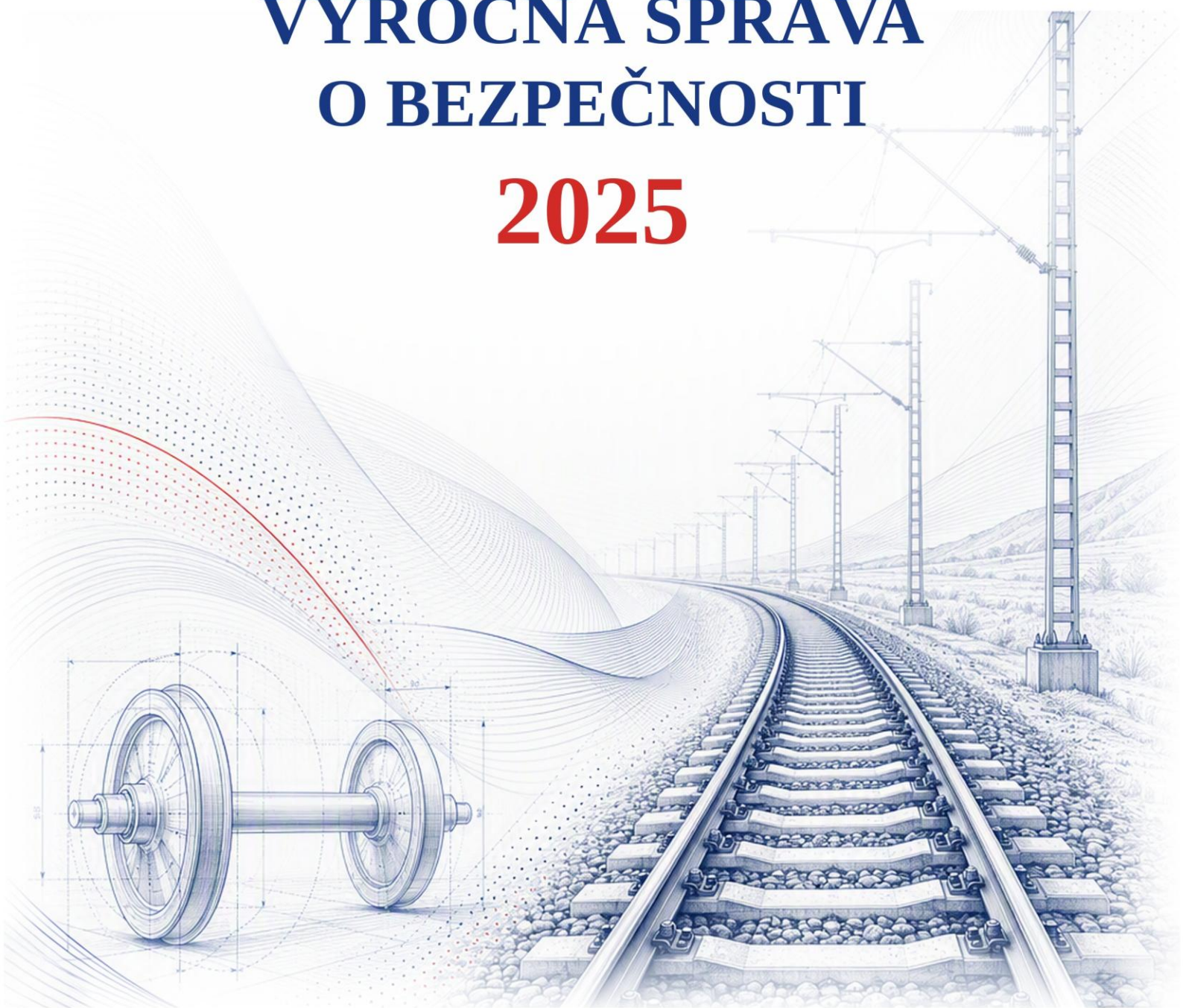




DOPRAVNÝ ÚRAD
TRANSPORT AUTHORITY

VÝROČNÁ SPRÁVA O BEZPEČNOSTI 2025



Autor:
Schválil:

Ing. Jana Lacková
Ing. Ivan Škoda, EUR ING, MBA

september 2026

HLAVNÉ ZÁVERY ZA ROK 2025

Zvyšovanie úrovne bezpečnosti železničnej dopravy na území Slovenskej republiky patrí k najdôležitejším cieľom Dopravného úradu ako bezpečnostného orgánu. Rok 2025 bol v aktivitách pre zabezpečenie tohto cieľa významným, či už v realizovaných plánovaných a neplánovaných auditoch, ako aj stretnutiach s bezpečnostnými orgánmi v rámci EÚ. Dopravný úrad počas tohto roku pokračoval v implementovaní úloh, ktoré vyplynuli z auditu Železničnej agentúry Európskej únie. Objem prepravných výkonov v železničnej nákladnej doprave zaznamenal v roku 2025 pokles, čo možno pripisovať kombinácii rôznych faktorov, najmä nepriaznivého vývoja v priemyselnej oblasti ako aj kapacity infraštruktúry. Z hľadiska bezpečnostnej situácie nás stále negatívne ovplyvňuje pretrvávajúca vojna na Ukrajine a s ňou súvisiace hrozby pre železničný sektor na Slovensku ako aj v celej Európskej únii. Železničná infraštruktúra sa musí vyrovnávať s výzvami, ktoré pred ňou stoja v podobe zmeny klímy, kybernetických hrozieb, veľkého množstva odloženej údržby a efektívnejšej prepojenosti siete medzi jednotlivými členskými krajinami.

Demografická krivka nám ukazuje nedostatok kvalifikovanej pracovnej sily, o čom nás informujú aj samotné železničné podniky spolu s manažérom infraštruktúry. Dôsledky týchto javov sa prejavujú v zhoršujúcom sa štandarde služieb, meškanií vlakov v osobnej doprave a v neposlednom rade aj v zníženej úrovni bezpečnosti pri prevádzkových činnostiach na železnici.

Rok 2025 môžeme považovať z pohľadu bezpečnosti za rok nie veľmi úspešný, nakoľko dve závažné nehody, ktoré boli spôsobené prejdením návesti zakazujúcej jazdu, znamenali desiatky ťažko zranených cestujúcich, čo prinieslo výrazné zvýšenie bezpečnostného rizika v našom sektore. Dopravný úrad si kladie za cieľ svojimi krokmi v blízkej budúcnosti pôsobiť preventívne v tejto oblasti, nakoľko, ako ukazujú štatistiky, táto mimoriadna udalosť sa vyskytuje aj v osobnej doprave.

Bezpečnostný orgán má ambíciu pokračovať v unifikácii procesov, ich transparentnosti a zdieľaní najlepších bezpečnostných riešení aplikovaných v praxi železničnými podnikmi v európskom priestore. Bezpečnostný orgán pri plnení svojej vízie a cieľov hľadá prieniky na užšiu spoluprácu medzi susediacimi krajinami a ich bezpečnostnými orgánmi, výsledkom čoho bola v roku 2025 uzatvorená dohoda o spolupráci s Maďarskom.

Otázky bezpečnosti boli, sú a budú na prvom mieste v činnosti Dopravného úradu.

ENGLISH SUMMARY

The main goal of the NSA SK is to constantly improve the safety of railway transport in the Slovak Republic, to supervise the prevention of accidents and unexpected events, and to ensure the application of legal regulations in the field of railway safety.

In 2025, the NSA SK carried out many activities, including scheduled and unscheduled audits, as well as international meetings with safety authorities from across the European Union. During this year, the Authority also continued with the implementation of tasks identified in the audit of the European Union Agency for Railways.

The volume of transport performance in rail freight transport recorded a decrease in 2025, which can be attributed to a combination of factors, namely unfavourable developments in the industrial sector as well as infrastructure capacity. From a safety point of view, the war in Ukraine is a negative factor also affecting the railway sector in Slovakia and in the whole European Union. Railway infrastructure also faces challenges connected with climate change, cyber threats, a large amount of deferred maintenance, and the need for effective reconnection of networks between EU member states.

The demographic trend shows a limited number of qualified workers, which is confirmed by all members of the railway sector. This negative factor results in lower quality of railway services, delays in passenger transport, and a decrease in safety standards in operational tasks.

The year 2025 can be considered a not very successful year from a safety perspective, since two serious accidents caused by passing a signal at danger resulted in dozens of seriously injured passengers, which brought a significant increase in the safety risk in our sector. The NSA SK aims to act preventively in this area with its steps in the near future, since statistics show that a significantly higher proportion of this extraordinary event occurs in passenger transport.

In the near future, NSA SK plans to unify processes with greater transparency for all tasks required from railway companies and to share best practices with the railway industry across Europe. We also cooperate with neighbouring countries. In 2025, NSA SK signed an agreement with the National Safety Authority of Hungary (Nemzeti Közlekedési Hatóság).

Safety issues were, are, and will remain the top priority in all activities of the Transport Authority.

OBSAH

ZOZNAM SKRATIEK	6
PRÍHOVOR RIADITEĽA DIVÍZIE	7
ÚVOD	8
ÚČEL, ROZSAH PÔSOBNOSTI A ADRESÁTI SPRÁVY	8
STRATÉGIA BEZPEČNOSTI	10
STRATÉGIA A PLÁNOVANIE	10
BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA	11
OPATRENIA V OBLASTI BEZPEČNOSTI VYKONÁVANÉ BEZ VZŤAHU K BEZPEČNOSTNÝM ODPORÚČANIAM	12
ORGANIZÁCIA BEZPEČNOSTNÉHO ORGÁNU	13
LEGISLATÍVA	18
PRÁVNE PREDPISY A NARIADENIA EÚ	18
VNÚTROŠTÁTNÁ LEGISLATÍVA	19
POSTUPY DOPRAVNÉHO ÚRADU	20
VÝNIMKY ZO SYSTÉMU CERTIFIKÁCIE SUBJEKTOV ZODPOVEDNÝCH ZA ÚDRŽBU	21
BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK	23
JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA	23
BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA	24
POVOLENIA ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL	25
SUBJEKTY ZODPOVEDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)	26
RUŠŇOVODIČI	26
UZNÁVANIE SKÚŠAJÚCICH RUŠŇOVODIČOV	27
INÝ TYP POVOLENIA / OSVEDČENIA	28
KONTAKTY S INÝMI NÁRODNÝMI BEZPEČNOSTNÝMI ORGÁNMI	28
VÝMENA INFORMÁCIÍ MEDZI NSA SK A ŽELEZNIČNÝMI PODNIKMI	28
STRATÉGIA, PLÁNOVANIE A ROZHODOVANIE	29
DOZOR	30
VÝSLEDKY DOHLADU ZA ROK 2025	30
KOORDINÁCIA A SPOLUPRÁCA	34
KOORDINÁCIA A SPOLUPRÁCA	34
UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV A PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY	35
UPLATŇOVANIE SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDY SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI ...	35
UPLATŇOVANIE NARIADENIA Č. 402/2013 O SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDE HODNOTENIA A POSUDZOVANIA RIZÍK	37
UPLATŇOVANIE NARIADENIA KOMISIE Č. 1078/2012 O SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDE MONITOROVANIA	40
ÚČASŤ NA PROJEKTOCH EÚ	40
KULTÚRA BEZPEČNOSTI	41

HODNOTENIE A MONITOROVANIE KULTÚRY BEZPEČNOSTI	42
INICIATÍVY / PROJEKTY V OBLASTI KULTÚRY BEZPEČNOSTI	42
STAV BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE V ROKU 2025..	43
TECHNICKÝ STAV ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY	43
ÚROVEŇ TECHNICKÉHO ZABEZPEČENIA PREVÁDZKY	44
RÁDIOVÁ KOMUNIKÁCIA A KOMUNIKAČNÉ SYSTÉMY	45
ÚROVŇOVÉ PRIECESTIA	45
ĽUDSKÝ FAKTOR A PERSONÁLNE KAPACITY	46
VZDELÁVANIE A ODBORNÁ SPÔSOBILOSŤ	46
ORGANIZÁCIA, RIADENIE A KONTROLNÁ ČINNOSŤ	46
VONKAJŠIE VPLYVY	47
SLEDOVANÉ NÁRODNÉ UKAZOVATELE.....	47
ZÁVER.....	48
PRÍLOHA A: ORGANIZAČNÁ SCHÉMA DOPRAVNÉHO ÚRADU	49
PRÍLOHA B: POKROK V INTEROPERABILITE.....	50
PRÍLOHA C: ZOZNAM ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV A MANAŽÉROV INFRAŠTRUKTÚRY	52
PRÍLOHA D: CSI INDIKÁTORY	55

ZOZNAM SKRATIEK

AsBo	Assessment Body (orgán na posudzovanie rizík)	PPS	pohraničné prechodové stanice
BOZP	bezpečnosť a ochrana zdravia pri práci	PRM	osoby so zníženou pohyblivosťou (Persons with Reduced Mobility)
CSI	spoločné bezpečnostné indikátory	RINF	register železničnej infraštruktúry
CSM	spoločné bezpečnostné metódy	SAF	bezpečnosť železníc (smernica (EÚ) 2016/798)
CSM RA	spoločná bezpečnostná metóda hodnotenia a posudzovania rizík (tiež CSM-REA)	SR	Slovenská republika
ECM	subjekt zodpovedný za údržbu	SRB	systém riadenia bezpečnosti
ERA	Železničná agentúra Európskej únie	SSC	Single Safety Certificate (jednotné bezpečnostné osvedčenie)
ERATV	European Register of Authorised Types of Vehicles (európsky register povolených typov vozidiel)	ŠD	štátny dozor
ERTMS	Európsky systém riadenia železničnej dopravy	ŠOD	štátny odborný dozor
ETCS	European Train Control System (európsky vlakový zabezpečovací systém)	ŠOTD	štátny odborný technický dozor
EÚ	Európska únia	TSI	technické špecifikácie interoperability
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway (železničná rádiová sieť)	UTZ	určené technické zariadenie
HDO	harmonizované doplnkové osvedčenie	VA	Vehicle Authorisation (povoľovanie vozidiel)
HDV	hnacie dráhové vozidlo	vlkm	vlakový kilometer (v grafoch VLKM)
HRTKM	hrubé tonokilometre	ZSSK	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s. (železničný podnik)
IOP	interoperabilita (smernica (EÚ) 2016/797)	žkm	železničný kilometer
JBO	jednotné bezpečnostné osvedčenie	ŽKV	železničné koľajové vozidlo
MD SR	Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky	ŽSR	Železnice Slovenskej republiky (manažér infraštruktúry)
NSA SK	vnútroštátny bezpečnostný orgán (Dopravný úrad)	žst.	železničná stanica
OSS	one stop shop (jednotné kontaktné miesto)	ŽV	železničné vozidlo

PRÍHOVOR RIADITEĽA DIVÍZIE

Vážené dámy, vážení páni,

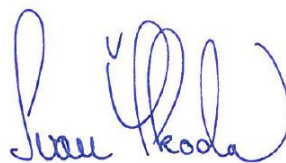
predkladám Vám Výročnú správu o bezpečnosti železničnej dopravy v Slovenskej republike za rok 2025. Uplynulý rok priniesol rast celkových dopravných výkonov na 55 117 819 vlakových kilometrov, čo predstavuje medziročné zvýšenie o 2,99 %. Výkony v osobnej doprave vzrástli o 6,95 %, zatiaľ čo v nákladnej doprave poklesli o 8,49 %. Železničnú infraštruktúru využívalo 44 aktívnych železničných podnikov.

Na železničnej sieti bolo zaznamenaných 55 závažných nehôd, pri ktorých zahynulo 26 osôb a 74 osôb bolo ťažko zranených. Hoci počet závažných nehôd a usmrtených medziročne klesol, výrazný nárast počtu ťažko zranených nemožno hodnotiť priaznivo. Bezpečnostný vývoj zásadne ovplyvnili dve vážne zrážky vlakov v osobnej doprave pri Jablonove nad Turňou a pri Pezinku. Tieto udalosti opätovne poukázali na potrebu znižovať závislosť bezpečnosti prevádzky od individuálneho výkonu človeka a urýchliť zavádzanie účinných technických bariér, najmä systému ETCS, rádiovkej siete GSM-R a moderných zabezpečovacích zariadení.

Dopravný úrad bude naďalej vykonávať dohľad založený na hodnotení rizík a dôsledne kontrolovať plnenie podmienok jednotných bezpečnostných osvedčení a bezpečnostného povolenia. Osobitnú pozornosť bude venovať predchádzaniu nedovoleným prejedniam návestidiel zakazujúcich jazdu, technickému stavu infraštruktúry, bezpečnosti železničných priecestí, odbornej spôsobilosti zamestnancov a rozvoju kultúry bezpečnosti. Dôležitou súčasťou tohto úsilia bude aj účinná spolupráca so železničným sektorom a národnými bezpečnostnými orgánmi susedných štátov.

Bezpečnosť nesmie byť založená iba na pozornosti jednotlivca. Musí ju podporovať spoľahlivá infraštruktúra, moderné technológie, kvalitná odborná príprava a zodpovedné riadenie rizík. Som presvedčený, že poznatky z roku 2025 pretavíme spoločným úsilím celého železničného sektora do konkrétnych opatrení a ďalšieho zvyšovania bezpečnosti železničnej dopravy.

S úctou



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

ÚVOD

ÚČEL, ROZSAH PÔSOBNOSTI A ADRESÁTI SPRÁVY

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

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

Obsahom bezpečnostnej správy sú informácie o:

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

Cieľovou skupinou výročnej správy za rok 2025, ale tiež každoročne pri všetkých výročných správach je predovšetkým železničný sektor v SR a Európskej únii (ďalej len „**EÚ**“) ako aj celá zainteresovaná verejnosť. Údaje vo výročnej správe pozostávajú z podkladov bezpečnostných správ dopravcov a manažéra infraštruktúry uvedených v prílohe C tejto výročnej správy, ktorí v súlade s § 85 zákona o dráhach majú povinnosť každoročne do stanoveného termínu, t. j. do 31. mája, posilať bezpečnostnému orgánu, ktorý vydal jednotné bezpečnostné osvedčenie a bezpečnostné povolenie, bezpečnostnú správu za predchádzajúci kalendárny rok.

