

SMĚRNICE

SMĚRNICE KOMISE 2009/149/ES

ze dne 27. listopadu 2009,

kteřou se mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokud jde o společné bezpečnostní ukazatele a společné metody pro stanovení výše škod při nehodách

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

zdrojů na opatření v oblasti veřejné politiky. Pro výběr iniciativ, které zajistí účinné rozdělování zdrojů, je tedy nezbytné stanovit prioritu mezi jednotlivými opatřeními.

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) ⁽¹⁾, a zejména čl. 5 odst. 2 uvedené směrnice,

- (4) Článek 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) ⁽²⁾ agenturu pověřuje vytvořit síť propojující vnitrostátní bezpečnostní orgány a vnitrostátní inspekční orgány s cílem stanovit obsah CSI uvedených v příloze I směrnice 2004/49/ES. V reakci na toto pověření předložila agentura dne 29. září 2008 doporučení týkající se revize přílohy I směrnice 2004/49/ES: společné definice CSI a metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod (ERA/REC/SAF/02-2008).

s ohledem na doporučení Evropské agentury pro železnice (ERA/REC/SAF/02-2008) ze dne 29. září 2008,

- (5) Příloha I směrnice 2004/49/ES by tedy měla být změněna.

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Ustanovení čl. 5 odst. 2 směrnice 2004/49/ES, ve znění opravy, stanoví možnost revidovat přílohu I uvedené směrnice za účelem zahrnutí společných definic společných bezpečnostních ukazatelů (CSI) a metod pro stanovení výše škod při nehodách.

- (6) Opatření stanovená v této směrnici jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 21 směrnice 96/48/ES,

- (2) V souladu s čl. 5 odst. 1 směrnice 2004/49/ES mají být shromažďovány informace o CSI s cílem usnadnit posuzování stupně dosažení společných bezpečnostních cílů (CST). Podle čl. 7 odst. 3 uvedené směrnice by CST mělo doprovázet posouzení hospodářského dopadu z hlediska přijatelnosti rizik pro společnost. Hlavním účelem CSI by mělo být měření stavu bezpečnosti a usnadnění posuzování hospodářského dopadu CST. Je tedy nezbytné přejít od ukazatelů souvisejících s náklady na všechny nehody, které železnici vzniknou, k ukazatelům souvisejícím s hospodářským dopadem nehod na společnost.

- (3) Přisuzování peněžních hodnot zlepšené bezpečnosti by mělo být vnímáno v kontextu omezených rozpočtových

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

Příloha I směrnice 2004/49/ES se nahrazuje zněním přílohy této směrnice.

Článek 2

1. Členské státy přijmou a zveřejní nejpozději do 18. června 2010 právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění a srovnávací tabulku mezi těmito předpisy a touto směrnicí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musí obsahovat odkaz na tuto směrnici nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členskými státy.

V Bruselu dne 27. listopadu 2009.

Za Komisi

Antonio TAJANI
místopředseda

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA I

SPOLEČNÉ BEZPEČNOSTNÍ UKAZATELE

Bezpečnostní orgány předkládají zprávu o společných bezpečnostních ukazatelích jednou za rok. Prvním obdobím, za které podávají zprávu, je rok 2010.

Pokud se předkládají ukazatele pro činnosti podle čl. 2 odst. 2 písm. a) a b), měly by být uváděny samostatně.

Pokud se po předložení zprávy objeví nové skutečnosti nebo chyby, provede bezpečnostní orgán změnu nebo opravu ukazatelů za daný rok při první vhodné příležitosti a nejpozději v následující výroční zprávě.

Pokud jde o ukazatele týkající se nehod pod položkou 1, použije se nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy ⁽¹⁾, pokud jsou informace k dispozici.

1. Ukazatele týkající se nehod

1.1 Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet vážných nehod a poruch podle následujících druhů nehod:

- srážky vlaků, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu,
- vykolejení vlaků,
- nehody na úrovňových přejezdech, včetně nehod, jejichž účastníky byli chodci,
- nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem, kromě sebevražd,
- požáry kolejových vozidel,
- jiné.

Každá vážná nehoda se uvede pod druhem původní nehody, i když jsou důsledky druhotné nehody závažnější, např. požár po vykolejení.

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

- cestující (také ve vztahu k celkovému počtu osobokilometrů a vlakových kilometrů v osobní dopravě),
- zaměstnanci, včetně personálu smluvních subjektů,
- uživatelé úrovňových přejezdů,
- nepovolané osoby v prostoru železnic,
- jiné.

