SMĚRNICE

SMĚRNICE KOMISE 2014/88/EU

ze dne 9. července 2014,

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

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

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 na čl. 5 odst. 2 uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s čl. 5 odst. 1 směrnice 2004/49/ES mají být členskými státy shromažďovány informace o společných bezpečnostních ukazatelích (CSI) s cílem usnadnit posuzování toho, zda bylo dosaženo společných bezpečnostních cílů (CST), a s cílem stanovit sledování obecného vývoje bezpečnosti železnic. V souladu s čl. 7 odst. 3 směrnice by cíle CST měly definovat úrovně bezpečnosti vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizik, pokud jde o rizika pro společnost. Hlavním účelem ukazatelů CSI by mělo být měření stavu bezpečnosti a usnadnění posuzování hospodářského dopadu cílů CST. Je tedy nezbytné přejít od ukazatelů souvisejících s výší škod při nehodách, které železnici vzniknou, k ukazatelům souvisejícím s hospodářským dopadem nehod na společnost.

(2) Přisuzování peněžních hodnot zlepšené bezpečnosti by mělo být vnímáno v kontextu omezených rozpočtových zdrojů na opatření v oblasti veřejné politiky. Přednost by proto měla být dána iniciativám, které zajistí účinné rozdělování zdrojů.

(3) Článek 9 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ([2]) pověřuje Evropskou agenturu pro železnice (dále jen „agentura“) vytvořením sítě propojující bezpečnostní orgány (jak jsou definovány v článku 3 směrnice 2004/49/ES) a vnitrostátní orgány odpovědné za vyšetřování s cílem stanovit obsah ukazatelů CSI uvedených v příloze I směrnice 2004/49/ES. Agentura vydala své doporučení týkající se revize přílohy I dne 10. prosince 2013 (ERA-REC-08-2013).

(4) Příloha I směrnice 2004/49/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna.

(5) Opatření stanovená touto směrnicí jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 27 odst. 1 směrnice 2004/49/ES,

PŘIJALA TUTO SMĚRNICI:

Článek 1

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

([1]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.
([2]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (nařízení o agentuře) (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1).

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí do 30. července 2015. Neprodleně sdělí Komisi jejich znění.

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.

3. Povinnost provést tuto směrnici do vnitrostátního práva se nevztahuje na Kyperskou republiku a na Republiku Malta, dokud na jejich území nebude vytvořen železniční systém.

Článek 3

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

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne 9. července 2014.

Za Komisi
José Manuel BARROSO
předseda

PŘÍLOHA

„PŘÍLOHA I

Společné bezpečnostní ukazatele

Bezpečnostní orgány definované v čl. 3 písm. g) předkládají zprávu o společných bezpečnostních ukazatelích (CSI).

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.

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

1. **Ukazatele týkající se nehod**

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

— srážka vlaku s železničním vozidlem,

— srážka vlaku s překážkami v průjezdném průřezu,

— vykolejení vlaku,

— nehody na úrovňových přejezdech, včetně nehod, jejichž účastníky byli chodci na úrovňových přejezdech, a další rozdělení podle pěti typů úrovňových přejezdů definovaných v bodě 6.2,

— nehody osob, na kterých se podílí pohybující se kolejová vozidla, kromě sebevražd a pokusů o sebevraždu,

— požár 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),

— zaměstnanec nebo smluvní subjekt,

— uživatelé úrovňových přejezdů,

— nepovolané osoby,

— jiná osoba na nástupišti,

— jiná osoba, která není na nástupišti.

2. **Ukazatele týkající se nebezpečných věcí**

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

— nehoda, na které se podílelo alespoň jedno železniční vozidlo přepravující nebezpečné věci, jak stanoví dodatek,

— počet takových nehod, při kterých došlo k uvolnění nebezpečných věcí.

3. **Ukazatele týkající se sebevražd**

Celkový a relativní (na vlakový kilometr) počet sebevražd a pokusů o sebevraždu.

4. **Ukazatele týkající se původců nehod**

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

— lom kolejnice,

— vybočení kolejnice a ostatní nespojitosti koleje,

— selhání návěstních systémů,

— projetá návěstidla zakazující jízdu při přejezdu nebezpečného místa,

— projetá návěstidla zakazující jízdu bez přejezdu nebezpečného místa,

— lom kola u provozovaných kolejových vozidel,

— lom nápravy u provozovaných kolejových vozidel.

Uvádějí se všichni původci, bez ohledu na to, zda byli či nebyli příčinou nehod. (Původci, kteří mají za následek vážnou nehodu, se rovněž uvádějí podle ukazatelů týkajících se původců; původci, kteří nemají za následek vážnou nehodu, se uvádějí pouze podle ukazatelů týkajících se původců).

5. **Ukazatele pro stanovení hospodářského dopadu nehod**

Celkové v EUR a relativní (na vlakový kilometr):

— počet úmrtí a vážných zranění násobený hodnotou prevence nehody (*Value of Preventing a Casualty*, VPC),

— náklady na škody na životním prostředí,

— náklady na hmotné škody na kolejovém vozidle nebo infrastruktuře,

— náklady na zpoždění v důsledku nehod.