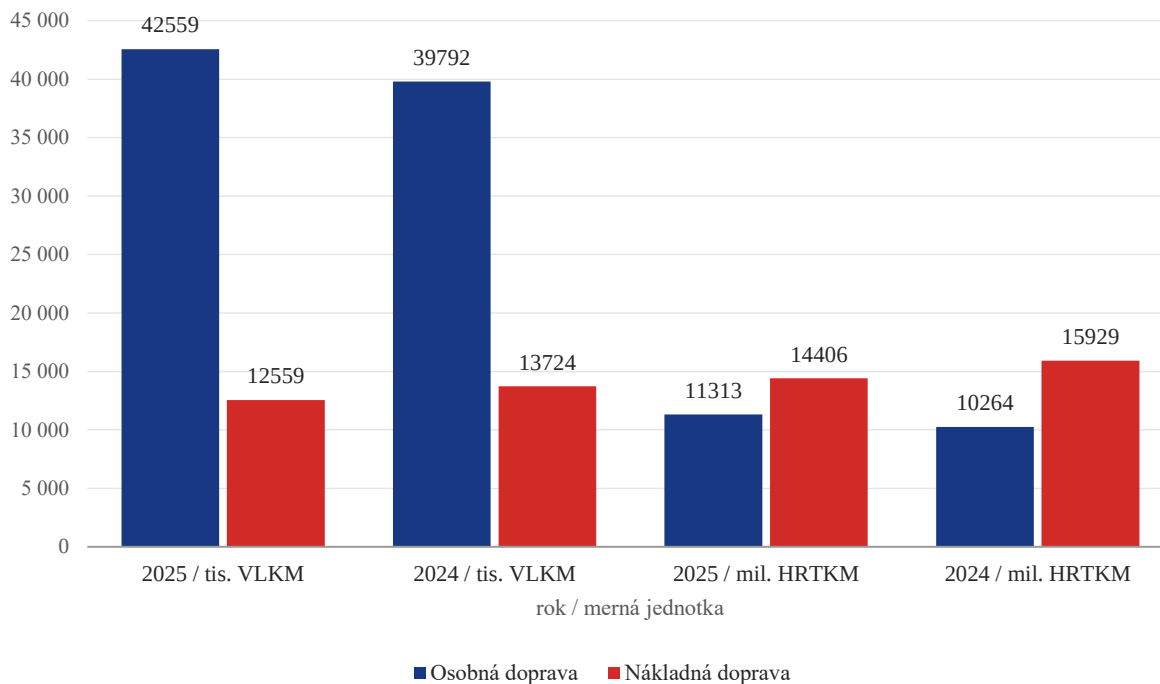
Dopravnému úradu za rok 2025 zaslalo výročnú správu o bezpečnosti včas (do 31. 05. 2026) celkovo 101 železničných podnikov a 1 manažér infraštruktúry. V roku 2025 bolo Dopravným úradom evidovaných celkovo 115 železničných podnikov, ktorým bezpečnostný orgán alebo ERA vydal jednotné bezpečnostné osvedčenie a 1 manažér infraštruktúry s vydaným bezpečnostným povolením.

Výročná správa o bezpečnosti za rok 2025 je zverejnená na webovom sídle úradu: www.nsat.sk, v časti Doprava na dráhach ► Bezpečnosť na železničných, špeciálnych a lanových dráhach ► Výročná správa

o bezpečnosti ► Bezpečnostný orgán ► Výročná správa o bezpečnosti v železničnej doprave SR za rok 2025.

Dopravný úrad vyhodnocuje výkonnosť železničného sektora ako dôležitý ukazovateľ z pohľadu bezpečnostných ukazovateľov jednotlivých subjektov v železničnom priestore.

Graf 1. Porovnanie výkonov v železničnej doprave 2024 – 2025



Zdroj: ŽSR

STRATÉGIA BEZPEČNOSTI

STRATÉGIA A PLÁNOVANIE

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

Plán ŠD vychádza z rizík, ktoré boli identifikované v stratégii dohľadu. S cieľom vypracovať ciele plány dohľadu nad prevádzkovateľmi, ktorých činnosti majú vplyv na úroveň bezpečnosti železničnej dopravy, je potrebné všeobecne pochopiť riziká spojené so systémom železníc, teda ktoré riziká sú najvýznamnejšie. Preto je nevyhnutné získať informácie zo širokej škály zdrojov, aby bolo možné porovnať informácie a vyhnúť sa spoliehaniu sa na jeden súbor údajov a po ich riadnom výpočte ich transformovať na usmernenia podporujúce rozhodnutia v oblasti dohľadu. Zároveň tento plán zahŕňa aj každoročnú preventívnu činnosť dohľadu.

Plán ŠD zohľadňuje aj prepojenie medzi povoľovacou činnosťou a následným dohľadom. Plán ŠD neobsahuje údaje o dozoroch, u ktorých by zverejnenie zámeru kontroly mohlo viesť k zmareniu účelu dohľadu, ani o dohľadoch, ktorých potreba vyplynie z aktuálneho výskytu priority dozoru s rizikom vyššej úrovne, najmä na základe odôvodneného podnetu od inej osoby, vzniknutej nehody alebo mimoriadnej udalosti, ako aj z úradnej činnosti. NSA SK sa pri výkone ŠD zameriava hlavne na tie činnosti, pri ktorých sa domnieva, že predstavujú najzávažnejšie a najmenej kontrolované riziká. Pre účely vykonávania ŠD má NSA SK implementovanú internú smernicu č. 2/2019 o výkone štátneho dozoru na dráhach a v doprave na dráhach (aktualizovaná smernica s účinnosťou od 01. 04. 2021), ktorá stanovuje pravidlá a systém vykonávania ŠD v súlade s platnou európskou a národnou legislatívou.

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

Podrobný počet plánovaných a realizovaných výkonov ŠD v roku 2025 za jednotlivé odbory NSA SK sa nachádza v tabuľke 1.

Tabuľka 1. Plánovaný a realizovaný výkon ŠD v roku 2025 za NSA SK

Výkony ŠOD a ŠOTD	Realizácia	Plán
odbor bezpečnosti	12	18
odbor certifikácie, špeciálnych a lanových dráh	9	11
odbor interoperability	1	3
odbor evidencie subsystémov	6	9
odbor určených technických zariadení	7	7
Spolu	35	48

Zdroj: NSA SK

BEZPEČNOSTNÉ ODPORÚČANIA

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

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

Tabuľka 2. Vyšetrovania žel. nehôd vyšetrovacím orgánom MD SR v rokoch 2021 až 2025

VYŠETROVANIE NEHÔD		2021	2022	2023	2024	2025	Spolu
Vážne nehody	Zrážka vlaku	0	1	0	0	2	3
	Zrážka vlaku s prekážkou	0	0	0	0	0	0
	Vykoľajenie vlaku	0	0	0	0	0	0
	Nehoda na železničnom priecestí	0	0	0	1	0	1
	Nehoda osoby spôsobená ŽV v pohybe	1	0	1	0	0	2
	Požiar v koľajových vozidlách	0	0	0	0	0	0
	Zapojenie nebezpečného tovaru	0	0	0	0	0	0
Ostatné nehody	Zrážka vlaku	0	0	0	0	0	0
	Zrážka vlaku s prekážkou	0	0	0	0	0	0
	Vykoľajenie vlaku	0	0	0	0	0	0
	Nehoda na železničnom priecestí	0	0	0	0	0	0
	Nehoda osoby spôsobená ŽV v pohybe	0	0	0	0	0	0
	Požiar v koľajových vozidlách	0	0	0	0	0	0
	Zapojenie nebezpečného tovaru	0	0	0	0	0	0
Incidenty		0	0	0	0	0	0
Spolu		1	1	1	1	2	6

Zdroj: MD SR

V roku 2025 uzavrelo MD SR ako vyšetrovací orgán jedno vyšetovanie z dvoch vážnych nehôd:

1. – vážna nehoda dňa 13. 10. 2025 na železničnej trati Košice – Plešivec, úseku žst. Jablonov nad Turňou – Výh. Tunnel v žkm 55,080. Zrážka vlaku R 913 (ZSSK) s vlakom R 914 (ZSSK). Vyšetrovací orgán uzatvoril toto vyšetrovanie s konštatovaním bezprostrednej príčiny udalosti: *nerešpektovanie návesti 1 „Stoj“ na návestidle 2JL Výh. Tunnel zakazujúcej jazdu*. Následkom tejto nehody bolo 27 ťažko zranených osôb a 71 ľahko zranených osôb, pričom materiálne škody boli vyčíslené vo výške 1 479 123,55 EUR. V správe sa vydávajú bezpečnostné odporúčania pre dopravcu ZSSK a manažéra infraštruktúry.

2. – vážna nehoda dňa 09. 11. 2025 na železničnej trati Púchov – Bratislava hl. st. v úseku žst. Pezinok – Svätý Jur, v diaľkovo obsluhovanej dopravni Pezinok, v žkm 18,266. Zrážka vlakov REX 1814 (ZSSK) s vlakom EX 620 (ZSSK). Vyšetrovací orgán predbežne uvádza ako bezprostrednú príčinu udalosti *nerešpektovanie návesti 1 „Stoj“ na odchodovom návestidle L4 zakazujúcej jazdu*. Následkom tejto nehody bolo 23 ťažko zranených osôb a 104 ľahko zranených osôb, pričom materiálne škody boli vyčíslené vo výške 3 016 790,86 EUR. Vyšetrovanie tejto závažnej nehody však nebolo do konca roku 2025 ukončené.

Podrobný prehľad nehôd za predchádzajúce obdobie (2021 – 2025) sa nachádza v tabuľke 2.

V roku 2025 vydal vyšetrovací orgán MD SR tri bezpečnostné odporúčania, ktoré je možné použiť na zvýšenie bezpečnosti v rámci železničného systému. Národný vyšetrovací orgán MD SR poskytol NSA SK výročnú správu vyšetrovacieho orgánu za rok 2025. Bezpečnostné odporúčania národného vyšetrovacieho orgánu za rok 2025 sú zobrazené v tabuľke 3.

Tabuľka 3. Bezpečnostné odporúčania národného vyšetrovacieho orgánu za rok 2025

Dátum nehody	Vyšetrovanie nehôd
13. 10. 2025	Popis nehody: Dňa 13. 10. 2025 o 10:11 hod. došlo na trati s diaľkovým ovládaním zabezpečovacieho zariadenia žst. Jablonov nad Turňou – Výh. Tunnel, na výhybke č. T1, v žkm 55,080 k vzniku vážnej nehody a to prejetím návestidla 2JL Výh. Tunnel v polohe „Stoj“ vlakom R 914 (ZSSK) a následne k zrážke s protiidúcim vlakom R 913 (ZSSK), ktorému vošiel do postavenej vlakovej cesty. Následkom zrážky bolo 27 ťažko zranených osôb a 71 ľahko zranených osôb.
	Odporúčanie adresované manažérovi infraštruktúry:
	- Na traťových úsekoch, na ktorých sa mimo obvod železničnej stanice alebo výhybne zbieha jednokolačná a dvojkolačná trať, zabezpečiť pri najbližšej rekonštrukcii alebo modernizácii daného úseku realizáciu stavebnej a technologickej úpravy, spočívajúcej vo vybudovaní odvratnej výhybky a bočnej (slepej) koľaje ukončenej brzdiacim zarážadlom. Odporúčania adresované pre dopravcu ZSSK: - Preukázateľne zintenzívniť kontrolnú činnosť. - Preukázateľne rozšíriť prevenčnú činnosť a to najmä pre oblasť opakovaného poznania trate pre rušňovodičov.

Zdroj: MD SR

NSA SK hodnotí navrhnuté bezpečnostné odporúčania zo strany MD SR za nedostatočné, nakoľko nepriťahujú reálne systémové opatrenia na zlepšenie úrovne bezpečnosti a ich splnenie nie je časovo limitované.

OPATRENIA V OBLASTI BEZPEČNOSTI VYKONÁVANÉ BEZ VZŤAHU K BEZPEČNOSTNÝM ODPORÚČANIAM

NSA SK sa venuje aj vykonávaniu opatrení bez vzťahu k bezpečnostným odporúčaniam. Podľa ustanovenia § 14 ods. 4 zákona o dráhach v prípade, ak ide o úrovňové križovanie dráhy s cestnou komunikáciou,

na ktorom to vyžaduje bezpečnosť cestnej premávky, špeciálny stavebný úrad (MD SR) na návrh NSA SK nariadi správcovi cestnej komunikácie prestavbu križovania na mimoúrovňové alebo prevádzkovateľovi dráhy vybaviť ho priecestným signalizačným zariadením dráhy.

ORGANIZÁCIA BEZPEČNOSTNÉHO ORGÁNU

Dopravný úrad bol zriadený zákonom č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov s účinnosťou od 1. januára 2014 ako orgán štátnej správy s celoslovenskou pôsobnosťou pre oblasť dráh a dopravy na dráhach, civilného letectva a vnútrozemskej plavby. Dopravný úrad je právnym nástupcom Úradu pre reguláciu železničnej dopravy, Leteckého úradu Slovenskej republiky a Štátnej plavebnej správy.

Poslanie:

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

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

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

Vedenie:

Na čele Dopravného úradu je predseda, ktorého vymenúva a odvoláva vláda na návrh ministra dopravy SR. Predseda Dopravného úradu je štatutárnym orgánom Dopravného úradu, riadi ho a zodpovedá za jeho činnosť.

Dopravný úrad sa riadi pri svojej činnosti organizačným poriadkom schváleným predsedom Dopravného úradu, ktorý upravuje vnútorné organizačné členenie, systém a stupne riadenia, ako aj rozsah kompetencií, povinností a zodpovednosti predsedu, vedúcich zamestnancov, zamestnancov a jednotlivých organizačných útvarov Dopravného úradu. V prílohe A je zobrazená detailne rozpracovaná organizačná schéma naprieč celou organizáciou Dopravného úradu.

Fyzický stav zamestnancov k 31. 12. 2025 bol 221. Z celkového počtu zamestnancov plnilo úlohy štátnej správy 211 zamestnancov zaradených v štátnej službe a 10 zamestnancov vykonávalo práce vo verejnom záujme. Na divízii dráh a dopravy na dráhach k 31. 12. 2025 pracovalo 45 zamestnancov. **Úlohy bezpečnostného orgánu vykonávalo 19 zamestnancov.**

Dopravný úrad sa vnútorne člení na ústredie a tri divízie – divíziu dráh a dopravy na dráhach, divíziu civilného letectva a divíziu vnútrozemskej plavby. Divízia je základným organizačným stupňom riadenia a rozhodovania, nositeľom úloh Dopravného úradu podľa vymedzených oblastí činnosti. Divízia je organizačný útvar, v ktorom je zoskupená ucelená a komplexná oblasť koncepčných, odborných, metodických a kontrolných činností. Činnosť úradu riadi predseda, divíziu riadi riaditeľ divízie. Divízia sa obvykle člení na sekcie a sekcie sa členia na odbory.

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

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

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

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

Prierezové organizačné útvary zoskupujú určitú prierezovú oblasť odborných, koncepčných, metodických, správnych, právnych, legislatívnych, personálnych, ekonomických a kontrolných činností a majú osobitné postavenie v organizačnej štruktúre Dopravného úradu. Prierezové organizačné útvary sú začlenené do riadiacej pôsobnosti predsedu. Prierezové organizačné útvary sa v skrátenej forme označujú ako ústredie.

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

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

Hlavné činnosti v oblasti dráh a dopravy na dráhach:

1. Regulácia na železničných dráhach (sekcia regulácie)

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

2. Bezpečnosť na dráhach (sekcia bezpečnosti)

- vydávanie jednotných bezpečnostných osvedčení, bezpečnostných povolení,
- vydávanie povolení a licencií na prevádzkovanie špeciálnych a lanových dráh,
- vydávanie licencií na poskytovanie dopravných služieb na špeciálnych a lanových dráhach,
- vydávanie preukazov rušňovodičov, vydávanie preukazov na riadenie chodu lanovej dráhy, vydávanie preukazov na vedenie hnacích vozidiel železničných a špeciálnych dráh,

- uznávanie skúšajúcich rušňovodičov,
- plnenie úloh podľa zákona č. 422/2015 Z. z. o uznávaní dokladov o vzdelaní a o uznávaní odborných kvalifikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- vykonávanie úloh v skupine expertov pre potreby ERA,
- overovanie a schvaľovanie určených technických zariadení (ďalej len „UTZ“),
- overovanie splnenia požiadaviek na výkon určených činností,
- poverovanie právnických osôb v oblasti UTZ a určených činností,
- poverovanie právnických osôb hodnotením a posudzovaním rizík v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. b) alebo d) a prílohy II vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení (ďalej len „**nariadenie Komisie 402/2013**“),

3. Interoperabilita železničných vozidiel a železničných dráh (sekcia interoperability)

- povoľovanie pevných subsystémov do prevádzky,
- povoľovanie typov železničných vozidiel pre železničné dráhy a uvádzanie železničných vozidiel na trh,
- povoľovanie typov železničných vozidiel na miestne, historické alebo turistické účely a železničných vozidiel pre vlečky a ich uvádzanie do prevádzky,
- vedenie národnej časti Európskeho registra železničných vozidiel,
- registrácia a evidencia železničných vozidiel v Európskom registri železničných vozidiel,
- pridelenie a zrušenie skratky držiteľa železničného vozidla,
- vykonávanie úloh v skupine expertov pre potreby ERA,
- dohliadanie, aby komponenty interoperability spĺňali základné požiadavky,

4. Štátny dozor

- výkon dozoru nad elektrickými, zdvíhacími, dopravnými, tlakovými a plynovými zariadeniami a kontajnermi,
- výkon dozoru nad osobami vykonávajúcimi určené činnosti,
- výkon dozoru nad poverenými právnickými osobami v oblasti UTZ a určených činností,
- výkon štátneho dozoru na železničných, špeciálnych a lanových dráhach podľa zákona o dráhach a zákona o doprave na dráhach,
- kontrola plnenia podmienok vydaného JBO železničnému podniku,
- kontrola plnenia podmienok vydaného bezpečnostného povolenia manažérovi železničnej infraštruktúry,
- kontrola plnenia kritérií stanovených v prílohe II nariadenia Komisie 402/2013 v súlade s článkom 11 ods. 1 vykonávacieho nariadenia Komisie 402/2013.

V roku 2025 všetky činnosti bezpečnostného orgánu súvisiace so železničnými dráhami, špeciálnymi dráhami a lanovými dráhami a zároveň činnosti pre železničné vozidlá boli zabezpečené divíziou dráh a dopravy na dráhach.

V súlade s článkom 19 písm. a) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc vnútroštátne bezpečnostné orgány uverejňujú správu o svojej činnosti za predchádzajúci rok a pošlú ju ERA do 30. septembra príslušného roka. Táto správa obsahuje informácie o vývoji bezpečnosti železníc vrátane súhrnu CSI

na úrovni členského štátu v súlade s článkom 5 ods. 1 smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc. Jednotlivé CSI sú popísané a graficky zobrazené v **prílohe D** tejto správy, pričom sú sústredené najmä na nehodovosť a dôsledky (vážne zranenie/smrteľné nehody) zapríčinené rôznymi faktormi, ako napr. zrážky vlakov, vykoľajenia, nehody na úrovňových priecestiach, zrážky železničného vozidla s osobou v koľajisku, požiare v dráhových vozidlách a iné.

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

V roku 2025 došlo celkovo k 55 závažným nehodám, čo je v porovnaní s rokom 2024 pokles o 6 nehôd. K najčastejšie sa vyskytujúcim radíme 10 nehôd na úrovňových priecestiach, 37 nehôd s účasťou osôb, ktoré boli spôsobené pohybom železničného vozidla s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu. Pri týchto nehodách došlo v roku 2025 k smrteľnému zraneniu 26 osôb, čo v porovnaní s rokom 2024 predstavuje pokles o 13 osôb a k ťažkému zraneniu došlo pri 74 osobách, čo v porovnaní s rokom 2024 predstavuje nárast o 50 osôb. Taktiež bolo zaznamenaných 70 nehôd s príčinou vzniku „Samovražda“, čo predstavuje nárast o 4 nehody a 5 nehôd s príčinou vzniku „Pokus o samovraždu“, čo predstavuje pokles o 1 nehodu v porovnaní s rokom 2024.

Celkový vývoj bezpečnosti za rok 2025 v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi je zobrazený v nasledujúcej tabuľke 4.