2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet nehod při přepravě nebezpečných věcí podle následujících kategorií:

- nehody, na kterých se podílelo alespoň jedno železniční vozidlo přepravující nebezpečné věci, jak stanoví dodatek,
- počet takovýchto nehod, při kterých došlo k uvolnění nebezpečných věcí.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.

3. Ukazatele týkající se sebevražd

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet sebevražd.

4. Ukazatele týkající se původců nehod

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet:

- lomů kolejnice,
- vybočení koleje,
- selhání návěstních systémů,
- projetych návěstidel zakazujících jízdu,
- lomů dvojkolí u provozovaných kolejových vozidel.

Uvádějí se všichni původci, vedoucí i nevedoucí k nehodám. Původci vedoucí k nehodě se uvádějí pod CSI mezi původci. Nehody, které se staly, jsou-li vážné, se uvádějí pod CSI mezi nehodami uvedenými v položce 1.

5. Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod

Celkové v EUR a relativní (na vlakový kilometr):

- počet úmrtí a vážných zranění násobený hodnotou prevence nehody (VPC),
- náklady na škody na životním prostředí,
- náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře,
- náklady na zpoždění v důsledku nehod.

Bezpečnostní orgány podají zprávu buď o hospodářském dopadu všech nehod nebo o hospodářském dopadu pouze vážných nehod. Tato možnost musí být jasně označena ve výroční zprávě uvedené v článku 18.

VPC je hodnota, kterou společnost přisuzuje prevenci nehody, a jako taková není základem pro odškodnění mezi stranami, které jsou účastníky nehod.

6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího uplatňování

6.1 Procento tratí s provozovaným automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP) a procento vlakových kilometrů při použití systémů ATP.

6.2 Počet úrovnových přejezdů (celkový počet, na kilometr trati a kilometr kolejí) podle následujících osmi druhů:

a) aktivní úrovnové přejezdy s:

- i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdu,
- ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdu,
- iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdu,
- iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdu a kolejovým zabezpečovacím zařízením,
- v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
- vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
- vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou;

b) pasivní úrovněové přejezdy.

7. **Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti**

Interní audity prováděné provozovateli infrastruktury a železničními podniky podle dokumentace systému zajišťování bezpečnosti. Celkový počet provedených auditů a tento počet vyjádřený jako procentní podíl z předepsaných nebo plánovaných auditů.

8. **Definice**

Společné definice pro CSI a metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod jsou uvedeny v dodatku.

Dodatek

Společné definice pro CSI a metody pro stanovení hospodářského dopadu nehod**1. Ukazatele týkající se nehod**

- 1.1 „Vážnou nehodou“ se rozumí každá nehoda, na které se podílí nejméně jedno železniční vozidlo v pohybu a při níž je vážně zraněna nebo usmrcena nejméně jedna osoba nebo při níž dojde ke značným hmotným škodám na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí nebo která má za následek rozsáhlé narušení dopravy. Vyjímají se nehody v dílnách, skladech a vozovkách.
- 1.2 „Značnými hmotnými škodami na vozidle, na kolejích, na jiných zařízeních nebo na životním prostředí“ se rozumí škoda ve výši nejméně 150 000 EUR.
- 1.3 „Rozsáhlým narušením dopravy“ se rozumí přerušení provozu vlaků na hlavní železniční trati nejméně na šest hodin.
- 1.4 „Vlakem“ se rozumí jedno nebo několik železničních vozidel, které je taženo (která jsou tažena) jednou nebo několika lokomotivami nebo kolejovými vozidly, nebo jedno samostatně jedoucí železniční vozidlo, které pod určitým číslem nebo určitým označením jede ze stanoveného výchozího bodu do stanoveného koncového bodu. Nezatížená lokomotiva, tj. lokomotiva jedoucí sama, je považována za vlak.
- 1.5 „Srážkami vlaků, včetně srážek s překážkami v průjezdném průřezu“ se rozumí čelní nebo zadní srážka mezi dvěma vlaky nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku, nebo srážka vlaku s:
 - i) posunovacími kolejovými vozidly,
 - ii) předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovňových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel).
- 1.6 „Vykolejením vlaku“ se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.
- 1.7 „Nehodami na úrovňových přejezdech“ se rozumí nehody na úrovňových přejezdech, na kterých se podílí nejméně jedno železniční vozidlo a jedno či více přejíždějících vozidel, jiní překračující uživatelé jako chodci nebo jiné předměty dočasně přítomné na trati nebo v její blízkosti, pokud je ztratí překračující vozidlo/uživatel.
- 1.8 „Nehodami osob způsobenými pohybujícím se kolejovým vozidlem“ se rozumí nehody jedné nebo více osob, které byly buď zasaženy železničním vozidlem, nebo předmětem připevněným k železničnímu vozidlu nebo předmětem, který se z vozidla oddělil. Patří k nim také osoby, které spadnou ze železničních vozidel, a rovněž osoby, které spadnou z vozidel, nebo osoby zasažené při jízdě ve vozidlech uvolněnými předměty.
- 1.9 „Požáry kolejových vozidel“ se rozumí požáry a výbuchy, ke kterým dojde v železničních vozidlech (včetně jejich nákladu) v době, kdy se pohybují mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přerazování souprav.
- 1.10 „Jinými druhy nehod“ se rozumí jiné nehody než ty, které již byly zmíněny (srážky vlaků, vykolejení vlaků, nehody na úrovňových přejezdech, nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem a požáry kolejových vozidel).
- 1.11 „Cestujícím“ se rozumí osoba cestující po železnici kromě obsluhy vlaku. Pro účely statistiky nehod k nim patří také cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.
- 1.12 „Zaměstnanci (včetně personálu smluvních subjektů a osob samostatně výdělečně činných ve smluvním poměru)“ se rozumí všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnici a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání. Tento pojem zahrnuje členy osádky vlaku a osoby obsluhující železniční vozidla a součásti infrastruktury.
- 1.13 „Uživatelé úrovňových přejezdů“ se rozumí všechny osoby využívající úrovňový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.
- 1.14 „Nepovolanými osobami v prostoru železnic“ se rozumí všechny osoby přítomné v prostoru železnic, kde je jejich přítomnost zakázána, s výjimkou uživatelů úrovňových přejezdů.

