

183**VYHLÁŠKA**

ze dne 16. července 2015,

kteřou se mění vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění vyhlášky č. 248/2010 Sb.

Ministerstvo dopravy stanoví podle § 66 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění zákona č. 23/2000 Sb., zákona č. 77/2002 Sb., zákona č. 103/2004 Sb., zákona č. 181/2006 Sb., zákona č. 227/2009 Sb., zákona č. 194/2010 Sb. a zákona č. 134/2011 Sb.:

Čl. I

Vyhláška č. 376/2006 Sb., o systému bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a postupech při vzniku mimořádných událostí na dráhách, ve znění vyhlášky č. 248/2010 Sb., se mění takto:

1. Na konci poznámky pod čarou č. 1 se doplňuje věta „Směrnice Komise 2014/88/EU ze dne 9. července 2014, kterou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách.“.

2. V § 4 odst. 1 písm. b) a odst. 2 písm. b) a v § 6 písm. a) se slova „mimořádných událostech“ nahrazují slovem „nehodách“.

3. Příloha č. 4 zní:

„Příloha č. 4 k vyhlášce č. 376/2006 Sb.

Obsah evidenčního přehledu o nehodách za rok ...

Označení předkladatele:

Evidenční přehled obsahuje společné bezpečnostní ukazatele, kterými jsou:

I. Ukazatele týkající se nehod

1.1 Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet nehod:

a) srážka vlaku s drážním vozidlem, tj. čelní, zadní nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku nebo drážního vozidla,

b) srážka vlaku s překázkou v průjezdném průřezu, tj. srážka mezi částí vlaku a předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti nebo srážka s trolejovým vedením,

c) vykolejení vlaku, tj. případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje,

d) nehody na úrovňových přejezdech a další rozdělení podle pěti typů úrovňových přejezdů definovaných v bodě 6.2,

- e) nehody osob, na kterých se podílí drážní vozidlo, kromě sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama,
- f) požár nebo výbuch v drážním vozidle,
- g) jiné nehody, které nejsou uvedeny v písmenech a) až f).

Každá nehoda se v evidenčním přehledu uvede pod druhem původní nehody, i když jsou následky druhotné události závažnější, např. požár po vykolejení.

1.2 Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet usmrcených osob a vážně zraněných podle těchto kategorií:

- a) cestující (s uvedením podílu k celkovému počtu osobokilometrů a vlakových kilometrů v osobní dopravě), přičemž pouze pro účely evidenčního přehledu se za cestující považují i osoby, které se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit,
- b) zaměstnanci nebo jiné osoby účastníci se provozování dráhy nebo drážní dopravy,
- c) uživatelé úrovnových přejezdů, tj. osoby využívající úrovnový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky,
- d) nepovolané osoby, tj. osoby, jejichž přítomnost je v prostoru dráhy zakázaná, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů,
- e) jiné osoby na nástupišti, tj. osoby, které jsou na nástupišti a které nejsou uvedeny v písmenech a) až d),
- f) osoby, které nejsou uvedeny v písmenech a) až e).

Za usmrcenou osobu se pro účely této vyhlášky považuje každá osoba, která byla bezprostředně usmrcena nebo zemřela na následky nehody do 30 dnů po nehodě, s výjimkou osob, které spáchaly sebevraždu.

Vážně zraněnou osobou se pro účely tohoto evidenčního přehledu rozumí každá zraněná osoba při nehodě, která byla po nehodě hospitalizována na více než 24 hodin, s výjimkou osoby, která se pokusila o sebevraždu.

Vlakovým kilometrem se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známá, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území České republiky.

Osobokilometrem se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území České republiky.

II. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet nehod nebo mimořádných událostí při přepravě nebezpečných věcí po železnici podle těchto kategorií:

- a) nehoda nebo mimořádná událost, na které se podílelo alespoň jedno drážní vozidlo přepravující nebezpečné věci, kterou je nutno ohlásit podle oddílu 1.8.5 Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí,

- b) počet takových nehod nebo mimořádných událostí, při kterých došlo k úniku nebezpečných věcí nebo věcí, které není dovoleno podle Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí v platném znění přepravovat.

III. Ukazatele týkající se sebevražd

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet sebevražd a úmyslných vážných zranění sebe sama.

IV. Ukazatele týkající se původců nehod

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet nehod a jejich rozdělení podle těchto původců:

- a) lom kolejnice, tj. v případě, kdy se kolejnice rozdělí na dva nebo více kusů, nebo kolejnice, ze které se oddělí kus kovu, čímž se na temeni kolejnice vytvoří mezera o délce více než 50 mm a hloubce více než 10 mm,
- b) vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje, tj. jakákoli porucha související se spojitostí a geometrií koleje, která vyžaduje vyřazení koleje z provozu nebo okamžité omezení povolené rychlosti,
- c) selhání návěstních systémů, tj. technické selhání návěstního systému na dopravní cestě nebo na drážním vozidle vedoucí k tomu, že návěstní informace jsou méně omezující, než je požadováno,
- d) projetí návěstidla zakazujícího jízdu a ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla,
- e) projetí návěstidla zakazujícího jízdu bez ohrožení dovolené jízdy jiného drážního vozidla,
- f) lom kola u provozovaných drážních vozidel, tj. lom ovlivňující kolo a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky),
- g) lom nápravy u provozovaných drážních vozidel, tj. lom ovlivňující nápravu a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