Tabuľka 4. Vývoj bezpečnosti v roku 2025 v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi

Typ nehody	rok 2021	rok 2022	rok 2023	rok 2024	rok 2025
Zrážka vlaku	0	1	3	1	5
Vykoľajenie vlaku	3	4	1	2	1
Nehoda na priecestí	21	11	16	15	10
Nehody s poškodením osôb	26	32	43	37	37
Požiare v železničných vozidlách	1	1	0	4	0
Iné nehody	5	3	2	2	2
Spolu	56	52	65	61	55

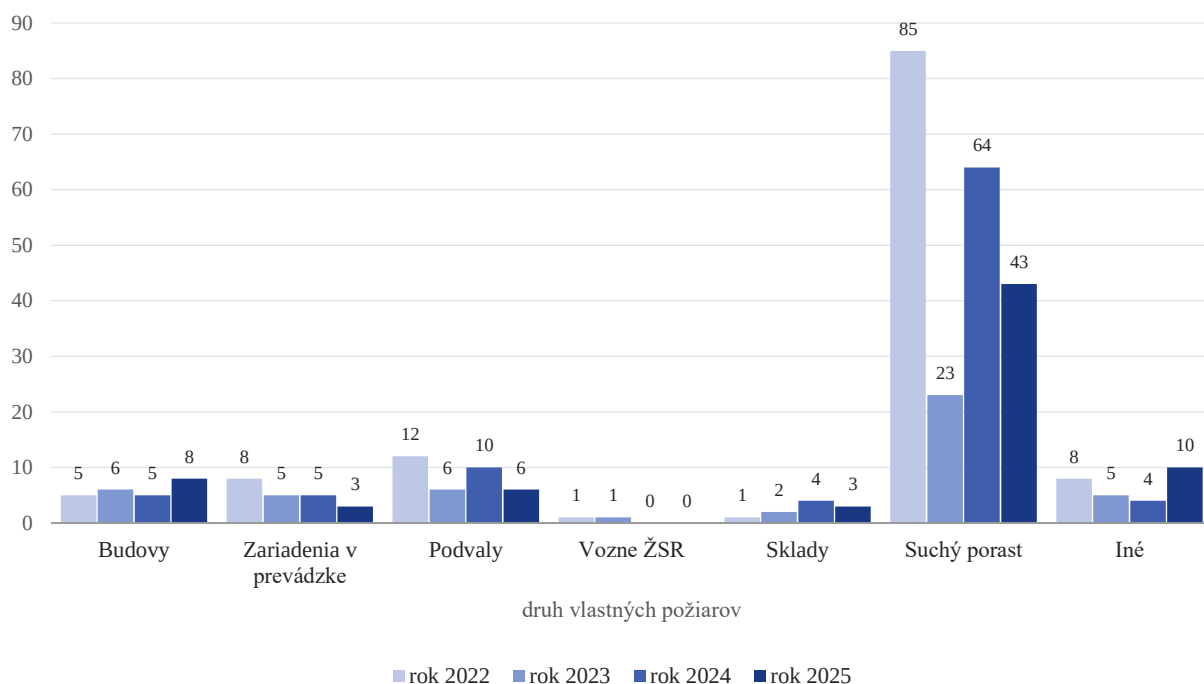
Zdroj: ŽSR

Početnosť a trend závažných nehôd v porovnaní s predchádzajúcimi rokmi mierne klesli, avšak miera poklesu nevykazuje známky správneho a efektívneho používania systému riadenia bezpečnosti v železničných podnikoch a manažéra infraštruktúry. Je nevyhnutné klásť systematický dôraz na predpisové realizovanie prevádzkových činností u každého zamestnanca. Modernizácia na železničnej infraštruktúre v nasledujúcich rokoch bude klásť omnoho väčší dôraz na správne a efektívne dodržiavanie systému riadenia bezpečnosti. Zamerať úsilie železničných podnikov na plynulejšie, efektívnejšie zvládanie prevádzkových procesov v praxi bude nevyhnutnosť.

Osobitnú kategóriu predstavujú nehody na železničných priecestiach, kde samotným rizikovým faktorom a vinníkom sú vodiči motorových vozidiel, ktorí aj napriek fungujúcim zabezpečovacím zariadeniam vstupujú na železničné priecestia v čase ich výstrahy. Kontrolná činnosť Dopravného úradu odhalila, že

manažér infraštruktúry (ŽSR) zanedbáva dlhodobú starostlivosť o železničnú sieť. Medzi hlavné nedostatky patrí nedostatočná kontrola osadenia návěstidiel a prerastená vegetácia, ktorá ich zakrýva. Pravidelná údržba existujúcich tratí je preto nevyhnutná. Správna starostlivosť totiž znižuje riziko požiarov, zvyšuje bezpečnosť prevádzky a výrazne pomáha predchádzať nehodám pri úrovňovom križovaní tratí s cestnou komunikáciou. Počet závažných nehôd na priecestiach je na sieti ŽSR dlhodobo vysoký. Graf 2 ponúka porovnanie počtu požiarov na sieti manažéra infraštruktúry ŽSR v rokoch 2022 až 2025. Aj toto porovnanie jednoznačne ukazuje na vegetáciu, ktorá je hlavným rizikovým faktorom pri vzniku požiarov a potenciálne nehodových situácií na sieti ŽSR.

Graf 2. Porovnanie počtu vlastných požiarov podľa druhu na sieti ŽSR



Zdroj: ŽSR

LEGISLATÍVA

PRÁVNE PREDPISY A NARIADENIA EÚ

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

V priebehu roku 2025 boli platné nasledovné právne predpisy a nariadenia EÚ:

- nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc v platnom znení,
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 v platnom znení (ďalej len „**nariadenie Komisie 402/2013**“),
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/779 zo 16. mája 2019, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011 (ďalej len „**nariadenie Komisie 2019/779**“),
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/763 z 9. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania vydávania jednotných bezpečnostných osvedčení železničným podnikom v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 653/2007 v platnom znení,
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2020/777 z 12. júna 2020, ktorým sa mení vykonávacie nariadenie (EÚ) 2018/763, pokiaľ ide o dátumy uplatňovania a určité prechodné ustanovenia v nadväznosti na predĺženie lehoty na transpozíciu smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798,
- delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/761 zo 16. februára 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy dohľadu vnútroštátnych bezpečnostných orgánov po vydaní jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 1077/2012 v platnom znení,
- nariadenie Komisie (EÚ) č. 1078/2012 zo 16. novembra 2012 o spoločnej bezpečnostnej metóde monitorovania vykonávaného železničnými podnikmi, manažérmi infraštruktúry po vydaní bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia a subjektmi zodpovednými za údržbu (ďalej len „**nariadenie Komisie 1078/2012**“),
- delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762 z 8. marca 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 a (EÚ) č. 1169/2010 v platnom znení,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve, aktuálne konsolidované znenie: 08. 07. 2019 (ďalej len „**smernica 2007/59/ES**“),

- rozhodnutie Komisie 2011/765/EÚ o kritériách uznávania stredísk odbornej prípravy zúčastňujúcich sa na odbornej príprave rušňovodičov, o kritériách uznávania skúšajúcich pracovníkov rušňovodičov a o kritériách organizácie skúšok v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES (ďalej len „**rozhodnutie Komisie 2011/765/EÚ**“),
- vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2018/545 zo 4. apríla 2018, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 v platnom znení,
- smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v Európskej únii (ďalej len „**smernica 2016/797 o interoperabilite železničného systému**“) a
- technické špecifikácie pre interoperabilitu: nariadenie (EÚ) č. 995/2015, č. 1302/2014, č. 321/2013 v platnom znení, č. 1236/2013, č. 924/2015, č. 919/2016 v platnom znení, č. 1304/2014 v platnom znení, č. 1300/2014 a č. 1303/2014 v platnom znení.

VNÚTROŠTÁTNA LEGISLATÍVA

V priebehu roku 2025 **platila nasledovná vnútroštatná legislatíva:**

- zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 311/2020 Z. z. z 22. októbra 2020, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov, ktorý nadobudol účinnosť od 01. 12. 2020,
- zákon č. 402/2021 Z. z. z 20. októbra 2021, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a ktorým sa mení zákon č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, ktorý nadobudol účinnosť od 01. 12. 2021,
- zákon č. 514/2009 Z. z. o doprave na dráhach v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 205/2010 Z. z. o určených technických zariadeniach a určených činnostiach a činnostiach na určených technických zariadeniach v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 245/2010 Z. z. o odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti osôb pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 350/2010 Z. z. o stavebnom a technickom poriadku dráh v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov,
- vyhláška Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky č. 254/2020 Z. z., ktorou sa mení a dopĺňa vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení vyhlášky č. 12/2012 Z. z.,
- zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železniciach Slovenskej republiky v znení neskorších predpisov,

- zákon č. 259/2001 Z. z. o Železničnej spoločnosti a. s., a o zmene a doplnení zákona Národnej rady Slovenskej republiky č. 258/1993 Z. z. o Železničiach Slovenskej republiky v znení zákona č. 152/1997 Z. z.,
- zákon č. 462/2007 Z. z. o organizácii pracovného času v doprave a o zmene a doplnení zákona č. 125/2006 Z. z. o inšpekcii práce a o zmene a doplnení zákona č. 82/2005 Z. z. o nelegálnej práci a nelegálnom zamestnávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení zákona č. 309/2007 Z. z. v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 402/2013 Z. z. o Úrade pre reguláciu elektronických komunikácií a poštových služieb a Dopravnom úrade a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 71/1967 Zb. o správnom konaní (správny poriadok) v znení neskorších predpisov,
- zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov,
- zákon Slovenskej národnej rady č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 153/2001 Z. z. o prokuratúre v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 162/2015 Z. z. Správny súdny poriadok v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 9/2010 Z. z. o sťažnostiach v znení neskorších predpisov,
- zákon č. 177/2018 Z. z. o niektorých opatreniach na znižovanie administratívnej záťaže využívaním informačných systémov verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov (zákon proti byrokracii) v znení neskorších predpisov a
- zákon Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

POSTUPY DOPRAVNÉHO ÚRADU

- postup Dopravného úradu č. 3/2024 pre žiadateľov pri podávaní žiadosti o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia (*uplatňuje sa od 25. 04. 2024*),
- postup Dopravného úradu č. 19/2025 pri podávaní žiadosti o vydanie bezpečnostného povolenia (*uplatňuje sa od 30. 09. 2025*),
- postup Dopravného úradu č. 6/2022 pre vydávanie preukazov rušňovodiča (*uplatňuje sa od 21. 06. 2022*),
- postup Dopravného úradu č. 8/2019 pre uznávanie skúšajúcich rušňovodičov (*uplatňuje sa od 26. 07. 2019*),
- postup Dopravného úradu č. 7/2024 ako usmernenia týkajúce sa jazykovej politiky, správnych poplatkov a platieb, registrácie v ERATV, vydávania dočasných povolení, riadenia a oznamovania zmien v železničných vozidlách a cezhraničných dohôd (*uplatňuje sa od 05. 12. 2024*),
- postup Dopravného úradu č. 18/2025 pre uznávanie spôsobilosti osoby vykonávať nezávislé posudzovanie rizík (*uplatňuje sa od 29. 08. 2025*) a
- postup Dopravného úradu č. 21/2025 pre povolenie na uvedenie pevných subsystémov do prevádzky v železničnom systéme (*uplatňuje sa od 10. 11. 2025*).

VÝNIMKY ZO SYSTÉMU CERTIFIKÁCIE SUBJEKTOV ZODPOVEDNÝCH ZA ÚDRŽBU

Od 16. júna 2020 sa uplatňuje nariadenie Komisie 2019/779, ktorým sa stanovujú podrobné ustanovenia o systéme certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu železničných vozidiel podľa smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc a ktorým sa zrušuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 445/2011. Od 16. júna 2022 majú držiteľia všetkých registrovaných železničných vozidiel (nielen nákladných vozňov) povinnosť dať sa certifikovať alebo mať zmluvný vzťah s certifikovaným subjektom zodpovedným za údržbu (ďalej len „ECM“). Na základe prechodných ustanovení „Vysvetlenie ERA 1172/001 V.2.0“ všetky doteraz pôsobiace certifikačné orgány ECM mohli certifikovať všetky kategórie železničných vozidiel podľa vykonávacieho nariadenia Komisie 2019/779 do 15. júna 2021.

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

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

na údržbu železničných vozidiel:

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

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

Tabuľka 5. Certifikačné orgány ECM

Subjekt	Predmet poverenia/skupina produktov		Platnosť
VIACARE s. r. o. Hurbanova 1353/6 024 01 Kysucké Nové Mesto	Systém údržby ŽKV: ▪ nákladných vozňov, ▪ osobných vozňov, ▪ hnacích vozidiel, ▪ motorových jednotiek, ▪ traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel	Funkcia údržby ŽKV: ▪ nákladných vozňov, ▪ osobných vozňov, ▪ hnacích vozidiel, ▪ motorových jednotiek, ▪ traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel	12. 08. 2030
CertiWise, s. r. o. Oddelenie certifikácie ECM Račianska 88 B, 831 02 Bratislava-mestská časť Nové Mesto	Systém údržby ŽKV: ▪ nákladných vozňov, ▪ osobných vozňov, ▪ hnacích vozidiel, ▪ motorových jednotiek, ▪ traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel	Funkcia údržby ŽKV: ▪ nákladných vozňov, ▪ osobných vozňov, ▪ hnacích vozidiel, ▪ motorových jednotiek, ▪ traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel	28. 01. 2031
VUZ Slovakia, s. r. o. Certifikačný orgán pre výroby Seberínho 1, 821 03 Bratislava – Ružinov	Systém údržby ŽKV: ▪ nákladných vozňov, ▪ osobných vozňov, ▪ hnacích vozidiel, ▪ motorových jednotiek, ▪ traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel	Funkcia údržby ŽKV: ▪ nákladných vozňov, ▪ osobných vozňov, ▪ hnacích vozidiel, ▪ motorových jednotiek, ▪ traťových strojov (OTM) a iných koľajových vozidiel	09. 08. 2027

Zdroj: MD SR

Postup certifikácie certifikačným orgánom má nasledujúce fázy:
1. Prípravná fáza:

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

2. Prvá etapa auditu: Certifikovaný subjekt predloží certifikačnému orgánu platnú smernicu subjektu zodpovedného za údržbu resp. funkcií údržby a vyplnený prehľad posudzovania požiadaviek. Následne doručená dokumentácia je preskúmaná certifikačným orgánom.

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

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

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

NSA SK v roku 2025 nevydal žiadnu výnimku zo systému certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu v súlade s článkom 15 smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc.

BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA, BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA A INÉ OSVEDČENIA VYDÁVANÉ NSA SK

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

JEDNOTNÉ BEZPEČNOSTNÉ OSVEDČENIA

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

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

JBO potvrdzuje schválenie:

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

Bezpečnostný orgán je príslušný na udelenie:

- a) JBO železničnému podniku, ktorý plánuje prevádzkovať železničnú dopravu v Slovenskej republike a
- b) v prípade jestvujúcich vzájomných dohôd s príslušným bezpečnostným orgánom iného členského štátu aj do najbližšej stanice, resp. prihraničných úsekov iného členského štátu s rovnakým rozhodom koľají a podobnými prevádzkovými predpismi aj bez rozšírenia JBO o železničné siete, na ktorých plánuje železničný podnik prevádzkovať železničnú dopravu.

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

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

V priebehu roku 2025 bolo na Dopravný úrad podaných celkovo 16 žiadostí o vydanie JBO, pričom bolo celkovo vedených 25 konaní vo veci vydania JBO. V roku 2025 bola zastavená 1 žiadosť o JBO, vydaných JBO bolo 24, z toho 6 JBO bolo vydaných na prevádzkovanie železničnej dopravy na železničnej sieti v SR a 1 JBO bolo vydané na prevádzkovanie železničnej dopravy na častiach železničnej siete v rámci EÚ. V roku 2025 bolo na Dopravný úrad podaných 19 žiadostí o aktualizáciu JBO. Podrobná evidencia JBO za rok 2025 sa nachádza v tabuľke 6.

Tabuľka 6. Evidencia JBO za rok 2025

POČET	Spolu	EÚ	SR	PPS
podaných žiadostí o vydanie JBO	16	1	5	10
podaných žiadostí o aktualizáciu JBO	19	1	0	18
podaných žiadostí o obnovu JBO	17	6	2	9
konaní o žiadostiach o vydanie JBO	25	1	7	17
konaní o žiadostiach o aktualizáciu JBO	24	2	7	15
konaní o žiadostiach o obnovu JBO	23	6	3	14
vydaných JBO	24	1	6	17
aktualizovaných JBO	11	2	1	8
obnovených JBO	9	0	3	6
vykonaných predbežných zapojení v oblasti JBO	0	0	0	0

Zdroj: NSA SK

Správne poplatky za vydanie, aktualizáciu a zrušenie JBO bolo možné vyberať iba v prípade vnútroštátnych, resp. národných žiadostí (SK), ktoré boli vybraté v celkovej sume 6 982,50 EUR. Za medzinárodné žiadosti (EÚ) o JBO platia žiadatelia poplatky priamo ERA.

BEZPEČNOSTNÉ POVOLENIA

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

Bezpečnostné povolenie obsahuje schválenie:

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

V roku 2025 nebolo vydané a ani aktualizované žiadne bezpečnostné povolenie, nakoľko bezpečnostné povolenie sa v SR vydáva iba jedinému manažérovi infraštruktúry – ŽSR, ktorý prevádzkuje železničnú infraštruktúru a jemu vydané povolenie bolo v roku 2025 stále v platnosti. Manažérovi infraštruktúry ŽSR bolo v roku 2021 vydané obnovené bezpečnostné povolenie s platnosťou od 01. 06. 2021 do 31. 05. 2026. Za vydanie bezpečnostného povolenia je zákonom Národnej rady Slovenskej republiky č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov (ďalej len „**zákon o správnych poplatkoch**“) od apríla 2024 stanovený správny poplatok vo výške 1 000,00 EUR (položka 75 písm. d) sadzobníka). Zmena, resp. aktualizácia bezpečnostného povolenia, je zákonom o správnych poplatkoch spoplatnená vo výške 150,00 EUR (položka 75 písm. e) sadzobníka). Nakoľko vydané bezpečnostné povolenie manažérovi infraštruktúry bolo ešte v platnosti, neboli vybrané v roku 2025 v tejto súvislosti žiadne

správne poplatky, tieto boli vybraté v roku 2021. Detailnejší prehľad o vydaných bezpečnostných povoleniach pre železničné dráhy je zverejnený na webovom sídle úradu v časti „Doprava na dráhach“ a „Bezpečnosť na dráhach“.

POVOLENIA ŽELEZNIČNÝCH VOZIDIEL

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

NSA SK postupuje v tejto oblasti v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/797 z 11. mája 2016 o interoperabilite železničného systému v EÚ, v súlade s vykonávacím nariadením Komisie (EÚ) 2018/545, ktorým sa stanovujú praktické dojednania týkajúce sa postupu vydávania povolení pre železničné vozidlá a povolení pre typ železničných vozidiel a v súlade s § 76 a § 78 zákona č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov. V priebehu roka 2025 NSA SK povolil podľa § 78 zákona o dráhach 4 nové typy železničných vozidiel a podľa ustanovenia § 76 zákona o dráhach uviedol 39 železničných vozidiel na trh.