- 1.15 „Jinými (třetími stranami)“ se rozumí všechny osoby, které nejsou definovány jako „cestující“, „zaměstnanci včetně personálu smluvních subjektů“, „uživatelé úrovniových přejezdů“ nebo „nepovolané osoby v prostoru železnic“.
- 1.16 „Úmrtím (usmrcenými osobami)“ se rozumí všechny osoby, které byly bezprostředně usmrceny nebo zemřely na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.
- 1.17 „Zraněním (těžce zraněnými osobami)“ se rozumí všechny zraněné osoby, které byly po nehodě hospitalizovány na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.

2. Ukazatele týkající se nebezpečných věcí

- 2.1 „Nehodami spojenými s přepravou nebezpečných věcí“ se rozumí všechny nehody nebo mimořádné události, které je nutno podle oddílu 1.8.5 RID ⁽¹⁾/ADR ohlásit.
- 2.2 „Nebezpečnými věcmi“ se rozumí takové látky a předměty, jejichž přeprava je podle RID zakázána, nebo je povolena pouze za podmínek v něm stanovených.

3. Ukazatele týkající se sebevražd

- 3.1 „Sebevraždou“ se rozumí úmyslné zranění sebe sama s následkem smrti, jak je registrováno a klasifikováno příslušným vnitrostátním orgánem.

4. Ukazatele týkající se původců nehod

- 4.1 „Lomem kolejnice“ se rozumí kolejnice rozdělená do dvou nebo více kusů, nebo kolejnice, ze které se oddělí kus kovu, čímž se na temeni kolejnice vytvoří mezera o délce více než 50 mm a hloubce více než 10 mm.
- 4.2 „Vybočením koleje“ se rozumí závady související se spojitostí a geometrií koleje, které pro zachování bezpečnosti vyžadují zablokování koleje nebo okamžité snížení povolené rychlosti.
- 4.3 „Selháním návěstních systémů“ se rozumí selhání návěstního systému (buď pro infrastrukturu, nebo pro kolejová vozidla) vedoucí k tomu, že návěstní informace jsou méně omezující, než je požadováno.
- 4.4 „Projetými návěstidly zakazujícími jízdu“ se rozumí případ, kdy kterákoliv část vlaku překročí svou schválenou jízdu.

Neschválenou jízdu se rozumí projetí:

- traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujících jízdu nebo návěsti STÚJ v případě, kdy nefunguje automatický systém řízení vlaků (ATCS) nebo systém ATP,
- konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému ATCS nebo ATP,
- místa oznámeného ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy,
- návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí.

Nejsou zahrnuty případy, kdy vozidla bez připojené trakční jednotky nebo vlak bez obsluhy projedou návěstidla zakazující jízdu. Nejsou zahrnuty případy, kdy z jakéhokoli důvodu není návěstí změněno na zákaz jízdy včas tak, aby mohl strojvedoucí vlak před návěstí zastavit.

Vnitrostátní bezpečnostní orgány mohou o uvedených čtyřech ukazatelích podávat samostatné zprávy a uvedou alespoň souhrnný ukazatel obsahující údaje o všech čtyřech položkách.