Bezpečnostní orgány musí informovat o hospodářském dopadu vážných nehod.

Hodnota prevence nehody 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 provozovanými vlakovými zabezpečovacími systémy (*Train Protection System*, TPS) a procento vlakových kilometrů s využitím palubních systémů TPS, kde tyto systémy poskytují:

— výstražné zařízení,

— výstražné zařízení a automatické zastavení,

— výstražné zařízení a automatické zastavení a nespojité sledování rychlosti,

— výstražné zařízení a automatické zastavení a nepřetržité sledování rychlosti.

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

a) pasivní úrovňový přejezd;

b) aktivní úrovňový přejezd:

i) manuální,

ii) automatický s výstražným zařízením na straně uživatele,

iii) automatický se zabezpečovacím zařízením na straně uživatele,

iv) s kolejovým zabezpečovacím zařízením.

Dodatek

Společné definice pro CSI a metody pro výpočet 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 usmrcena nebo vážně zraněna 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 vozovnách.

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, včetně nezatížené lokomotivy, tj. lokomotivy jedoucí samostatně.

1.5 ‚Srážkou vlaku s železničním vozidlem' se rozumí čelní, zadní nebo boční srážka mezi částí vlaku a částí jiného vlaku nebo železničního vozidla, nebo srážka s posunovacími kolejovými vozidly.

1.6 ‚Srážkou s překážkou v průjezdném průřezu' se rozumí srážka mezi částí vlaku a předměty pevně nebo dočasně přítomnými na trati nebo v její blízkosti (kromě předmětů na úrovňových přejezdech, pokud je ztratí překračující vozidlo nebo uživatel), včetně srážky s trolejovým vedením.

1.7 ‚Vykolejením vlaku' se rozumí případ, kdy nejméně jedno kolo vlaku opustí koleje.

1.8 ‚Nehodou na úrovňovém přejezdu' se rozumí nehoda na úrovňových přejezdech, na které 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 nebo uživatel.

1.9 ‚Nehodou osob způsobenou pohybujícím se kolejovým vozidlem' se rozumí nehoda jedné nebo více osob, které jsou 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 nebo jsou zasaženy při jízdě ve vozidlech uvolněnými předměty.

1.10 ‚Požárem kolejových vozidel' se rozumí požár a výbuch, ke kterému dojde v železničním vozidle (včetně jeho nákladu) v době, kdy se pohybuje mezi výchozí a cílovou stanicí, včetně doby, kdy stojí ve výchozí stanici, cílové stanici nebo v jednotlivých zastávkách, a rovněž během přeřazování souprav.

1.11 ‚Jinou nehodou' se rozumí jiná nehoda než srážka vlaku s kolejovým vozidlem, srážka s překážkou v průjezdném průřezu, vykolejení vlaků, nehoda na úrovňových přejezdech, nehoda osob způsobená pohybujícím se kolejovým vozidlem a požár kolejových vozidel.

1.12 ‚Cestujícím' se rozumí osoba cestující po železnici (kromě obsluhy vlaku), přičemž pouze pro účely statistiky nehod se započítávají i cestující, kteří se snaží naskočit na jedoucí vlak nebo z jedoucího vlaku vyskočit.

1.13 ‚Zaměstnancem nebo smluvním subjektem' se rozumí všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnicí a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání, včetně personálu smluvních subjektů, samostatně výdělečně činných subjektů, členů posádky vlaku a osob obsluhujících železniční vozidla a zařízení infrastruktury.

1.14 ‚Uživatelem úrovňového přejezdu' se rozumí osoba využívající úrovňový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky.

1.15 ‚Nepovolanou osobou' se rozumí osoba přítomná v prostoru železnic, kde je její přítomnost zakázána, s výjimkou uživatele úrovňových přejezdů.

1.16 ‚Jinou osobou na nástupišti' se rozumí každá osoba, která je na železničním nástupišti a která není definována jako ‚cestující', ‚zaměstnanec nebo smluvní subjekt', ‚uživatel úrovňového přejezdu', ‚jiná osoba, která není na nástupišti' nebo ‚nepovolaná osoba'.

1.17 ‚Jinou osobou, která není na nástupišti' se rozumí každá osoba, která je na železničním nástupišti a která není definována jako ‚cestující', ‚zaměstnanec nebo smluvní subjekt', ‚uživatel úrovňového přejezdu', ‚jiná osoba na nástupišti' nebo ‚nepovolaná osoba'.

1.18 ‚Úmrtím (usmrcenou osobou)' se rozumí každá osoba, která byla bezprostředně usmrcena nebo zemřela na následky nehody do 30 dnů po nehodě, přičemž se vyjímají osoby, které spáchaly sebevraždu.

1.19 ‚Zraněním (těžce zraněnou osobou)' se rozumí každá zraněná osoba, která byla po nehodě hospitalizována na více než 24 hodin, přičemž se vyjímají osoby, které se pokusily o sebevraždu.

2. **Ukazatele týkající se nebezpečných věcí**

2.1 ‚Nehodou spojenou s přepravou nebezpečných věcí' se rozumí každá nehoda nebo mimořádná událost, kterou 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.

