovňovú križovatku bez akéhokoľvek systému varovania a/alebo ochrany, ktorý sa aktivuje v prípade, že prechod cez križovatku nie je pre užívateľa bezpečný. | N |  | Príloha8  O  5.5 | 5.5 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 7 | 7. Indikátory vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti  7.1. "Audit" znamená systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získavania audítorských dôkazov a ich objektívneho vyhodnocovania s cieľom určiť rozsah plnenia kritérií auditu. | N |  | Príloha8  O 6 | **6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na riadenie bezpečnosti**  6.1. Auditom sa rozumie systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získavania audítorských dôkazov a ich objektívneho vyhodnocovania s cieľom určiť rozsah plnenia kritérií auditu.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 8 | 8. Definície jednotiek merania  8.1. "Vlakový kilometer" znamená jednotku 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 cesty. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu. | N |  | Príloha8  O 7 | **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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 8.2 | 8.2. "Osobokilometer" znamená jednotku merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu. | N |  | Príloha8  O 7.2 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 8.3 | 8.3. "Traťový kilometer" znamená dĺžku železničnej siete v členských štátoch v kilometroch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Pri železničných tratiach s viacerými koľajami sa počíta iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom cesty. | N |  | Príloha8  O 7.2 | 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. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  Č. 8.4 | 8.4. "Koľajový kilometer" znamená dĺžku železničnej siete v členských štátoch v kilometroch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Na železničnej trati s viacerými koľajami sa počíta každá koľaj. | N |  | Príl8  O  7.4 | 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. | Ú |  |

1. 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) v platnom znení. [↑](#footnote-ref-2)