Okrem toho NSA SK vydal 17 kladných posúdení vnútroštátnej časti žiadosti k povoleniu typu železničného vozidla pre ERA, 2 kladné posúdenia pre stanice blízko hraníc k povoleniu typu železničného vozidla pre NSA CZ a 1 stanovisko k predbežnému zapojeniu, ktoré následne vydala ERA.

Na vykonanie skúšok železničných vozidiel pred vydaním povolenia pre typ a uvedenie železničných vozidiel na trh NSA SK vydal celkovo 21 dočasných povolení, ktorými dočasne povolil 49 železničných vozidiel.

V roku 2025 NSA SK boli doručené 2 oznámenia o zmenách v železničných vozidlách podľa čl. 16 ods. 4 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2018/545, ktoré nepodliehajú povoleniu.

NSA SK podľa ustanovenia § 22a zákona o dráhach vydal celkom 8 povolení na uvedenie železničných vozidiel do prevádzky.

Nasledujúca tabuľka č. 7 popisuje prehľad vydaných povolení na uvedenie železničných vozidiel na trh vrátane celkového počtu povolených vozidiel. NSA SK v roku 2025 zároveň spolupracoval s ERA na 17 žiadostiach, z ktorých bolo 6 predbežných zapojení, v OSS pre oblasť použitia na tratiach v SR, kde orgán vydávajúci rozhodnutie bola ERA.

Tabuľka 7. Prehľad povolení na uvedenie železničných vozidiel na trh podľa § 76 a povolení typov železničných vozidiel podľa § 78 zákona o dráhach, ktoré posudzoval NSA SK za rok 2025

Druh železničného vozidla	počet podaných žiadostí predbežného zapojenia		počet podaných žiadostí		počet vydaných povolení		počet povolených vozidiel	
	NSA SK	ERA alebo iné NSA	NSA SK	ERA alebo iné NSA	NSA SK	ERA alebo iné NSA	NSA SK	ERA alebo iné NSA
hnacie vozidlá	0	5	5	22	4	14	4	*
nákladné vozne	0	*	0	*	0	*	0	*
osobné vozne	0	1	0	4	0	1	0	*
elektrické a motorové jednotky	0	0	6	8	6	3	27	*
špeciálne vozidlá	0	0	10	2	8	1	8	*
Spolu	0	6	21	36	18	19	39	*

Pozn.:

- „NSA SK“ – znamená Dopravný úrad ako povoliujúci subjekt
- „ERA alebo iné NSA“ znamená Dopravný úrad iba ako posudzujúci orgán NSA pre oblasť použitia (povolenia vydané ERA, NSA CZ a NSA PL)
- Ak je hodnota nahradená symbolom „*“, údaje nie sú dostupné.
- Štatistika nezahŕňa povolenia typov nákladných vozňov vydané ERA a povolenia v zhode s typom vydané ERA alebo iným NSA.

Zdroj: NSA SK

Tabuľka 8. Prehľad vydaných povolení na uvedenie železničných vozidiel na miestne, historické alebo turistické účely a železničných vozidiel pre vlečky do prevádzky podľa § 22a zákona o dráhach za rok 2025

Druh železničného vozidla	počet povolených typov	počet povolených podstatných zmien typov	počet povolených vozidiel
hnacie vozidlá	0	1	5
nákladné vozne	0	0	0
osobné vozne	0	0	0
elektrické a motorové jednotky	0	0	0
špeciálne vozidlá	0	0	0
historické vozidlá	0	0	3
Spolu	0	1	8

Zdroj: NSA SK

SUBJEKTY ZODPOVEDNÉ ZA ÚDRŽBU (ECM)

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

RUŠŇOVODIČI

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

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

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

V roku 2025 NSA SK vydal celkovo 187 nových preukazov rušňovodiča, čo je nárast o 54 preukazov v porovnaní s rokom 2024, vykonal 181 obnovení platnosti preukazov, vydal 5 duplikátov a vykonal 3 zmeny v preukazoch. Železničné podniky za rok 2025 vrátili Dopravnému úradu celkom 248 preukazov z dôvodu straty odbornej alebo zdravotnej spôsobilosti rušňovodičov (vrátane preukazov, ktoré boli odobraté alebo vrátené). Na správnych poplatkoch za vydanie preukazu rušňovodiča, vydanie duplikátu preukazu a zmenu preukazu rušňovodiča bolo v roku 2025 vybraných 16 608,50 €. Evidencia preukazov rušňovodiča za rok 2025 je uvedená v tabuľke 9.

Tabuľka 9. Evidencia preukazov rušňovodiča za rok 2025 v porovnaní s rokom 2024

POČET	rok 2024	rok 2025
nových preukazov rušňovodiča	133	187
obnovení platnosti	291	181
duplikátov	5	5
zmien v preukaze rušňovodiča	3	3

Zdroj: NSA SK

UZNÁVANIE SKÚŠAJÚCICH RUŠŇOVODIČOV

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

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

Tabuľka 10. Evidencia uznání skúšajúcich rušňovodičov za rok 2025

POČET	rok 2025
nových skúšajúcich rušňovodičov	11
obnovení skúšajúcich rušňovodičov	6

Zdroj: NSA SK

V roku 2025 bolo Dopravným úradom uznaných 11 nových skúšajúcich rušňovodičov a bolo vydaných 6 obnovení skúšajúcich rušňovodičov a 5 zmien a doplnení vyhlásení v oblasti spôsobilosti na vykonávanie skúšok.

Na správnych poplatkoch za vydanie uznania skúšajúcich rušňovodičov bolo v roku 2025 vybraných 575,00 €.

INÝ TYP POVOLENIA / OSVEDČENIA

NSA SK nekoná ako certifikačný orgán pre iné typy železničných povolení alebo osvedčení. Pri udeľovaní JBO alebo bezpečnostného povolenia v súlade s delegovaným nariadením Komisie (EÚ) 2018/762 národný bezpečnostný orgán akceptuje akreditáciu alebo uznanie, ktoré udelil členský štát v súlade s článkom 7 nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013, ako dôkaz o spôsobilosti železničného podniku alebo manažéra infraštruktúry konať ako orgán pre posudzovanie.

KONTAKTY S INÝMI NÁRODNÝMI BEZPEČNOSTNÝMI ORGÁNMI

NSA SK v roku 2025 spolupracoval v oblasti bezpečnosti s národným bezpečnostným orgánom Českej republiky (Drážní úřad), s ktorým má NSA SK taktiež uzatvorenú dohodu o vzájomnej spolupráci. Snahou NSA SK je mať uzatvorené podobné dohody s okolitými bezpečnostnými orgánmi. Rok 2025 priniesol podpis dohody o spolupráci aj s NSA HU. V rovnakom období sa intenzívne pracovalo na príprave dohody s poľským bezpečnostným orgánom (NSA PL), zatiaľ čo rokovania s rakúskym partnerom (NSA AT) pre nízku angažovanosť druhej strany nepokročili.

VÝMENA INFORMÁCIÍ MEDZI NSA SK A ŽELEZNIČNÝMI PODNIKMI

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

Pri vydávaní JBO ako aj pri vydávaní bezpečnostného povolenia pre manažéra infraštruktúry prebiehala výmena informácií v písomnej a ústnej podobe (vzájomná korešpondencia, pracovné rokovania a pod.). Rovnako sa na webovom sídle Dopravného úradu nachádza bezplatná príručka v podobe „Postupu Dopravného úradu č. 3/2024 pre žiadateľov pri podávaní žiadosti o vydanie jednotného bezpečnostného osvedčenia“ (uplatňuje sa od 25. 04. 2024), ako aj „Postupu Dopravného úradu č. 19/2025 pri podávaní žiadosti o vydanie bezpečnostného povolenia“.

STRATÉGIA, PLÁNOVANIE A ROZHODOVANIE

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

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

Každý organizačný útvar sa vždy zameriava na svoje kľúčové priority pri dohľade vykonávanom v rámci jeho organizačnej pôsobnosti. Dohľad každého organizačného útvaru má za cieľ podporiť a stimulovať bezpečnosť železníc, teda sústrediť sa na zachovanie požadovanej úrovne bezpečnosti, ktorá je akceptovateľná v rutinej prevádzke. Každý organizačný útvar identifikuje riziká systému železničnej dopravy v rámci svojej organizačnej pôsobnosti (vrátane riadiacej spôsobilosti železničných podnikov) a na základe uvedeného smeruje svoje priority a ľudské zdroje. Organizačný útvar taktiež stanovuje súbor kritérií určujúcich nad kým a prečo sa bude príslušným organizačným útvarom vykonávať dohľad, teda si stanovuje stratégiu dohľadu konkrétneho organizačného útvaru za účelom dosiahnutia konzistentného prístupu, aby si rôzne subjekty v rámci tohto systému boli vedomé toho, prečo sa posudzujú konkrétne činnosti a aké sú úspešné opatrenia, na základe ktorých sa posudzujú. Na tomto základe im organizačný útvar priradí prioritu dohľadu.

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

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

- implementácia opatrení a nariadení vyplývajúcich zo štvrtého železničného balíčka (technický a ekonomický pilier) vrátane prehĺbenia spolupráce s ERA,
- aktívna výmena informácií so železničným sektorom,
- príprava a podpísanie dohôd o spolupráci NSA SK ako bezpečnostného orgánu pre železničnú dopravu so susednými štátmi,
- rozšírenie spolupráce s inými bezpečnostnými orgánmi v železničnej doprave,
- rozšírenie dozornej činnosti pre nové subjekty podnikajúce v oblasti osobnej a nákladnej dopravy na dráhach a činnosti plnenia cisternových vozňov nebezpečnými látkami.

DOZOR

VÝSLEDKY DOHLADU ZA ROK 2025

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

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

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

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

- prevádzkovatelia dráh, dráhové podniky, odosielatelia a príjemcovia tovaru a ostatné osoby zúčastňujúce sa na doprave na dráhach, pri nakládke a vykládke tovaru a údržbe dráhových vozidiel dodržiavajú požiadavky zákona o doprave na dráhach a vykonávacích predpisov a Poriadku pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) a právne záväzných aktov Európskych spoločenstiev, ktoré sa vzťahujú na dopravu na dráhach a na postavenie, práva a povinnosti dopravcov,
- dráhové podniky dodržiavajú podmienky a plnia povinnosti zákona o doprave na dráhach a vykonávacích predpisov, najmä či poskytujú dopravné služby na základe licencie a prepravného poriadku,
- železničné podniky pri preprave skazitelných potravín používajú dráhové vozidlo, ktoré spĺňa podmienky podľa osobitného predpisu a medzinárodnej zmluvy, ktorou je Slovenská republika viazaná,
- manažér infraštruktúry a železničné podniky plnia úlohy v certifikácii rušňovodičov.

Výkon ŠOD bol v roku 2025 zameraný najmä na:

- plnenie určených podmienok na riadne a bezpečné prevádzkovanie dráhy prevádzkovateľmi dráh v súlade s vydaným povolením,
- poskytovanie dopravných služieb na dráhe v súlade s udelenými licenciami a plnenie určených podmienok na zaistenie bezpečnosti dopravy na dráhe prevádzkovateľmi dopravy na dráhach,
- zisťovanie stavu bezpečnosti prevádzky dráh a bezpečnosti dopravy na dráhach,
- dodržiavanie podmienok a plnenie povinností ustanovených medzinárodnými zmluvami, ktorými je SR viazaná, a ktoré majú prednosť pred zákonom a priamo vykonateľnými právne záväznými

predpismi EÚ v oblasti prevádzkovania dráh a dopravy na dráhach, zákonom o dráhach, zákonom o doprave na dráhach a všeobecne záväznými právnymi predpismi vydanými na ich základe u prevádzkovateľov dráh a dráhových podnikov, ako aj u ostatných osôb zúčastnených na prevádzkovaní dráh a v doprave na dráhach.

Dopravný úrad vykonával v roku 2025 prostredníctvom poverených zamestnancov NSA SK plánované i mimoriadne kontroly dodržiavania podmienok pri prevádzkovaní dráhy a dopravy na dráhe so zameraním na kontrolu:

- vlakov, predovšetkým na kontrolu technického stavu dráhových vozidiel, ich vybavenia a kontrolu vlakového personálu (rušňovodič, vlakvedúci),
- plnenie úloh podľa národných bezpečnostných predpisov, systému riadenia bezpečnosti a plnenie podmienok, za ktorých bolo vydané železničnému podniku JBO,
- prevádzkovania dráhy, dokumentácie dráhy, zabezpečovania odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti zamestnancov vykonávajúcich činnosti súvisiace s prevádzkovaním dráhy a dopravy na dráhe,
- správne osadenie návestidiel v súlade s vyhláškou Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 351/2010 Z. z. o dopravnom poriadku dráh v znení neskorších predpisov (ďalej len „**dopravný poriadok dráh**“),
- naloženie a zabezpečenie tovaru v železničných nákladných vozňoch,
- evidencie odbornej, zdravotnej a psychickej spôsobilosti zamestnancov vykonávajúcich činnosti súvisiace s prevádzkovaním dopravy na dráhe.

Pri tejto kontrolnej činnosti boli v roku 2025 zistené nasledovné nedostatky, resp. porušenia ustanovení zákonov, vyhlášok a nariadení:

- rušňovodiči sa pri výkone ŠOD nevedeli preukázať platným harmonizovaným doplnkovým osvedčením (ďalej len „**HDO**“), t. j. nevedeli preukázať poznanie železničnej infraštruktúry, na ktorej viedli vlak a poznanie hnacieho dráhového vozidla (ďalej len „**HDV**“), ktoré v tom čase viedli, predložené HDO boli nesprávne a nedostatočne vyplnené,
- v osobnej zložke interných a externých zamestnancov absentovali doklady o absolvovaní školenia BOZP, ako aj nesúlad a nejednotnosť evidencie HDO a príslušných dokumentov,
- chýbajúce preukázateľné oboznámenie o preškolení zamestnancov z vnútorných predpisov a bezpečnostnej politiky železničných podnikov,
- chýbajúce údaje v protokoloch o technickej kontrole k HDV a chýbajúce podpisy prevzatia po revízii HDV – nedostatočná kontrola dodávateľského prostredia,
- nesprávne ložený náklad v železničných nákladných vozňoch,
- nedodržanie predpísaných rozhl'adových pomerov na nezabezpečených železničných priecestiach,
- neaktualizovaný systém riadenia bezpečnosti,
- neaktualizované vnútorné prevádzkové predpisy,
- nedodržiavanie vlastných predpisov dopravcov a prevádzkovateľov dráh,
- neúplnosť alebo neaktuálnosť v predpísaných dokladoch rušňovodičov,
- porušenie povinnosti vo vzťahu k bezpečnostnému povoleniu,
- nesprávnosť označenia prevádzkovaných železničných vozidiel európskym číslom vozidla,

- nesprávnosť označenia značkou držiteľa železničného vozidla na skrini prevádzkovaných železničných vozidiel,
- použitie železničných vozidiel bez povolenia,
- neaktuálne informácie o prevádzkovaných železničných vozidlách v európskom registri,
- nesprávny postup uvádzania komponentov interoperability do prevádzky vrátane ich nesprávneho spôsobu údržby v prevádzke,
- nedostatky v interných predpisoch zameraných na údržbu hnacích železničných vozidiel,
- nedostatky pri vykonávanej údržbe a revíziách,
- a iné.

Za oblasť dodržiavania požadovanej úrovne bezpečnosti na železničných, špeciálnych a lanových dráhach a v doprave na týchto dráhach vykonal Dopravný úrad v roku 2025 celkom 9 ŠD z plánovaných 11 ŠD.

Dopravný úrad vykonal v roku 2025 prostredníctvom poverených zamestnancov NSA SK aj také ŠD, ktoré boli zamerané najmä na:

- kontrolu plnenia povinností železničného podniku v zmysle požiadaviek, ktoré vyplývajú z národných bezpečnostných predpisov,
- certifikáciu ECM vo vzťahu k nákladným vozňom,
- dodržiavanie všeobecne záväzných právnych predpisov a vnútorných predpisov prevádzkovateľa dráhy súvisiacich s bezpečnosťou dopravy na železničnej dráhe v mieste jej križovania s pozemnými komunikáciami, kontrolu vedenia predpísanej dokumentácie, kontrolu a meranie predpísaných dĺžkových parametrov rozhl'adu,
- kontrolu povinností vyplývajúcich z registra železničných vozidiel v európskom registri vozidiel,
- kontrolu zhody železničných vozidiel so schválenou technickou dokumentáciou a
- kontrolu železničných vozidiel zaradených do vlakov nákladnej dopravy a ďalšie iné.

Z plánovaných 12 ŠD bolo v roku 2025 zrealizovaných 7 ŠD.

Dopravný úrad v roku 2025 vykonával prostredníctvom poverených zamestnancov NSA SK aj ŠOTD, ktoré boli zamerané najmä na:

- kontrolu pri výkone úradnej skúšky podľa ustanovenia § 16 zákona o dráhach na UTZ elektrických u prevádzkovateľa UTZ,
- kontrolu vykonávania určených činností u prevádzkovateľa určených technických zariadení na základe a v rozsahu vydaných oprávnení na vykonávanie určených činností na UTZ,
- kontrolu plnenia povinností u prevádzkovateľa UTZ,
- kontrolu pri výkone overovania odbornej spôsobilosti právnickej osoby na UTZ elektrických podľa ustanovenia § 17 zákona o dráhach.

Z celkovo 7 plánovaných ŠOTD boli v roku 2025 vykonané všetky ŠOTD.

V rámci dozornej činnosti boli v roku 2025 začaté správne konania, pri ktorých boli zistené skutkové podstaty iných správnych deliktov:

- § 79 ods. 1 zákona o dráhach za neoznačenie železničného vozidla európskym evidenčným číslom,

- § 109 ods. 7 písm. b) zákona o dráhach za použitie subsystému na železničných tratiach železničného systému bez povolenia bezpečnostného orgánu alebo v rozpore s ním alebo železničného vozidla bez európskeho evidenčného čísla,
- § 109 ods. 3 písm. c) zákona o dráhach za použitie v doprave na dráhe určeného technického zariadenia nespôsobilého na prevádzku, alebo za neplnenie určených podmienok a požiadaviek na zaistenie bezpečnosti v prevádzke,
- § 109 ods. 3 písm. d) zákona o dráhach za použitie dráhového vozidla neschváleného typu na dráhe alebo bez povolenia na prevádzku,
- § 109 ods. 1 písm. a) zákona o dráhach za nezabezpečenie nerušeného a bezpečného stavu priechodného prierezu, najmä proti pádom stromov, kameňov a pevných trakčných zariadení,
- § 43 ods. 9 písm. b) zákona o doprave na dráhach za nezabezpečenie, aby jednotlivé činnosti pri poskytovaní dopravných služieb vykonávali zamestnanci, ktorí spĺňajú požiadavku odbornej spôsobilosti, zdravotnej spôsobilosti a psychickej spôsobilosti.

V rámci administratívno-správneho trestania boli v roku 2025 uložené prostredníctvom divízie dráh a dopravy na dráhach pokuty vo výške 58 750,00 €.