Projetím návěstidla podle písmen d) a e) se rozumí projetí:

- aa) traťové světelné návěsti nebo návěstidla zakazujícího jízdu nebo návěsti STŮJ v případě, kdy nefunguje vlakový zabezpečovač,
- bb) konce bezpečného úseku dopravní cesty stanoveného vlakovým zabezpečovacím systémem,
- cc) místa oznámeného ústně nebo písemně v souladu s vnitřními předpisy, nebo
- dd) ostatních návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí zakazujících jízdu.

Uvádějí se všichni původci, bez ohledu na to, zda byli či nebyli příčinou nehod.

Neuvádějí se případy, kdy vozidla bez připojené trakční jednotky nebo vlak bez obsluhy projedou návěstidla zakazující jízdu, nebo případy, kdy z jakéhokoli důvodu není návěst změněna na zákaz jízdy včas tak, aby mohl strojvedoucí vlak před návěstidlem zastavit.

V. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod

Celkové a relativní náklady v EUR (na vlakový kilometr):

- a) počet úmrtí a vážných zranění násobený hodnotou prevence nehody; hodnota prevence nehody je tvořena:
 1. hodnotou bezpečnosti stanovenou podle metody ekonomického ohodnocení ochoty platit za snížení rizika úmrtnosti v drážní dopravě,
 2. odhadem průměrných přímých a nepřímých hospodářských nákladů připadajících na jedno úmrtí nebo vážné zranění, které se skládají z nákladů na lékařskou péči a rehabilitaci zraněných osob, nákladů spojených s pohřbem a odškodněním pozůstalých podle občanského zákoníku, nákladů řízení, nákladů na vyšetřování, nákladů na havarijní služby a nákladů na pojištění spojených s úmrtím nebo vážným zraněním, a z výrobních ztrát tvořených společenskou hodnotou zboží a služeb, které mohly být vyrobeny a poskytnuty danou osobou, pokud by se nehoda nestala,
- b) náklady na škody na životním prostředí, kterými jsou náklady dopravce a provozovatele dráhy na uvedení poškozené oblasti do stavu před nehodou, odhadnuté na základě jejich zkušenosti,
- c) náklady na hmotné škody na drážním vozidle nebo na dopravní cestě dráhy spojené s uvedením drážního vozidla nebo dopravní cesty do původního stavu před nehodou včetně případných nákladů spojených s pronájmem drážního vozidla náhradou za vozidlo poškozené nebo pořízením nového vozidla nebo zařízení, nelze-li je opravit; tyto náklady odhadují dopravci a provozovatelé dráhy na základě svých zkušeností,
- d) náklady na zpoždění v důsledku nehod, tj. peněžní hodnota vyjadřující míru zpoždění, která vzniknou uživatelům železniční dopravy v důsledku nehod. Náklady na zpoždění v důsledku nehod jsou vyjádřeny součtem součinu nákladů na zpoždění osobních vlaků a minut zpoždění osobních vlaků a nákladů na zpoždění nákladních vlaků a minut zpoždění nákladních vlaků.

Údaje o hospodářském dopadu nehod pro účely evidenčního přehledu nehod poskytuje Drážní úřad.

VI. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti dráhy a jejího uplatňování

6.1 Procento tratí s provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy a procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů s vlakovým zabezpečovacím systémem, kde tyto systémy poskytují:

- a) výstražné znamení,
- b) výstražné znamení a automatické zastavení,
- c) výstražné znamení, automatické zastavení a bodovou kontrolu rychlosti,
- d) výstražné znamení, automatické zastavení a nepřetržitou kontrolu rychlosti.

6.2 Celkový počet úrovnových přejezdů na kilometr trati a kilometr kolejí, podle těchto pěti typů:

- a) úrovnový přejezd bez zabezpečovacího zařízení označený výstražnými kříži,
- b) úrovnový přejezd se zabezpečovacím zařízením

1. ovládaným obsluhou,
2. automatickým s výstražníky bez závor,
3. automatickým s výstražníky a závorami,
4. automatickým s výstražníky, závorami a s kolejovým zabezpečovacím zařízením, kterým se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém dovolující vlaku pokračovat pouze v případě, kdy je úroňový přejezd na straně uživatele pozemní komunikace zabezpečen a nenarušen.“.

Čl. II**Přechodné ustanovení**

Evidenční přehled o nehodách podle ustanovení přílohy č. 4 k této vyhlášce se předkládá poprvé za kalendářní rok 2015.

Čl. III**Účinnost**

Tato vyhláška nabývá účinnosti dnem 30. července 2015.

Ministr:

Ing. **Ťok** v. r.