- 4.5 „Lomy dvojkolí a náprav“ se rozumí lomy ovlivňující podstatné části kola nebo nápravy a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

(1) RID, Rád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí, přijatý podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES ze dne 24. září 2008 o pozemní přepravě nebezpečných věcí (Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13).

5. Společná metodika pro stanovení hospodářského dopadu nehod

5.1 Hodnotu prevence nehody (VPC) tvoří:

- 1) Hodnota bezpečnosti jako taková: hodnoty ochoty platit založené na deklarovaných preferenčních studiích provedených v členském státě, pro který jsou používány.
- 2) Přímé a nepřímé hospodářské náklady: hodnoty nákladů odhadnuté v členském státě, které tvoří:
 - náklady na lékařskou péči a rehabilitaci,
 - právní náklady a soudní výlohy, náklady na policii, soukromé vyšetřování nehod, havarijní služby a správní náklady pojištění,
 - výrobní ztráty: společenská hodnota zboží a služeb, které mohly být vyrobeny a poskytnuty danou osobou, pokud by se nehoda nestala.

5.2 Společné zásady pro určení hodnoty bezpečnosti jako takové a přímých/nepřímých hospodářských nákladů:

V případě hodnoty bezpečnosti jako takové vychází posouzení, zda jsou dostupné odhady přiměřené či nikoli, z těchto úvah:

- odhady se vztahují k systému ohodnocování snižování rizika úmrtnosti v odvětví dopravy a uplatňují přístup založený na ochotě platit podle deklarovaných preferenčních metod,
- výběrový soubor respondentů použitý pro dané hodnoty je reprezentativní pro dotčené obyvatelstvo. Soubor musí zejména odrážet věkové/příjmové rozdělení společně s ostatními příslušnými socio-ekonomickými/demografickými vlastnostmi obyvatelstva,
- metoda pro zjišťování hodnot ochoty platit: průzkum musí být navržen tak, aby otázky byly pro respondenty jasné/smysluplné.

Přímé a nepřímé hospodářské náklady se odhadují na základě skutečných nákladů, které společnosti vzniknou.

- 5.3 „Náklady na škody na životním prostředí“ se rozumí náklady, které mají železniční podniky/provozovatelé infrastruktury uhradit za uvedení poškozené oblasti do stavu před železniční nehodou, odhadnuté na základě jejich zkušeností.
- 5.4 „Náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře“ se rozumí náklady na poskytnutí nového kolejového vozidla nebo infrastruktury, se stejnými funkcemi a technickými parametry jako poškozené kolejové vozidlo nebo infrastruktura, které již nelze opravit, a náklady na uvedení opravitelného kolejového vozidla nebo infrastruktury do stavu před nehodou. Oboje náklady odhadují železniční podniky/provozovatelé infrastruktury na základě svých zkušeností. Patří k nim také náklady související s pronájmem kolejového vozidla náhradou za vozidla poškozená.
- 5.5 „Náklady na zpoždění v důsledku nehod“ se rozumí peněžní hodnota zpoždění, která vzniknou uživatelům železniční dopravy (cestujícím a zákazníkům nákladní železniční dopravy) v důsledku nehod, vypočítaná podle tohoto modelu:

VT = peněžní hodnota úspory cestovního času

Hodnota času pro cestujícího vlakem (hodina):

$$VT_P = [VT \text{ cestujících jedoucích do práce}] * [\text{průměrné procento cestujících jedoucích do práce za rok}] + [VT \text{ cestujících nejedoucích do práce}] * [\text{průměrné procento cestujících nejedoucích do práce za rok}]$$

VT měřena v EUR na cestujícího a hodinu

Hodnota času pro nákladní vlak (hodina)

$$VT_F = [VT \text{ nákladních vlaků}] * [(tunokilometry)/(vlakové kilometry)]$$

VT se měří v EUR na nákladní tunu a hodinu

Průměrný počet tun věcí přepravených vlakem během jednoho roku = (tunokilometry)/(vlakové kilometry)

C_M = náklady na 1 minutu zpoždění vlaku

Osobní vlak

$$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * [(osobokilometry)/(vlakové kilometry)]$$

Průměrný počet cestujících na vlak během jednoho roku = (osobokilometry)/(vlakové kilometry)

Nákladní vlak

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

Faktory K_1 a K_2 jsou mezi hodnotou času a hodnotou zpoždění, podle odhadu deklarovaných preferenčních studií, aby bylo zohledněno, že zmařený čas následkem zpoždění je vnímán výrazně negativněji než běžný cestovní čas.