Vo väčšine prípadov mohla za naplnenie príslušných skutkových podstat príslušnou osobou nedôslednosť pri plnení povinností vyplývajúcich z platnej legislatívy a bezpečnostných predpisov, nedostatočná znalosť legislatívy a vlastných povinností.

KOORDINÁCIA A SPOLUPRÁCA

KOORDINÁCIA A SPOLUPRÁCA

Počas roku 2025 Dopravný úrad začal pripravovať dohodu o spolupráci s NSA HU, ktorú aj počas tohto roku podpísal. Cieľom NSA SK je vytvoriť aktívny rámec spolupráce so susednými bezpečnostnými orgánmi.

Dopravný úrad priebežne spracovával stanoviská k aktuálnym legislatívnym iniciatívam v Slovenskej republike a koncepčným materiálom v oblasti železničného sektora, ktoré boli predmetom rokovaní a pripomienkového konania v roku 2025.

Dopravný úrad je v pracovnej skupine zriadenej Úradom pre normalizáciu, metrológiu a skúšobníctvo Slovenskej republiky k dohľadu nad určenými výrobkami a zúčastňuje sa na ďalších ad hoc stretnutiach k bezpečnostným upozorneniam týkajúcim sa povolení typov železničných vozidiel a vozidiel v prevádzke. Úrad vo veci povoľovania železničných vozidiel a jednotných bezpečnostných osvedčení aktívne spolupracuje s NSA CZ a príležitostne aj s ostatnými NSA členských štátov EÚ.

Dopravný úrad sa aktívne podieľa na medzinárodnej aj národnej spolupráci prostredníctvom zapojenia do viacerých kľúčových pracovných skupín. Zástupcovia Dopravného úradu pôsobia v skupinách: povolenia vozidiel (VA), pracovná skupina pre rušňovodičov, pracovná skupina národných bezpečnostných orgánov (NSA), jednotné bezpečnostné osvedčenie (SSC), Peer review (pracovná skupina zameraná na výmenu skúseností), Cross-border agreements (tvorba dohôd medzi národnými bezpečnostnými orgánmi), pracovná skupina

pre orgány na nezávislé posudzovanie rizík (AsBo) a v neposlednom rade sa úrad aktívne podieľa aj na aktivitách pracovnej skupiny zameranej na vzdelávanie v oblasti železničnej bezpečnosti.

UPLATŇOVANIE PRÍSLUŠNÝCH CSM ZO STRANY ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV A PREVÁDZKOVATEĽOV INFRAŠTRUKTÚRY

UPLATŇOVANIE SPOLOČNEJ BEZPEČNOSTNEJ METÓDY SYSTÉMU RIADENIA BEZPEČNOSTI

Štvrtý železničný balíček začala SR uplatňovať od 16. júna 2020. **Od 16. júna 2020** prijímal Dopravný úrad žiadosti o JBO a uvádzanie železničných vozidiel na trh EÚ už iba cez systém OSS. Na tieto žiadosti sa uplatňoval zákon o dráhach účinný od 16. júna 2020. Počas roku 2020 sa nesledovali v súlade s článkom 19 písm. f) smernice 2016/798 o bezpečnosti železníc skúsenosti železničných podnikov a manažérov infraštruktúry s uplatňovaním príslušných spoločných bezpečnostných metód (ďalej len „CSM“). V smernici 2016/798 o bezpečnosti železníc sa zaviedli ustanovenia, ktorých cieľom je zabezpečiť rozvoj a zvýšenie bezpečnosti železničného systému EÚ a zlepšiť prístup na trh so službami železničnej dopravy. Tabuľka 11 zobrazuje „Hlavné zmeny, ktoré nastali v SR od 16. júna 2020 pri spolupráci s ERA“.

Tabuľka 11. Hlavné zmeny, ktoré nastali v SR od 16. júna 2020 pri spolupráci s ERA

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

Zdroj: ERA (4. železničný balíček)

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

a zariadeniami, ľudskú zložku osôb v prvej línii s ich zručnosťami, odbornou prípravou a motiváciou, a organizačnú zložku pozostávajúcu z postupov a metód vymedzujúcich vzťah úloh.

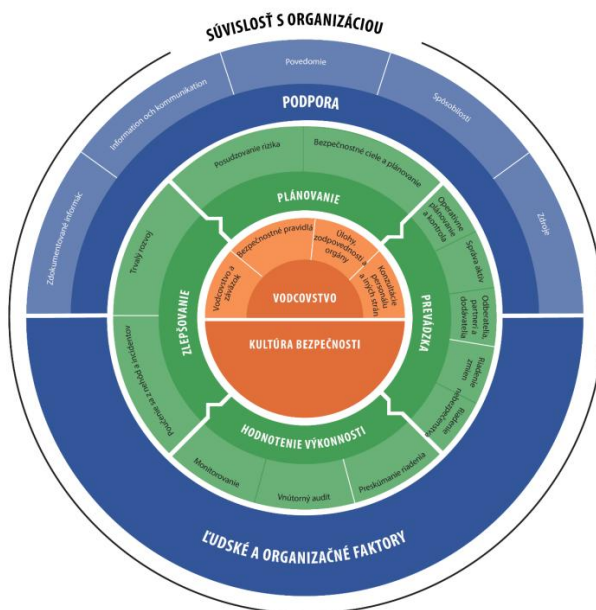
Mnohé znaky železničného systému riadenia bezpečnosti sú veľmi podobné postupu riadenia, ktorý obhajujú zástancovia kvality, ochrany zdravia a bezpečnosti pri práci, ochrany životného prostredia a obchodnej excelentnosti. Zásady dobrého riadenia sa preto môžu jednoduchšie začleniť tak, ako sa uviedlo,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

Žiadateľ musí svoj systém riadenia bezpečnosti navrhnuť tak, aby spĺňal požiadavky stanovené v článku 9 smernice (EÚ) 2016/798 s cieľom zaručiť bezpečné riadenie svojej prevádzky. Na tento účel musí preukázať súlad s požiadavkami stanovenými v prílohe I a II k nariadeniu (EÚ) 2018/762. Tieto požiadavky sú nastavené tak, aby poskytli komplexný obraz o systéme riadenia bezpečnosti organizácie podľa cyklu „naplánovania, realizácie, overenia a vykonania“ (ďalej len „**PDCA**“). Bude potrebné, aby žiadateľ zvažil každú jednotlivú požiadavku, ako aj spôsob, akým spolu fungujú, aby vytvoril ucelený systém riadenia bezpečnosti, ktorým sa riadia príslušné riziká. Prvky SRB (pozri obrázok 1) uplatňujú cyklus „naplánuj, realizuj, over a vykonaj“ (PDCA). Koncepcia PDCA odráža funkčné vzťahy medzi hlavnými prvkami systému riadenia bezpečnosti:

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

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

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



Obrázok 1. Systém riadenia bezpečnosti železníc (zdroj: Príručka ERA)

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

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

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

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

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

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

- procesov riadenia rizík, ktoré sa používajú na posúdenie úrovni bezpečnosti a na posúdenie zhody s požiadavkami na bezpečnosť,

- výmeny informácií súvisiacich s bezpečnosťou medzi jednotlivými aktérmi v rámci železničného sektora s cieľom riadiť bezpečnosť medzi jednotlivými rozhraniami, ktoré v tomto sektore môžu existovať,
- výsledkov vyplývajúcich z uplatňovania procesu riadenia rizík.

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

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

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

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

Novelizáciou zákona o dráhach s účinnosťou od 15. 03. 2019 vstúpila do účinnosti zmena ustanovenia § 103 ods. 2 písm. g) bod 5 zákona o dráhach, z ktorého vyplýva, že Dopravný úrad okrem iného poveruje právnické osoby aj posudzovaním rizík v súlade s vykonávacím nariadením Komisie č. 402/2013.

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

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

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

- železničný podnik**, ktorý má spracovaný vlastný systém riadenia bezpečnosti a je držiteľom platného bezpečnostného osvedčenia. Uznanie sa môže vzťahovať na posudzovanie rizika v súlade s vykonávacím nariadením, a to na mobilné subsystémy interoperability, t. j. železničné vozidlá,
- manažér infraštruktúry**, ktorý má spracovaný vlastný systém riadenia bezpečnosti a je držiteľom platného bezpečnostného povolenia. Uznanie sa môže vzťahovať na posudzovanie rizika v súlade s vykonávacím nariadením, a to na pevné subsystémy interoperability, t. j. subsystémy infraštruktúra, energia a traťové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návštenia,
- subjekt zodpovedný za údržbu, organizácia alebo jej časť alebo jednotlivec**, ktorí nemusia byť držiteľom jednotného bezpečnostného osvedčenia alebo bezpečnostného povolenia podľa článku 9 ods. 1 písm. d) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 402/2013.

Od 29. augusta 2025 je účinný postup Dopravného úradu č. 18/2025 pre uznávanie spôsobilosti osoby vykonávať nezávislé posudzovanie rizík, ktorý je zverejnený na webovom sídle Dopravného úradu v časti: **Doprava na dráhach > Bezpečnosť na železničných, špeciálnych a lanových dráhach > Uznávanie orgánov posudzovania CSM RA (AsBo)**, v ktorom sa stanovujú požiadavky na orgány na posudzovanie a hodnotenie rizika pre účely získania poverenia (uznania) v súlade s čl. 9 ods. 1 písm. b) a d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013. Procesu poverovania právnických osôb výkonom posudzovania rizík predchádzalo zo strany Dopravného úradu aj komplexné posúdenie spôsobilosti organizácie vykonávať žiadanú činnosť. Údaje o poverených právnických osobách sú zverejnené v tabuľke 12.

Tabuľka 12. Zoznam orgánov uznaných pre posudzovanie rizík v zmysle čl. 9 ods. 1 písm. b) a d) vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 402/2013

p. č.	Úplný názov uznaného orgánu	Uznaná organizačná zložka	Evidenčné číslo uznania	Platnosť uznania do	Rozsah uznania	Štrukturálne subsystémy	Rozsah kompetencií
1.	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava	Výskumný a vývojový ústav železníc, Hviezdoslavova 31, Žilina	SK3600240001	31. 12. 2028	inšpekčný orgán typu C podľa STN EN ISO/IEC 17020:2012	železničné koľajové vozidlá vozidlové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návštenia	kontrola organizácie metodika technické aspekty
2.	Železnice Slovenskej republiky, Bratislava	Výskumný a vývojový ústav železníc, Hviezdoslavova 31, Žilina	SK3600210002	31. 05. 2026	inšpekčný orgán typu C podľa STN EN ISO/IEC 17020:2012	infraštruktúra energia traťové zariadenia riadenia – zabezpečenia a návštenia	kontrola organizácie metodika technické aspekty
3.	DMG, s. r. o.	-	SK3600240002	10. 03. 2027	inšpekčný orgán typu C podľa STN EN ISO/IEC 17020:2012	železničné koľajové vozidlá vozidlové zariadenia riadenia-zabezpečenia a návštenia	kontrola organizácie metodika technické aspekty
4.	Rail Support, s. r. o.	-	SK3600210001	24. 09. 2025	inšpekčný orgán typu C podľa STN EN ISO/IEC 17020:2012	železničné koľajové vozidlá	kontrola organizácie metodika technické aspekty

Zdroj: NSA SK

V roku 2025 bol vykonaný jeden štátny dozor (audit) zameraný na činnosť orgánu uznaného na vykonávanie posudzovania rizík. Audit bol vykonaný v uznanom orgáne: Rail Support, s. r. o. Spoločnosť sa následne rozhodla ďalej nevykonávať svoju činnosť v oblasti posudzovania rizík, svoju činnosť v tejto oblasti ukončila uplynutím platnosti udeleného uznania.

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

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

NSA SK bolo včas zaslaných celkovo 101 bezpečnostných správ za rok 2025 od železničných podnikov a 1 bezpečnostná správa za rok 2025 od manažéra infraštruktúry. Nie všetky železničné podniky si túto povinnosť vyplývajúcu z ustanovenia § 85 ods. 1 zákona o dráhach včas splnili. V roku 2025 bolo Dopravným úradom evidovaných celkovo 115 železničných podnikov, ktorým bezpečnostný orgán alebo ERA vydal jednotné bezpečnostné osvedčenie a 1 manažér infraštruktúry s vydaným bezpečnostným povolením.

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

ÚČASŤ NA PROJEKTOCH EÚ

NSA SK sa v roku 2025 nezúčastnil na spoločných projektoch EÚ.

KULTÚRA BEZPEČNOSTI

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

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

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

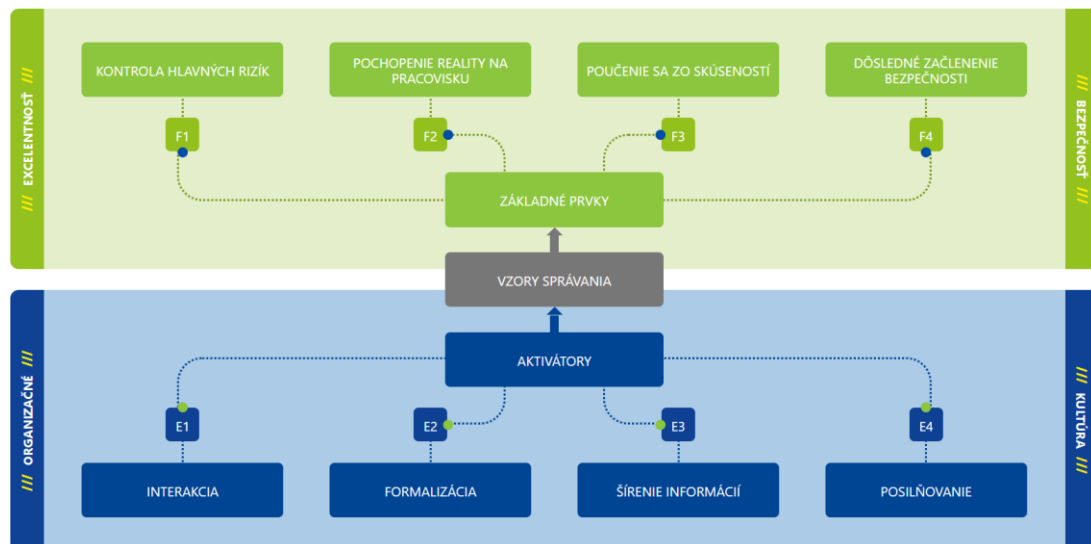
Dôležité je zamerať sa na faktory, ktoré ovplyvňujú **správanie**. Samotný systém riadenia bezpečnosti je ovplyvnený politikou vlastnej spoločnosti, ktorá si vyžaduje a predpisuje splnenie určitých pravidiel, aby spoločnosť bola bezpečná ako pre manažment, tak aj pre samotných zamestnancov. Ak je systém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

Pri kultúre bezpečnosti sa treba zamerať na:

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

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

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



Obrázok 2. Európsky model kultúry bezpečnosti železníc (zdroj: ERA)

HODNOTENIE A MONITOROVANIE KULTÚRY BEZPEČNOSTI

Transponovaný 4. železničný balíček sa na Slovensku uplatňuje od 16. júna 2020. Účelom 4. železničného balíčka je dokončiť jednotný trh pre železničné služby (Jednotný európsky železničný priestor). Jeho zastrešujúcim cieľom je revitalizovať železničný sektor a spraviť ho efektívnejším, a teda konkurencieschopným voči iným módom dopravy. Od 16. júna 2020 železničné podniky pri žiadaní o nové JBO prípadne o obnovu alebo aktualizáciu JBO v systéme riadenia bezpečnosti musia uvádzať aj opis kultúry bezpečnosti. Kultúra bezpečnosti predstavuje vzájomnú závislosť medzi SRB a samotným správaním sa zamestnancov. Dopravný úrad sa v roku 2025 zameria na aktívnu činnosť pri výkone svojich kompetencií a počas dozornej činnosti, správnymi metódami predstavoval možné spôsoby, ako kompetentne a efektívne rozvíjať v železničných podnikoch túto veľmi dôležitú oblasť SRB. Na základe získaných poznatkov a výsledkov kontrolnej činnosti NSA SK konštatuje nízku mieru kultúry bezpečnosti, bez zlepšujúceho sa trendu u železničných podnikov a manažéra infraštruktúry.

INICIATÍVY / PROJEKTY V OBLASTI KULTÚRY BEZPEČNOSTI

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

V najbližšom období plánuje NSA SK posilniť oblasť kultúry bezpečnosti v slovenskom železničnom sektore vzdelávacími aktivitami realizovanými aj v spolupráci s ERA.

STAV BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SLOVENSKEJ REPUBLIKE V ROKU 2025

Bezpečnosť železničnej dopravy v Slovenskej republike je výsledkom súbehu technických, technologických, organizačných, personálnych, investičných a regulačných faktorov. Železničná doprava ako vysoko regulovaný systém s významným verejným záujmom vyžaduje stabilné a predvídateľné financovanie, modernú infraštruktúru, funkčné zabezpečovacie systémy, dostatočné personálne kapacity, kvalitný systém odbornej prípravy a efektívnu komunikáciu medzi všetkými subjektmi železničného sektora.

Na základe odborných podkladov, skúseností z výkonu dohľadu nad bezpečnosťou, interných analýz a vyhodnotenia podnetov z praxe možno konštatovať, že bezpečnostná úroveň železničnej dopravy je stabilná, avšak dlhodobovo ovplyvňovaná viacerými štrukturálnymi a systémovými rizikami, ktoré si vyžadujú koordinované a systematické riešenie.

TECHNICKÝ STAV ŽELEZNIČNEJ INFRAŠTRUKTÚRY

Dlhodobovo nevyhovujúci technický stav časti železničnej siete predstavuje jeden z najvýznamnejších faktorov ovplyvňujúcich bezpečnosť. Opatrebovanie koľajového zvršku a spodku, výhybiek, mostných objektov a ďalších stavebných súčastí vedie k zavádzaniu prechodných alebo trvalých obmedzení traťovej rýchlosti, k zvýšenej poruchovosti a k zvýšenému riziku mimoriadnych udalostí.

V mnohých prípadoch je bezpečnosť zabezpečovaná prostredníctvom znižovania rýchlosti namiesto komplexnej obnovy infraštruktúry. Takýto postup je z krátkodobého hľadiska legitímym bezpečnostným opatrením, avšak z dlhodobého pohľadu signalizuje existenciu technického dlhu.

Významným rizikovým faktorom je nedostatočná údržba vegetácie a priechodného prierezu, čo vedie k zhoršenej dohľadnosti a viditeľnosti návestidiel, k obmedzeniam prevádzky a k riziku pádu drevín do koľajiska alebo na trakčné vedenie. Toto riziko je významne umocňované tým, že na veľkej časti železničných tratí nie je žiadna rádiová sieť alebo vlakový zabezpečovač prenášajúci návesti na dráhové vozidlo. Tento faktor môže významným spôsobom prispieť aj k únave a stresu rušňovodičov, prehliadnutiu návestí a k vzniku nehôd. Z hľadiska manažéra infraštruktúry nie je tejto oblasti venovaná náležitá pozornosť so zameraním sa na jej rizikovosť.

Z hľadiska dlhodobej stability systému je žiaduca viacročná predvídateľnosť financovania údržby a modernizácie infraštruktúry.

Ilustračné príklady:

- Železničné trate Zvolen – Filákovovo – Jesenské, Plešivec – Muráň, Humenné – Medzilaborce, Čadca – Makov – opotrebovaný zvršok a drevené podvaly.
- Traťové úseky Žilina – Košice, Bratislava – Štúrovo, Palárikovo – Zvolen – opakované znižovanie traťovej rýchlosti.
- Trať 129A Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce – štátna hranica – dlhodobé znižovanie traťovej rýchlosti namiesto komplexnej obnovy, zlý technický stav zárubných múrov pri Papradi a Poriadí. Zabezpečovacie zariadenie po životnosti vykazuje zvýšenú poruchovosť.

- Červený most v Bratislave, most pri Trnovci nad Váhom, obvod stanice Bratislava hlavná stanica a Bratislava Nové Mesto – prevádzkové obmedzenia z dôvodu zlého technického stavu železničnej infraštruktúry.

ÚROVEŇ TECHNICKÉHO ZABEZPEČENIA PREVÁDZKY

Bezpečnosť prevádzky je vo významnej miere závislá od úrovne zabezpečovacích systémov. Implementácia systému ERTMS, vrátane ETCS a GSM-R, prebieha postupne a nie je realizovaná v plnom rozsahu.

Závažným faktorom je zmiešaná prevádzka vozidiel vybavených systémom ETCS a vozidiel bez tejto technológie na rovnakých tratiach. V takýchto prípadoch je ochranná funkcia systému obmedzená a bezpečnosť v prevádzke zostáva vo zvýšenej miere závislá výhradne od ľudského faktora.

V niektorých prípadoch došlo pri modernizácii tratí k zrušeniu líniového vlakového zabezpečovača s prenosom návěstí na koľajové vozidlo, tzv. automatického bloku s koľajovými obvodmi a jeho nahradeniu systémom s počítačmi osí bez súčasného plnohodnotného zavedenia ETCS, čím došlo k strate niektorých bezpečnostných funkcií (napr. detekcia lomu koľaje).

V železničnej prevádzke pretrváva používanie zastaraných staničných a traťových zabezpečovacích zariadení bez plných technických závislostí medzi návěstidlami a výhybkami, ako aj jednosmerných automatických blokov. Počas modernizácií železničných tratí dochádza k dočasnému obmedzeniu líniového vlakového zabezpečovača, čo prispieva k zvyšovaniu rizika.

Ilustračné príklady:

- Traťový úsek Poprad – Štrba (výh. Lučivná) – nahradenie automatického bloku s koľajovými obvodmi hradlom s počítačmi osí bez inštalácie systému ETCS.
- Železničná stanica Nitra – svetelné návěstidlá bez závislosti od postavenia výmen.
- Traťové úseky Nitra – Šurany a Hlohovec – Zbehy – Prievidza – pretrváva zastaraný spôsob telefonického dorozumievania pri riadení železničnej dopravy.
- Železničná stanica Vrútky nákladná stanica – absencia kontroly obsadenia hlavných koľají.
- Zmiešaná prevádzka systému ETCS na tratiach Bratislava – Žilina a Žilina – Čadca – štátna hranica s vozidlami aj bez palubnej časti systému ETCS.

Samotným rizikovým faktorom je aj **líniový vlakový zabezpečovač** – vlakový zabezpečovač triedy B. Napriek tomu, že sa v minulosti išlo o národný štandard, tak nikdy neexistovala zákonná podmienka jeho inštalácie do dráhových vozidiel prevádzkovaných v Slovenskej republike, ale za vyhovujúci sa považoval stav, ak bolo dráhové vozidlo vybavené len zariadením na kontrolu bdelosti. Samotný líniový vlakový zabezpečovač (napríklad: MIREL, LS90 a pod.) obsahuje viaceré rizikové prvky:

- nie je nepretržite kontrolovaná bdelosť rušňovodiča; pri návěsti voľno môže vlak prejsť ľubovoľnú dráhu aj keby bol rušňovodič napr. v bezvedomí,
- výhradná kontrola maximálnej stanovenej rýchlosti vo vlakovom zabezpečovači, bez kontroly maximálnej dovolenej rýchlosti platnej pre daný úsek trate,
- nemodeluje brzdnú krivku, resp. umožňuje ju nedodržiavať bez intervencie vlakového zabezpečovača,
- možnosť prejsť návěst „Stoj“ bez dostatočného zásahu zabezpečovača,
- zhlavlia železničných staníc sú bez prenosu kódu,
- strata prenosu kódu pri dlhšom pobyte na staničnej koľaji,

- nerozlišovanie návestenej rýchlosti podľa rýchlostnej návestnej sústavy (40, 60, 80, 100),
- neprepojenie vlakového zabezpečovača s rádiovou sieťou s možnosťou diaľkového zastavenia vlaku v prípade mimoriadnosti bez zásahu rušňovodiča.

RÁDIOVÁ KOMUNIKÁCIA A KOMUNIKAČNÉ SYSTÉMY

Spôľahlivá komunikácia medzi rušňovodičmi, výpravcami a dispečermi je základným predpokladom bezpečnosti prevádzky. Budovanie siete GSM-R však neprebíha v dostatočnom rozsahu a tempe.

Na viacerých hlavných a vedľajších železničných tratiach nie je zabezpečené spoľahlivé pokrytie telekomunikačným a rádiovým signálom. V niektorých prípadoch nie sú hnacie dráhové vozidlá v prevádzke vybavené ani len vysielaczkou.

Závažným problémom je absencia rádiového pokrytia v niektorých tuneloch a horských úsekoch, čo znižuje schopnosť okamžitej reakcie pri mimoriadnych udalostiach v prevádzke.

Ilustračné príklady:

- Trať Nové Mesto nad Váhom – Vrbovce – štátna hranica – nedostatočné pokrytie signálom – 2,5 km tunel bez akéhokoľvek spojenia.
- Trať Trnava – Kúty s 900 m dlhým tunelom bez rádiového signálu.
- Horské úseky Telgárt – Červená Skala a Tisovec – Brezno – obmedzený mobilný signál.
- Hlavné trate bez úplného pokrytia GSM-R (Nové Zámky – Štúrovo, Zohor – Kúty, Púchov – Lúky pod Makytou – štátna hranica, Zvolen – Košice, Banská Bystrica – Vrútky).
- Vozidlá jazdiace na tratiach pokrytých systémom GSM-R bez príslušného vybavenia na komunikáciu cez tento systém.

Súčasne možno konštatovať nedostatočný pokrok zo strany manažéra infraštruktúry pri príprave projektov a samotnej realizácii budovania rádiových sietí. Toto predstavuje vážne bezpečnostné riziko pri neustálom znižovaní personálu či už na strane manažéra infraštruktúry alebo železničných dopravcov (napr. vlak s jedným rušňovodičom, bez iného personálu), čo predstavuje vážnu komunikačnú bariéru medzi dopravcami a manažérom infraštruktúry a zároveň v prípade krízových situácií a nehôd v spojitosti s úsekmi bez mobilného signálu spôsobuje nemožnosť rýchlej reakcie, zabránenia nehodám, predídenia materiálnym škodám, ekologickým haváriám a stratám na ľudských životoch. Nemožnosť priamej komunikácie medzi rušňovodičmi a osobami riadiacimi dopravu spôsobuje neprimeraný stres obom zainteresovaným stranám a vedie k zbytočným meškaniam vlakov.

ÚROVŇOVÉ PRIECESTIA

Vysoký počet úrovňových križovaní so zastaraným alebo pasívnym zabezpečením predstavuje významné riziko pre účastníkov cestnej a železničnej dopravy. Približne polovica železničných priecestí je zabezpečená iba výstražným križom.

Ilustračné príklady železničných tratí s vysokým rizikom:

- Bratislava-Nové Mesto – Komárno,
- Čadca – Makov,
- Trenčín – Chynorany,
- Banská Bystrica – Margecany,

- Trnava – Kúty,
- Košice – Prešov – Plaveč.

ĽUDSKÝ FAKTOR A PERSONÁLNE KAPACITY

Dlhodobý nedostatok prevádzkových zamestnancov vedie k zvýšenej miere nadčasov, únave a zníženej koncentrácii pri výkone práce. Preťažovanie rušňovodičov, nedodržiavanie prestávok a kumulácia funkcií do jednej osoby zvyšujú riziko chýb.

Zaznamenaná je aj rezignácia personálu na oznamovanie prevádzkových nedostatkov, ako aj nedostatočná komunikácia medzi subjektmi.

Ilustračné príklady:

- Železničné uzly Bratislava, Žilina, Košice – vysoké prevádzkové zaťaženie.
- Úseky Devínska Nová Ves – Kúty, Poprad – Krompachy – zaťažené dlhodobými výlukami.
- Nenahlásenie mimoriadnej zásielky vo vlaku (napr. Kúty).

VZDELÁVANIE A ODBORNÁ SPÔSOBILOSŤ

Systém vzdelávania a overovania odbornej spôsobilosti je vo viacerých prípadoch zabezpečovaný internými kapacitami dopravcov bez externého prvku nestrannosti. Požiadavky na odbornú prípravu pre viaceré pracovné pozície nie sú jednotne legislatívne upravené.

Zaznamenané sú nedostatky v modernizácii a aktuálnosti učebných materiálov, absencii simulačných tréningov a nedostatočných školeniach pri zavádzaní nových informačných systémov.

Ilustračné príklady:

- Zavedenie systému „Centrálne rozkazy“ bez komplexného preškolenia výpravcov.
- Používanie neaktuálnych učebných materiálov.
- Absentujúci externý člen skúšobnej komisie.

Zároveň je možné konštatovať, že tak, ako rušňovodiči, tak ani výpravcovia nie sú dostatočne školení s využitím moderných technológií, napr. simulátorov, a ich školenia a tréningy sa nedostatočne venujú riešeniu krízových a mimoriadnych situácií v prevádzke. Taktiež je nedostatočná pozornosť venovaná komunikácii, predovšetkým používaniu rádiových sietí a používaniu správnych predpísaných formulácií.

ORGANIZÁCIA, RIADENIE A KONTROLNÁ ČINNOSŤ

Identifikované boli nedostatky v kontrolnej činnosti manažéra infraštruktúry vo vzťahu k dopravcom, ako aj nedôslednosť vnútorných kontrol u manažéra infraštruktúry. Problémom je zahlcovanie výpravcov administratívnymi informáciami bez selekcie ich relevantnosti.

Ilustračné príklady:

- Distribúcia telegramov mimo dispozičný úsek výpravcu.
- Nejednotné oznamovanie zmien v predpisoch bez preškolenia.
- Nedostatočná kontrola dopravcov zo strany manažéra infraštruktúry.

- Neskorá distribúcia telegramov s informáciami k mimoriadnym vlakom – chyby a nedostatky v operatívnom riadení dopravy.

VONKAJŠIE VPLYVY

Bezpečnosť negatívne ovplyvňujú neoprávnené vstupy osôb do koľajiska, vandalizmus, tlak na minimalizáciu ceny vo verejných obstarávaníach a dlhodobé podfinancovanie železničnej infraštruktúry, s čím súvisí stagnujúci alebo veľmi pomaly klesajúci investičný dlh pri údržbe a technickom stave železničnej infraštruktúry.

SLEDOVANÉ NÁRODNÉ UKAZOVATELE

Bezpečnosť železničnej dopravy je výrazne ovplyvnená ľudskými a organizačnými faktormi, kde je takmer všetka zodpovednosť za správnosť rozhodnutí závislá len na jednom zamestnancovi, napr. rušňovodičovi, bez toho, aby bezpečnosť železničnej dopravy bola zabezpečená modernými a dostupnými technickými zariadeniami, ako je napr. vlakový zabezpečovač ETCS alebo národný vlakový zabezpečovač triedy B – líniový vlakový zabezpečovač. Národný vlakový zabezpečovač však nie je povinnou výbavou pre hnacie dráhové vozidlá, ktoré jazdia po takto vybavených tratiach. Postačuje len kontrola bdelosti rušňovodiča (tzv. tlačidlo bdelosti). Tento faktor ešte umocňuje nedostatočné opatrenia Slovenskej republiky pre oblasť bezpečnosti jazdy jednotlivých vlakov. Líniovým vlakovým zabezpečovačom sú vybavené predovšetkým tieto trate:

- Kúty – Bratislava hlavná stanica – Nové Zámky,
- Kuzmice – Košice – Vydrník,
- Štrba – Varín,
- Žilina – Čadca,
- Púchov – Lúky pod Makytou,
- odb. Bratislava–Vinohrady – Bratislava hlavná stanica,
- Štúrovo – Mužla.

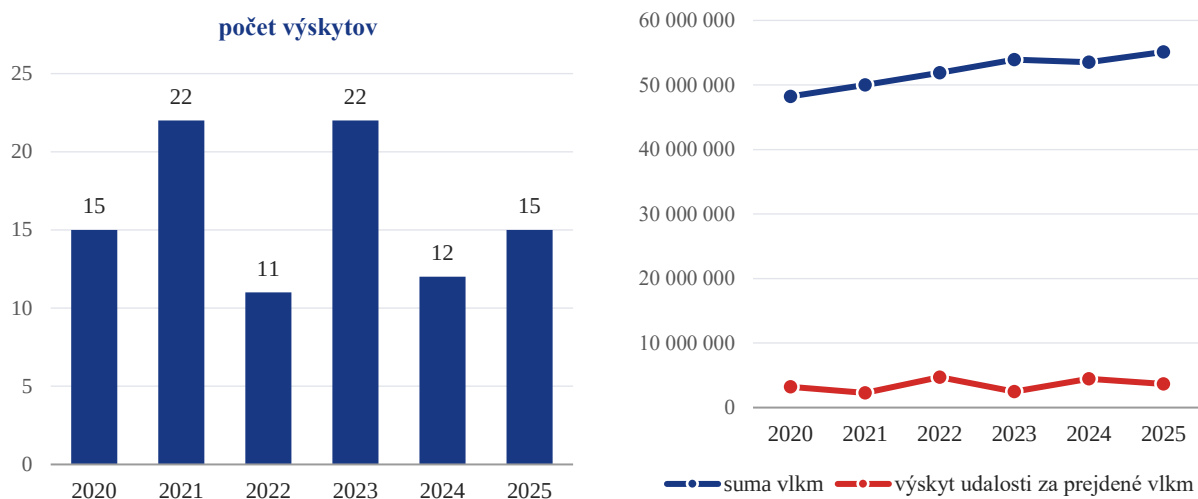
Na základe uvedeného Dopravný úrad začal sledovať počet prejdených návěstí „Stoj“ v jednotlivých rokoch, a to v prepočte na vlakové kilometre (vlkm). Podrobnosti sú uvedené v tabuľke 13.

Tabuľka 13. Počet vlkm na 1 prejdenie návesti „Stoj“

rok	2020	2021	2022	2023	2024	2025
počet výskytov	15	22	11	22	12	15
suma vlkm	48 225 480	49 995 351	51 883 488	53 934 069	53 515 956	55 117 819
výskyt udalosti za prejdené vlkm	3 215 032	2 272 516	4 716 681	2 451 549	4 459 663	3 674 521

Zdroj: NSA SK

Graf 3. Vývoj počtu prejdenej návěstí „Stoj“ a výskyt udalosti za prejdenej vlkm



Zdroj: NSA SK

Za prejdenej návěstí „Stoj“ sa považuje prejdenej akejkoľvek časti vlaku za miesto dovoleného pohybu vlaku (nezastavenie vlaku pred návěstidlom s návěstou „Stoj“; nezastavenie na mieste, ktoré určil automatický systém riadenia vlakov; nezastavenie na mieste určenom verbálnym alebo písomným spôsobom, odchod vlaku bez rozkazu alebo súhlasu na odchod; odchod vlaku v dopravni bez odchodových návěstídiel za prvý námedzník alebo za hrot jazyka odvratnej výhybky). Na základe analyzovaných údajov Dopravný úrad konštatuje, že početnosť prejdenej návěstí „Stoj“ vlakmi v predchádzajúcich rokoch má podobný charakter a nedochádza k jej zásadnej zmene predovšetkým v pozitívnom smere. Jediným účinným opatrením je zvyšovanie zabezpečenia na jednotlivých železničných tratiach a v hnacích dráhových vozidlách. Dopravný úrad preto odporúča:

- zavedenie výhradnej prevádzky vlakov vybavených palubným systémom ETCS na všetkých tratiach vybavených systémom ETCS a jeho ďalšie rozširovanie,
- na tratiach vybavených národným zabezpečením s prenosom návěstí zo železničnej trate na hnacie dráhové vozidlá – líniový vlakový zabezpečovač, prevádzkovať výhradne hnacie dráhové vozidlá vybavené vlakovým zabezpečovačom s návestným opakovačom.

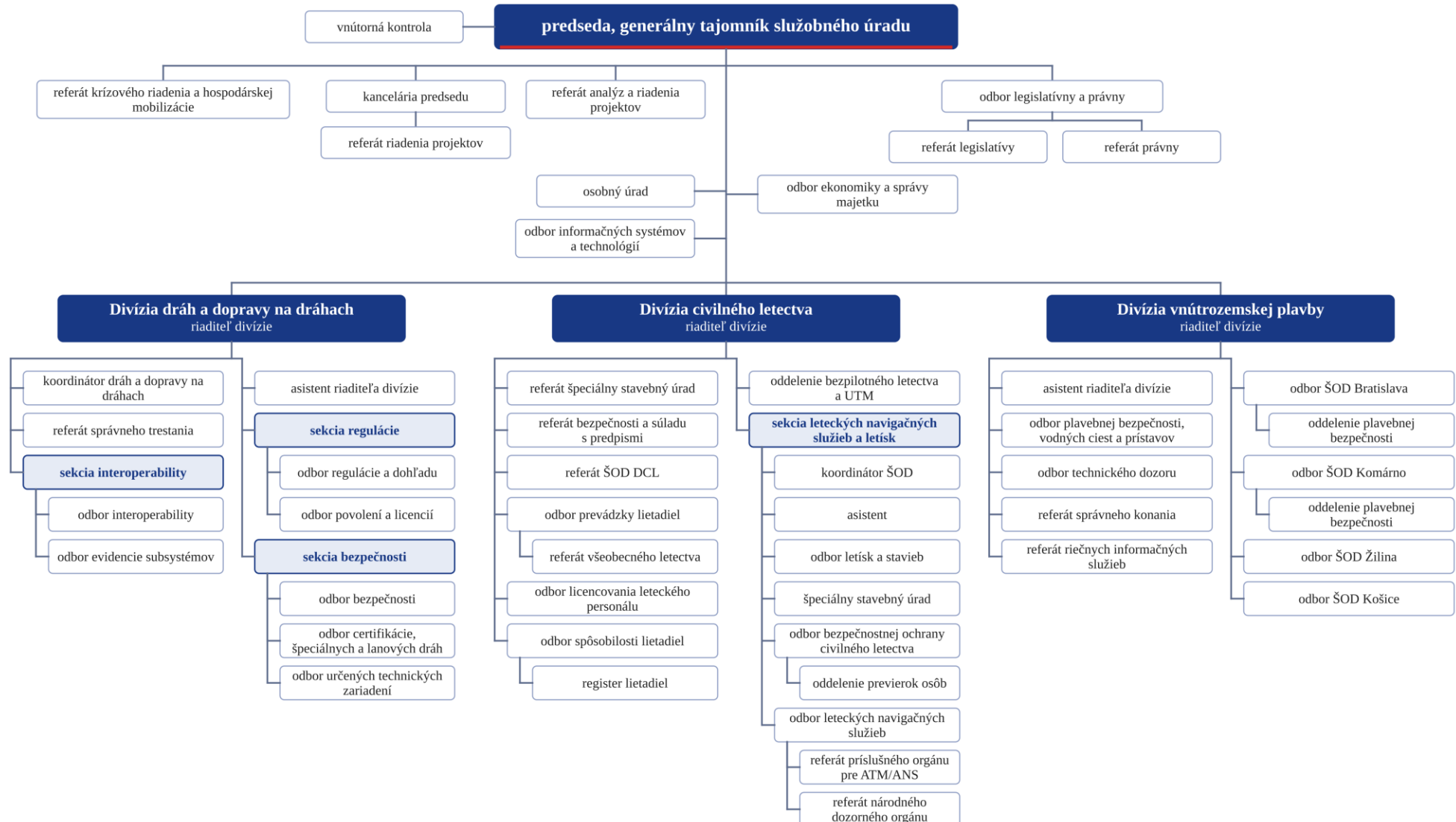
ZÁVER

Bezpečnosť železničnej dopravy v Slovenskej republike je stabilná, avšak systém je dlhodobo zaťažený kombináciou technického a investičného dlhu, nedostatočnej implementácie moderných zabezpečovacích systémov, personálneho preťaženia prevádzkových zamestnancov a nedostatkov v komunikácii a riadení.