Náklady na zpoždění v důsledku nehody = $C_{MP} * (\text{minuty zpoždění osobních vlaků}) + C_{MF} * (\text{minuty zpoždění nákladních vlaků})$

Oblast působnosti modelu

Náklady na zpoždění se stanoví pro všechny nehody, vážné i lehké.

Zpoždění se stanoví takto:

- skutečná zpoždění na železničních tratích, kde došlo k nehodám,
- skutečná zpoždění nebo, není-li to možné, odhadovaná zpoždění na ostatních dotčených tratích.

6. Ukazatele týkající se technické bezpečnosti infrastruktury a jejího uplatňování

6.1 „Automatickým vlakovým zabezpečovacím zařízením (ATP)“ se rozumí systém, který vynucuje uposlechnutí návěstidel a omezení rychlosti její kontrolou, včetně automatického zastavení před návěstidly.

6.2 „Úrovnovým přejezdem“ se rozumí úrovněová křižovatka mezi železnicí a komunikací uznaná provozovatelem infrastruktury a otevřená pro veřejné nebo soukromé uživatele. Vyjímají se komunikace mezi nástupišti ve stanicích, jakož i přechody přes koleje určené pouze pro zaměstnance.

6.3 „Komunikací“ se rozumí veřejná nebo soukromá cesta, ulice, silnice nebo dálnice, včetně pěšin a cyklistických stezek, nebo jiné cesty určené pro přechod lidí, zvířat, vozidel nebo strojů.

6.4 „Aktivním úrovnovým přejezdem“ se rozumí úrovněový přejezd, kde jsou jeho uživatelé chráněni nebo varováni před přibližujícím se vlakem aktivací zařízení, není-li pro uživatele bezpečné přejezd překročit.

- Zabezpečení za pomoci fyzických zařízení:
 - částečné nebo úplné zábrany,
 - závory.
- Varování za pomoci pevného zařízení na úrovněových přejezdech:
 - viditelná zařízení: světla,
 - slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.,
 - fyzická zařízení, např. vibrace z důvodu nerovností vozovky.

Aktivní úrovněové přejezdy jsou klasifikovány takto:

1) „Úrovněovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele přejezdu ovládaným automaticky jízdou“ se rozumí úrovněový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno přibližujícím se vlakem.

Tyto jsou klasifikovány jako úrovněové přejezdy s(e):

- i) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- ii) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- iii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou,
- iv) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným automaticky jízdou a kolejovým zabezpečovacím zařízením.

„Kolejovým zabezpečovacím zařízením“ se rozumí návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém, který vlaku dovolí pokračovat pouze v případě, že je úrovněový přejezd na straně uživatele zabezpečen a nenarušen; nenarušenost je zajištěna pomocí dohledu a/nebo systému zjišťování překážek.

- 2) „Úrovnovým přejezdem se zabezpečovacím a/nebo výstražným zařízením na straně uživatele přejezdu ovládaným obsluhou“ se rozumí úrovnový přejezd, kde je zabezpečovací a/nebo výstražné zařízení aktivováno obsluhou a kde není závislé návěstidlo, které by vlaku ukazovalo povolený průjezd pouze v případě aktivace zabezpečovacího a/nebo výstražného zařízení přejezdu.

Tyto jsou klasifikovány jako úrovnové přejezdy s(e):

- v) výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
 - vi) zabezpečovacím zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou,
 - vii) zabezpečovacím a výstražným zařízením na straně uživatele ovládaným obsluhou.
- 6.5 „Pasivním úrovnovým přejezdem“ se rozumí úrovnový přejezd bez jakékoli formy výstražného nebo zabezpečovacího systému aktivovaného, pokud je pro uživatele překročení přejezdu nebezpečné.

7. Ukazatele týkající se zajištění bezpečnosti

- 7.1 „Auditem“ se rozumí systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces získávání důkazních informací a jejich objektivního hodnocení s cílem určit rozsah, v jakém jsou splněna auditorská kritéria.

8. Definice srovnávacích základů

- 8.1 „Vlakovým kilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající pohybu vlaku na vzdálenost jednoho kilometru. Je-li známá, zohledňuje se skutečně ujetá vzdálenost, v opačném případě se použije standardní síťová vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.
- 8.2 „Osobokilometrem“ se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.
- 8.3 „Kilometrem tratí“ se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. U vícekolejných železničních tratí se započítává pouze vzdálenost mezi výchozím a koncovým bodem.
- 8.4 „Kilometrem kolejí“ se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. Započítává se každá kolej vícekolejně železniční tratě.“
-