Dlhodobé zvyšovanie bezpečnosti si preto vyžaduje:

- predvídateľné a stabilné viacročné financovanie infraštruktúry,
- dôslednú implementáciu systémov ETCS a GSM-R,
- systematické posilnenie personálnych kapacít predovšetkým v železničnej prevádzke,
- modernizáciu vzdelávacieho systému,
- posilnenie bezpečnostnej kultúry a nestrannosti kontrolných mechanizmov,
- koordinovaný postup štátu, manažéra infraštruktúry, dopravcov a bezpečnostného orgánu.

PRÍLOHA A: ORGANIZAČNÁ SCHÉMA DOPRAVNÉHO ÚRADU



PRÍLOHA B: POKROK V INTEROPERABILITE

1.	Trate vylúčené z rozsahu pôsobnosti smernice IOP / SAF (koniec roka)	
1a	Dĺžka tratí vyňatých z rozsahu pôsobnosti smernice o IOP [km]	45,096
1b	Dĺžka tratí vyňatých z rozsahu pôsobnosti smernice o SAF [km]	0
2.	Dĺžka nových tratí povolených NSA SK (počas vykazovaného roka)	
2a	Celková dĺžka tratí [km]	0
3.	Upravené/prispôsobené stanice požiadavkám TSI PRM (koniec roka)	
3a	Železničné stanice spĺňajúce požiadavky TSI PRM	4
3b	Železničné stanice spĺňajúce požiadavky TSI PRM – čiastočná zhoda s TSI	72
3c	Prístupné železničné stanice	452
3d	Ostatné stanice	376
4.	Preukazy rušňovodičov (koniec roka)	
4a	Celkový počet platných európskych licencií vydaných v súlade so smernicou 2007/59/ES (v znení neskorších predpisov)	3 865
4b	Počet novovydaných európskych licencií (prvé vydanie)	187
5.	Počet vozidiel povolených podľa smernice o interoperabilite (EÚ) 2016/797 (počas vykazovaného roka)^{1,2}	
5a	Prvé povolenia (článok 14 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/545) – celkom	0/8
5aa	Nákladné vozne	0/*
5ab	Osobné vozne	0/0
5ac	Motorové alebo elektrické hnacie vozidlá	0/0
5ad	Motorové alebo elektrické osobné jednotky s vlastným pohonom	0/8
5ae	Špeciálne vozidlá	0/0
5b	Obnovené povolenia typu vozidla (článok 14 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/545) – celkom	0/0
5ba	Nákladné vozne	0/*
5bb	Osobné vozne	0/0
5bc	Motorové alebo elektrické hnacie vozidlá	0/0
5bd	Motorové alebo elektrické osobné jednotky s vlastným pohonom	0/0
5be	Špeciálne vozidlá	0/0
5c	Povolenia na rozšírenú oblasť použitia (článok 14 ods. 1 písm. c) nariadenia (EÚ) 2018/545) – celkom	0/1
5ca	Nákladné vozne	0/*
5cb	Osobné vozne	0/0
5cc	Motorové alebo elektrické hnacie vozidlá	0/0
5cd	Motorové alebo elektrické osobné jednotky s vlastným pohonom	0/1
5ce	Špeciálne vozidlá	0/0
5d	Nové povolenia (článok 14 ods. 1 písm. d) nariadenia (EÚ) 2018/545) – celkom	4/24
5da	Nákladné vozne	0/*
5db	Osobné vozne	0/12

¹ Dopravný úrad ako povoľujúci subjekt/Dopravný úrad iba ako posudzujúci orgán NSA pre oblasť použitia

² Ak je hodnota nahradená symbolom „*“, údaje nie sú dostupné.

5dc	Motorové alebo elektrické hnacie vozidlá	2/8
5dd	Motorové alebo elektrické osobné jednotky s vlastným pohonom	0/4
5de	Špeciálne vozidlá	2/0
5e	Povolenia v zhode s typom (článok 14 ods. 1 písm. e) nariadenia (EÚ) 2018/545 – celkom	35/*
5ea	Nákladné vozne	0/*
5eb	Osobné vozne	0/*
5ec	Motorové alebo elektrické hnacie vozidlá	2/*
5ed	Motorové alebo elektrické osobné jednotky s vlastným pohonom	27/*
5ee	Špeciálne vozidlá	6/*
6.	Vozidlá vybavené systémom ERTMS (celkový vozový park, koniec roka)	
6a	Hnacie vozidlá vrátane vlakových súprav vybavených systémom ERTMS Level 1	25
6b	Hnacie vozidlá vrátane vlakových súprav vybavených systémom ERTMS Level 2	163
6c	Hnacie vozidlá vrátane vlakových súprav bez systému ERTMS	1 350
7.	Počet zamestnancov NSA SK, ktorí pracujú na plný úväzok (do konca roka)	
7a	Zamestnanci na plný úväzok zapojení do bezpečnostnej certifikácie	6
7b	Pracovníci na plný úväzok zapojení do schvaľovania vozidiel	3
7c	Pracovníci na plný úväzok zapojení do dohľadu	6
7d	Zamestnanci na plný úväzok zapojení do iných úloh týkajúcich sa železničnej dopravy	4

PRÍLOHA C: ZOZNAM ŽELEZNIČNÝCH PODNIKOV A MANAŽÉROV INFRAŠTRUKTÚRY

č.	Názov železničného podniku, adresa sídla, IČO
1	ARRIVA vlaky s. r. o., Křížíkova 148/34, 186 00 Praha, CZ, 28955196
2	Bahnoperator Polska sp. z o.o., Celna 5, 21-540 Małaszewicze, PL, 757721
3	BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, a. s., Železničná 1, 076 43 Čierna nad Tisou, SK, 36774278
4	Captrain Polska sp. z o.o., Ul. Powstańców Śląskich 7a, 53-332 Wrocław, PL, 00272517
5	CARGO Master sp. z o.o., Jana Sobieskiego 48, 87-100 Toruń, PL, 00379691
6	Cargo Motion, s. r. o., Sokolská třída 2800/99, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, CZ, 28270304
7	CD Cargo Poland sp. z o.o., Grzybowska 4, lok. 3, 00-131 Warszawa, PL, 00270052
8	CD Cargo Slovakia, s. r. o., Seberíniho 1, 821 03 Bratislava, SK, 44349793
9	Central Railways a. s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, SK, 44907893
10	CER Slovakia, a. s., Mýtna 15, 811 07 Bratislava, SK, 44616791
11	CityRail, a. s., Magistrů 202/16, Michle, 140 00 Praha, CZ, 24199010
12	CL Cargo Logistics sp. z o.o., Stefanii Zboińskiej 18, 58-210 Łagiewniki, PL, 00716649
13	CLIP INTERMODAL sp. z o.o., Ul. Makoszowska 15, 41-800 Zabrze, PL, 650650
14	Continental Railway Solution Kft., Hungária körút 80/a, 1143 Budapest, HU, 0109185603
15	CTL LOGISTICS sp. z o.o., Długa 90, 41-208 Sosnowiec, PL, 289679
16	DAB RAIL sp. z o.o., Ul. PIŁSUDSKIEGO 1A/4, 57-100 Strzelin, PL, 00836473
17	DB Cargo Czechia s. r. o., Hlubinská 1378/36, Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava, CZ, 25785419
18	DB Cargo Hungaria Kft., Hűtőház út 23, 9027 Győr, HU, 0809010033
19	DB Cargo Polska S.A., Wolności 337, 41-800 Zabrze, PL, 00057814
20	DMG s. r. o., Školská 470, 956 12 Preseľany, SK, 34104038
21	DPB Rail Infra Service Hungary Kft., Váci út 47, 1134 Budapest, HU, 0109431465
22	ecco-rail Kft., Diófa u. 43, 2060 Bicske, HU, 0709034050
23	ECOMOVE CARGO sp. z o.o., Ul. Chmielna 132-134, lok. 316, 00-805 Warszawa, PL, 1046939
24	EKOSYSTÉMY, s. r. o., Ul. Matice slovenskej 10, 971 01 Prievidza, SK, 36329061
25	ELTRA, s. r. o., Rampová 4, 040 01 Košice, SK, 31674267
26	Eurasian Railway Carrier sp. z o.o., Ul. HOLENDERSKA 10, 54-403 WROCLAW, PL, 0000524173
27	EUROGATE Rail Hungary Zrt., Madarász Viktor u. 47-49, 1138 Budapest, HU, 0110045299
28	EWG Rail Zrt., Váci út 76, 3.em., 1132 Budapest, HU, 0110049688
29	Falcon Rail SK s. r. o., Nám. SNP 270/3, 917 01 Trnava, SK, 51958074
30	FDM RAIL sp. z o.o., Nad Wisłą 1, 43-502 Czechowice-Dziedzice, PL, 940483
31	FDM REW, Nad Wisłą 1, 43-502 Czechowice-Dziedzice, PL, 948480
32	FREIGHTLINER PL sp. z o.o., Polna 11, 00-633 Warszawa, PL, 242909
33	Gepard Expres Slovakia s. r. o., Závadská 16B, 831 06 Bratislava, SK, 46334629
34	GJW Praha, s. r. o., Mezitráťová 137/46, 198 21 Praha 9 – Hloubětín, CZ, 41192869
35	GYSEV Cargo Zrt., Mátyás király utca 19, 9400 Sopron, HU, 0810001824
36	GYSEV Zrt., Mátyás király utca 19, 9400 Sopron, HU, 0810001787
37	Helrom GmbH, Westhafenplatz 1, 60327 Frankfurt am Main, DE, 00111532
38	HORNONITRIANSKE BANE zamestnanecká, a. s., Ul. Matice slovenskej 10, 971 01 Prievidza, SK, 36002887

č.	Názov železničného podniku, adresa sídla, IČO
39	HSL Polska sp. z o.o., Duchnicka 3, 01-796 Warszawa, PL, 00333942
40	HSL-Logistik s. r. o., Počernická 272/96, 108 00 Praha, CZ, 24218367
41	IDS Cargo a. s., Albertova 229/21, 779 00 Olomouc – Nová Ulice, CZ, 27820017
42	Inter Cargo sp. z o.o., Ul. Ceglana 4, 40-514 Katowice, PL, 8971772442
43	IRT sp. z o.o., 3 Maja 28, 08-110 Siedlce, PL, 00429292
44	JAXAN KOLEJ sp. z o.o., Ul. WĘGLOWA 2, 57-240 KAMIENIEC ZĄBKOWICKI, PL, 00910149
45	JUSO, s. r. o., P. J. Šafárika 2325/8, 960 01 Zvolen, SK, 36627283
46	KOLPREM sp. z o.o., Al. J. Piłsudskiego 92, 41-308 Dąbrowa Górnicza, PL, 0020787
47	KOMPLEX RAIL Kft., Fodros utca 21, 1039 Budapest, HU, 24953270
48	Leo Express s. r. o., Řehořova 908/4, 130 00 Praha, CZ, 06661572
49	Leo Express Slovensko s. r. o., Pražská 3222/11, 811 04 Bratislava, SK, 50085891
50	LOKO TRANS Slovakia, s. r. o., Cintorínska 57, 942 01 Šurany, SK, 36551261
51	Lokorail, a. s., Horárska 12, 821 09 Bratislava, SK, 36564443
52	LOKOTRAIN POLSKA sp. z o.o., Gawronow 22, 40-527 Katowice, PL, 01064446
53	LokoTrain Slovakia s. r. o., Osvetová 17375/24, 821 05 Bratislava, SK, 55746781
54	LTE POLSKA sp. z o.o., Sportowa 8, 81-300 Gdynia, PL, 0000525898
55	LTE Slovakia, s. r. o., Kopčianska 21, 851 01 Bratislava, SK, 35845961
56	LTG CARGO POLSKA, sp. z o.o., Ul. Świętojska 5/7, 00-236 Warszawa, PL, 00850725
57	MÁV Rail Tours Korlátolt felelősségű társaság, Tatai utca 93/a, 1142 Budapest, HU, 0109355375
58	MÁV Személyszállítási Zártkörűen Működő Részvénytársaság, Üllői út 131, 1091 Budapest, HU, 0110045551
59	METRANS Rail Slovakia, s. r. o., Povodská cesta 18, 929 01 Dunajská Streda, SK, 54500257
60	METRANS Rail sp. z o.o., Magazynowa 8, 62-023 Gadki, PL, 00947749
61	MIRATRANS TRANSPORT sp. z o.o., Sierpów 33, 95-035 Ozorków, PL, 656046
62	NZ Rail s. r. o., Michalská bašta 2046/20, 940 02 Nové Zámky, SK, 53407431
63	ÖBB-Personenverkehr AG, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, AT, 112020015
64	Olavion sp. z o.o., Ul. Siennicka 25, 80-758 Gdańsk, PL, 00531501
65	ORLEN Kolej sp. z o.o., Michalki 25, 80-716 Gdańsk, PL, 135118
66	Ost-West Logistic Poland sp. z o.o., Ul. BOLESŁAWA CZERWIŃSKIEGO 6, 40-123 KATOWICE, PL, 00784882
67	PARI CZ Servis s. r. o., Olivova 2096/4, 110 00 Praha, CZ, 07995911
68	Phoenix Rail Magánvasút Kft., Igmándi út 16. 1. em. 9. ajtó, 2900 Komárom, HU, 1109030301
69	PKP CARGO INTERNATIONAL a. s., Betonárská 580/14, Muglinov, 712 00 Ostrava, CZ, 47675977
70	PKP CARGO S.A., Ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa, PL, 0027702
71	PKP CARGO INTERNATIONAL HU Zrt., Dévai 26-28, 1134 Budapest, HU, 0110046578
72	PKP INTERCITY S.A., Aleje Jerozolimskie 142A, 02-305 Warszawa, PL, 0000296032
73	POL-MIEDŹ TRANS sp. z o.o., Ul. M. Skłodowskiej-Curie 190, 59-301 Lubin, PL, 117031
74	POLREGIO S.A., Ul. Kolejowa 1, 01-217 Warszawa, PL, 00929422
75	Prvá Slovenská železničná, a. s., Pri Habánskom mlyne 30, 811 04 Bratislava, SK, 35858664
76	PSP Cargo Group S.A. Magyarországi Fióktelepe, Szugló utca 9-15, 1145 Budapest, HU, 0109560797
77	QEMETICA Cargo sp. z o.o., Fabryczna 4, 88-101 Inowrocław, PL, 0065799
78	Rail Cargo Austria AG, Am Hauptbahnhof 2, 1100 Wien, AT, 248731
79	Rail Cargo Carrier – Czech Republic s. r. o., Žerotínova 1132/34, 130 00 Praha, CZ, 01569236
80	Rail Cargo Carrier – Poland sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa, PL, 00351978
81	Rail Cargo Carrier – Slovakia, s. r. o., Lúčna 2, 821 05 Bratislava, SK, 44453949

č.	Názov železničného podniku, adresa sídla, IČO
82	Rail Cars Logistic sp. z o.o., Ul. WARSZAWSKA 40/2A, 40-008 KATOWICE, PL, 1003785
83	Rail Force One Poland sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 125/127, 02-017 Warszawa, PL, 775722
84	Rail STM sp. z o.o., Wejchertów 20, 43-100 Tychy, PL, 146843892
85	Rail Support, s. r. o., Šalviová 40, 821 01 Bratislava, SK, 51136813
86	Rail Workshop, s. r. o., Šalviová 40, 821 01 Bratislava, SK, 52961711
87	RailLog s. r. o., Mlynská 6/B, 934 01 Levice, SK, 46247211
88	Railtrans International, a. s., Račianska 75, 831 02 Bratislava, SK, 46384740
89	RC Trans Rail sp. z o.o., ul. Cyprysowa 11C, 43-600 Jaworzno, PL, 00925744
90	RegioJet, a. s., Obchodná 48, 811 06 Bratislava, SK, 47231271
91	Retrack Hungaria Kft., Henger utca 2/B, 1027 Budapest, HU, 0109379945
92	Retrack Slovakia s. r. o., Prievozská 4B, 821 09 Bratislava, SK, 45866040
93	RM LINES, a. s., Jednoty 1931, 356 01 Sokolov, CZ, 27274489
94	RTB CARGO HUNGARIA Szolgáltató Korlátolt Felelősségű Társaság, Bajcsy-Zsilinszky u. 27, 9021 Győr, HU, 0809031998
95	RTS Rail Transport Service GmbH, Puchstrasse 184 b., 8055 Graz, AT, 252571
96	RWI Train Korlátolt Felelősségű Társaság, Fülesi utca 11, 9464 Und, HU, 0809034536
97	SKINEST RAIL POLSKA sp. z o.o., Ul. 11. Listopada 27, lok. 2.14, 38-300 Gorlice, PL, 00299875
98	SKPL Cargo sp. z o.o., Zbiersk Cukrownia 54, 62-830 Zbiersk, PL, 369222
99	S-Rail CZ s. r. o., Pobřežní 620/3, 186 00 Praha, CZ, 04563433
100	T&C sp. z o.o., Jurijs Gagarina 110, 54-620 Wrocław, PL, 9141567682
101	TDK Plus sp. z o.o., Rolna 1, 64-700 Czarnków, PL, 00596246
102	TEKOL sp. z o.o., ul. Żmigrodzka 41/49, 60-171 Poznań, PL, 705445
103	TEMPRA s. r. o., Cesta ku Smrečine 5, 974 01 Banská Bystrica, SK, 31639607
104	TKP SILESIA sp. z o.o., Ul. JANUSZA ZEYLANDA 1/5, 60-808 POZNAŃ, PL, 00533616
105	T-Rail sp. z o.o., Kąpielowa 12, 42-311 Żarki-Letnisko, PL, 1051932
106	Train – Clinic Kft., Sport u. 6, 4211 Ebes, HU, 0909031593
107	TRANS RAPID PL sp. z o.o., Ul. Dworcowa 2, 42-675 Przezchlebie, PL, 1007975
108	TransPlus (Slovensko) s. r. o., 906 38 Rohožník, SK, 35731877
109	TSS GRADE, a. s., Dunajská 48, 811 08 Bratislava, SK, 35802723
110	U. S. Steel Košice, s. r. o., Vstupný areál U. S. Steel, 044 54 Košice, SK, 36199222
111	V-Híd Cargo Zrt., Hermina út 17, 1146 Budapest, HU, 0110141774
112	Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, SK, 31364501
113	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Tomášikova 28B, 821 01 Bratislava, SK, 35914921
114	Železničná spoločnosť Slovensko, a. s., Rožňavská 1, 832 72 Bratislava, SK, 35914939
115	Železničné stavby, a. s. Košice, Južná trieda 66, 040 01 Košice, SK, 31714421

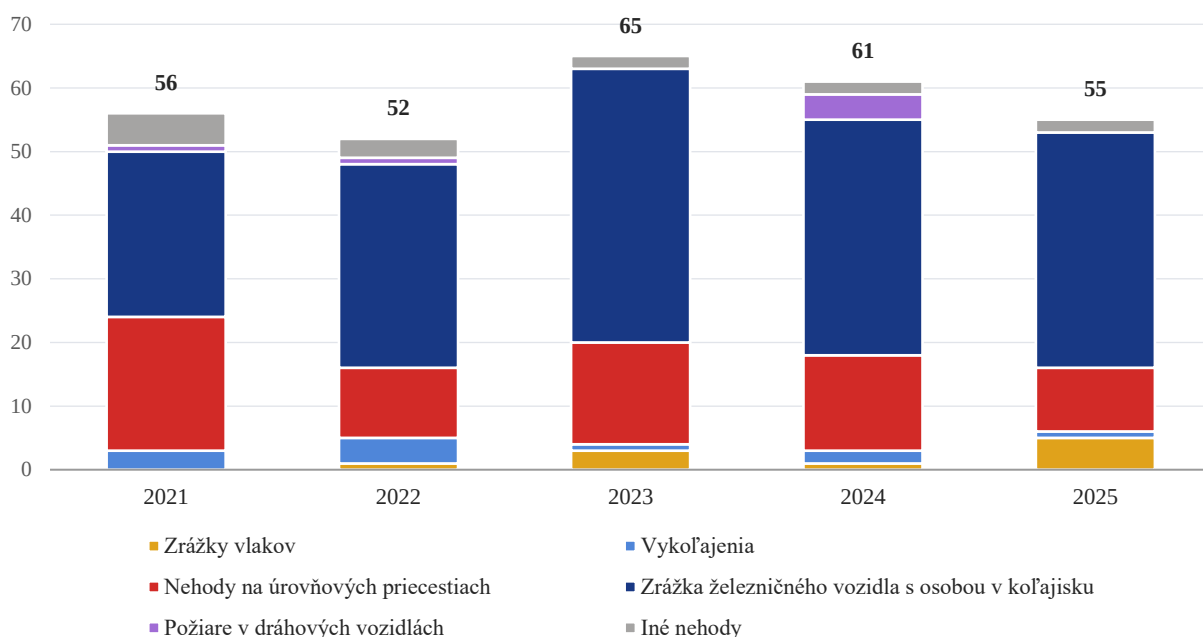
č.	Názov manažéra infraštruktúry, adresa sídla, IČO
1	Železnice Slovenskej republiky, Klemensova 8, 813 61 Bratislava, SK, 31364501

PRÍLOHA D: CSI INDIKÁTORY

Vývoj nehodovosti od roku 2021 do roku 2025

V porovnávanom období je vidieť ustálený trend s miernymi výkyvmi v jednotlivých rokoch. Nehodovosť v železničnej doprave v roku 2025 mierne klesla, čo sa prejavilo hlavne poklesom nehodovosti v zrážke železničného vozidla s osobou v koľajisku. Tento ukazovateľ je vysoko zastúpený v každom sledovanom roku a je potrebné zvýšiť bezpečnosť pri práci. Železničné podniky musia neustále vykonávať preventívnu činnosť k zamedzeniu podobných incidentov a dovzdelávať svojich zamestnancov pri výkone prevádzkovej práce. V roku 2025 došlo podľa údajov manažéra infraštruktúry a železničných podnikov celkovo k 55 nehodám, čo je v porovnaní s rokom 2024 pokles o 6 nehôd. Najčastejším druhom nehôd v roku 2025 boli vyššie uvedené nehody s účasťou osôb spôsobené pohybom železničného vozidla s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu – 37 nehôd, pričom v roku 2025 nepriaznivo rástol ukazovateľ nehôd spôsobených zrážkou vlakov. Podrobný vývoj nehodovosti od roku 2021 do roku 2025 sa nachádza v grafe 4.

Graf 4. Vývoj nehodovosti od roku 2021 do roku 2025

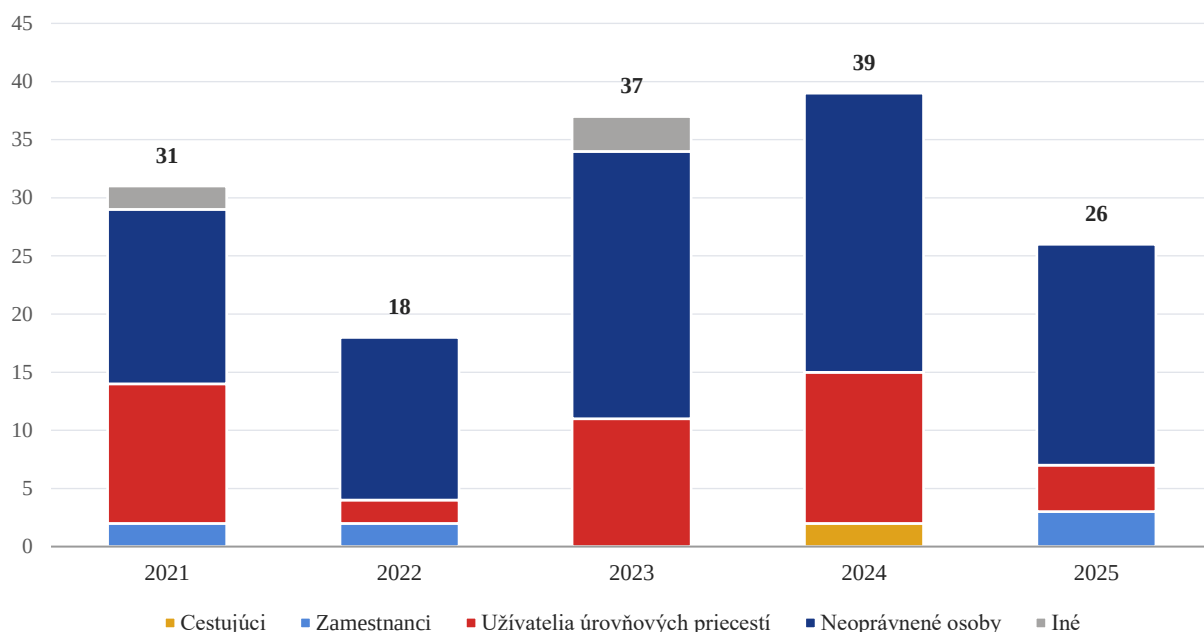


Zdroj: ŽSR, železničné podniky

Smrteľné nehody podľa kategórie zúčastnených osôb

Najväčší počet smrteľných nehôd je stále spôsobený neoprávneným vstupom osôb do dráhy a pohybom neoprávnených osôb v obvode dráhy. Za rok 2025 bolo evidovaných 19 takýchto prípadov, čo predstavuje v porovnaní s predchádzajúcim rokom pokles o 5 prípadov. Medzi smrteľné nehody patria aj nehody spôsobené užívateľmi úrovňových priecestí, v roku 2025 boli zaznamenané 4 takéto nehody. Príčinou spravidla býva nerešpektovanie cestných dopravných značení a svetelných signalizácií železničných priecestí. Pri znižovaní počtu takýchto prípadov je potrebné technologicky napredovať a zlepšovať bezpečnosť na priecestiach, ako aj vykonávať pravidelné kontroly Políciou SR, a tým efektívne predchádzať nehodám. Podrobný prehľad nehôd podľa typu nehody sa nachádza v grafe 5.

Graf 5. Smrteľné nehody podľa kategórie zúčastnených osôb

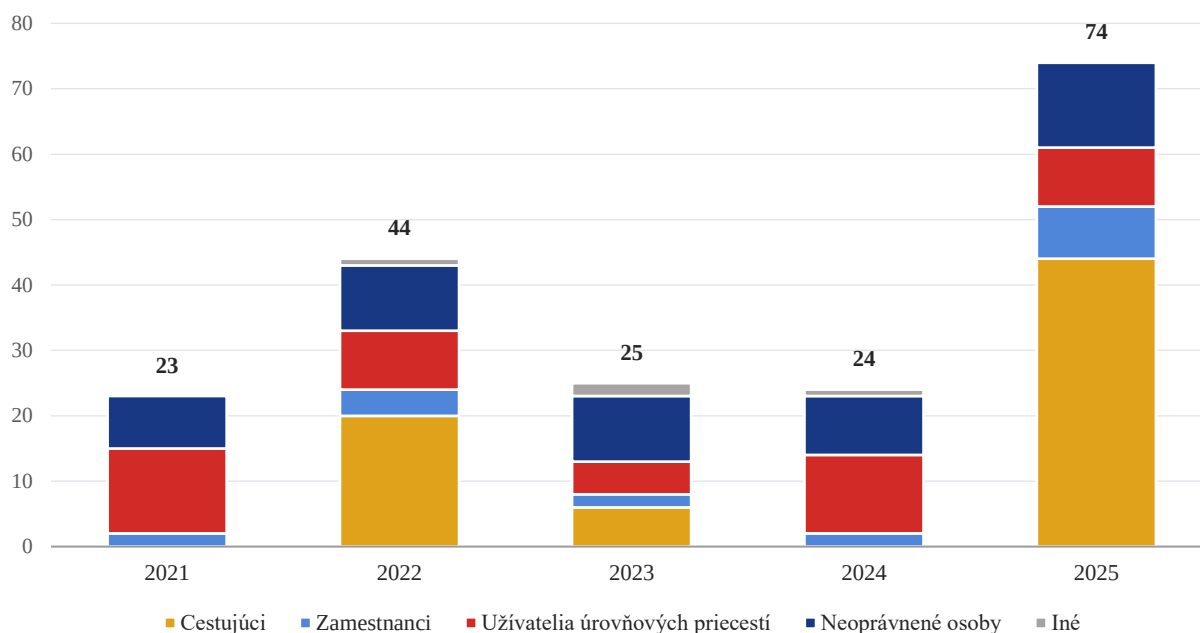


Zdroj: ŽSR, železničné podniky

Vážne zranenia podľa kategórií zúčastnených osôb

V roku 2025 bol zaznamenaný nárast vážne zranených osôb. Celkom ich bolo až 74. Toto číslo predstavuje významný nárast v porovnaní s predchádzajúcim rokom, ktorý spôsobili dve vážne nehody v osobnej doprave. Kategóriu „Iné“ predstavujú špecifické prípady, ako sú zrážky alebo vykoľajenia koľajových vozidiel pri posune, nehody počas výkonu prác na zariadeniach železničnej infraštruktúry, udalosti spôsobené samovoľným pohybom vozidiel, prípadne úmyselné zrážky či vykoľajenia vlakov. Podrobný prehľad vážne zranených podľa kategórií zúčastnených osôb sa nachádza v grafe 6.

Graf 6. Vážne zranenia podľa kategórií zúčastnených osôb



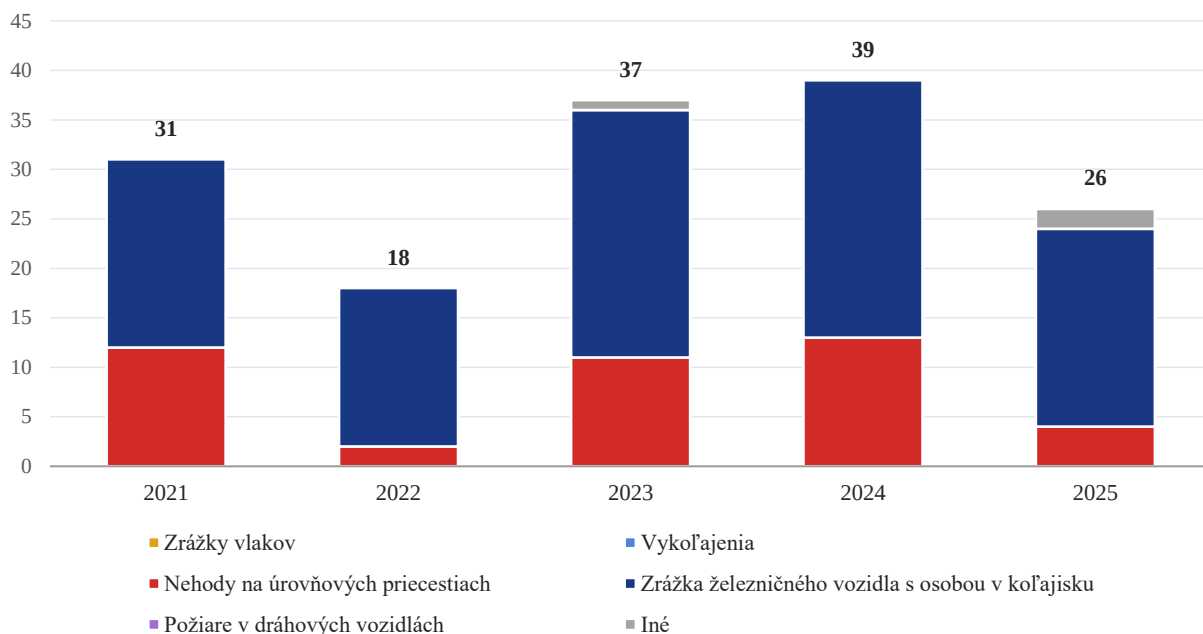
Rok	Cestujúci	Zamestnanci	Užívatelia úrovňových priecestí	Neoprávnené osoby	Iné	Spolu
2021	0	2	13	8	0	23
2022	20	4	9	10	1	44
2023	6	2	5	10	2	25
2024	0	2	12	9	1	24
2025	44	8	9	13	0	74

Zdroj: ŽSR, železničné podniky

Smrteľné nehody podľa typu nehody

Za rok 2025 bolo na železničnej sieti SR zaznamenaných celkovo 26 smrteľných nehôd. Z dlhodobého pozorovania tejto kategórie mimoriadnych udalostí je zrejмый ustálený trend s miernymi odchýlkami. Významnou zmenou oproti predchádzajúcemu obdobiu je však skutočnosť, že od roku 2023 sa v štatistikách objavila položka „Iné“, ktorá sa predtým vôbec nevyskytovala. Táto kategória predstavuje špecifické prípady, ako sú zrážky alebo vykoľajenia koľajových vozidiel pri posune, nehody počas výkonu prác na zariadeniach železničnej infraštruktúry, udalosti spôsobené samovoľným pohybom vozidiel, prípadne úmyselné zrážky či vykoľajenia vlakov. Tento nový vývoj potvrdzuje, že je nevyhnutné neustále viesť železničné podniky aj cestujúcu verejnosť k ostražitosťi. Železničný systém totiž v prípade nedodržiavania pravidiel bezpečnosti dokáže zobrať aj to najcennejšie. Prevencia a dôsledná kultúra bezpečnosti sú preto v týchto prípadoch viac než žiaduce. Podrobný prehľad a rozdelenie všetkých smrteľných nehôd sa nachádza v grafe 7.

Graf 7. Smrteľné nehody podľa typu nehody



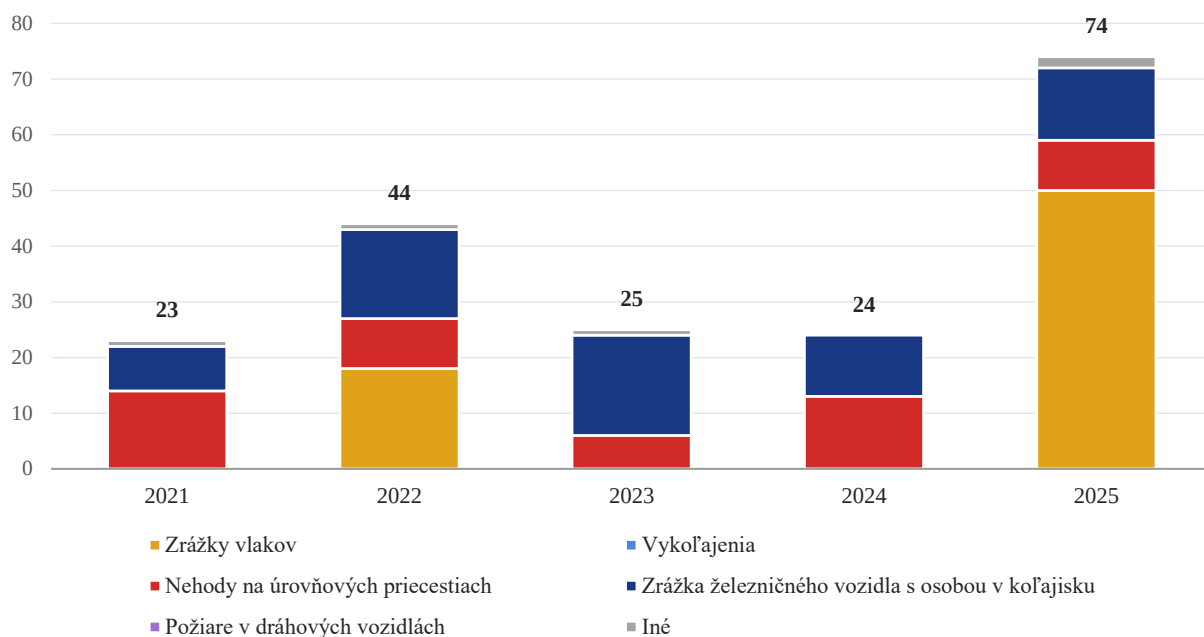
Rok	Zrážky vlakov	Vykoľajenia	Nehody na úrovňových priecestiach	Zrážka železničného vozidla s osobou v koľajisku	Požiare v dráhových vozidlách	Iné	Spolu
2021	0	0	12	19	0	0	31
2022	0	0	2	16	0	0	18
2023	0	0	11	25	0	1	37
2024	0	0	13	26	0	0	39
2025	0	0	4	20	0	2	26

Zdroj: ŽSR, železničné podniky

Počet vážne zranených osôb podľa typu nehody

V roku 2025 tento ukazovateľ enormne vzrástol, nakoľko dve závažné nehody v osobnej doprave boli s vážnymi zraneniami na strane cestujúcich. Kategóriu „Iné“ predstavujú špecifické prípady, ako sú zrážky alebo vykoľajenia koľajových vozidiel pri posune, nehody počas výkonu prác na zariadeniach železničnej infraštruktúry, udalosti spôsobené samovoľným pohybom vozidiel, prípadne úmyselné zrážky či vykoľajenia vlakov. Grafické znázornenie a podrobný prehľad počtu vážne zranených osôb podľa typu nehody sa nachádza v grafe 8.

Graf 8. Počet vážne zranených osôb podľa typu nehody



Zdroj: ŽSR, železničné podniky



DOPRAVNÝ ÚRAD
TRANSPORT AUTHORITY

www.nsat.sk