3.2 ‚Pokusem o sebevraždu' se rozumí úmyslné zranění sebe sama, které má za následek vážné zranění.

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 kolejnice a ostatní nespojitostí koleje' se rozumí jakákoli porucha související se spojitostí a geometrií koleje, která vyžaduje vyřazení koleje z provozu nebo okamžité omezení povolené rychlosti.

4.3 ‚Selháním návěstních systémů' se rozumí technické 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 při přejezdu nebezpečného místa' se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu a projede za nebezpečné místo.

4.5 ‚Projetými návěstidly zakazujícími jízdu bez přejezdu nebezpečného místa' se rozumí případ, kdy kterákoli část vlaku překročí svou schválenou jízdu, ale neprojede za nebezpečné místo.

Neschválenou jízdou podle výše uvedených bodů 4.4 a 4.5 se rozumí projetí:

— traťové světelné návěsti nebo semaforu zakazujícího jízdu nebo návěsti STŮJ v případě, kdy nefunguje vlakový zabezpečovací systém (TPS),

— konce bezpečné vlakové cesty nastaveného v systému TPS,

— místa oznámeného ústním nebo písemným schválením v souladu s předpisy,

— návěstidel (kromě zarážedel) nebo ručních návěstí.

[1] RID, Řád 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).

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 návěstím zastavit.

Bezpečnostní orgány mohou podávat samostatné zprávy o čtyřech ukazatelích neschváleného pohybu uvedených v odrážkách tohoto bodu a uvedou alespoň souhrnný ukazatel obsahující údaje o všech čtyřech ukazatelích.

4.6 ‚Lomem kola u provozovaných kolejových vozidel' se rozumí lom ovlivňující kolo a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

4.7 ‚Lomem nápravy u provozovaných kolejových vozidel' se rozumí lom ovlivňující nápravu a vytvářející riziko nehody (vykolejení nebo srážky).

5. **Společná metodika pro stanovení hospodářského dopadu nehod**

5.1 Hodnotu prevence nehody (VPC) tvoří:

1) Hodnota bezpečnosti jako taková: hodnoty ‚ochoty platit' (*Willingness to Pay*, WTP), založené na deklarovaných preferenčních studiích provedených v členském státě, pro který jsou uplatňovány.

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.

Při výpočtu nákladů v případě obětí se smrtelné nehody a vážná zranění posuzují odděleně (odlišné VPC za smrt a vážné zranění).

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 Definice

5.3.1 ‚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 zkušenosti.

5.3.2 ‚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, přičemž tyto náklady odhadují železniční podniky a provozovatelé infrastruktury na základě svých zkušeností, včetně nákladů, které souvisejí s pronájmem kolejového vozidla náhradou za vozidla poškozená.

5.3.3 ‚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 cestujících jedoucích do práce] * [průměrné procento cestujících jedoucích do práce za rok] + [VT cestujících nejedoucích do práce] * [průměrné procento cestujících nejedoucích do práce za rok]

VT_P se měří v EUR na cestujícího a hodinu.

‚Cestujícími jedoucími do práce' se rozumí cestující, kteří cestují v souvislosti se svou profesní činnosti s výjimkou dojíždění do práce.

Hodnota času pro nákladní vlak (hodina)

VT_F = [VT nákladních vlaků] * [(tunokilometry)/(vlakové kilometry)]

VT_F se měří v EUR na nákladní tunu a hodinu.

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

CM = náklady na 1 minutu zpoždění vlaku

Osobní vlak

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(osobokilometry)/(vlakové kilometry)]$

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

Nákladní vlak

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Faktory K1 a K2 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 = CM_P * (minuty zpoždění osobních vlaků) + CM_F * (minuty zpoždění nákladních vlaků)

Oblast působnosti modelu

Náklady na zpoždění se stanoví pro všechny vážné nehody, a to takto:

— skutečná zpoždění na železničních tratích, kde došlo k nehodám, změřená v konečné stanici,

— 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 ‚Vlakovým zabezpečovacím systémem (*Train Protection System*, TPS)' se rozumí systém, který pomáhá prosazovat uposlechnutí návěstidel a omezení rychlosti.

6.2 ‚Palubními systémy' se rozumí systémy napomáhající strojvedoucímu dodržovat traťovou signalizaci a signalizaci v kabině, čímž se zajistí zabezpečení před nebezpečnými místy a prosazení omezení rychlosti. Palubní TPS jsou popsány takto:

a) Výstražné zařízení, které automaticky spustí výstrahu strojvedoucímu.

b) Výstražné zařízení a automatické zastavení, které automaticky spustí výstrahu strojvedoucímu a provede automatické zastavení při projetí kolem návěsti pro zákaz jízdy.

c) Výstražné zařízení a automatické zastavení a nespojité sledování rychlosti poskytuje zabezpečení před nebezpečnými místy, přičemž ‚nespojitým sledováním rychlosti' se rozumí kontrola rychlosti na některých místech (detektory rychlosti) při přibližování se k návěsti.

d) Výstražné zařízení a automatické zastavení a nepřetržité sledování rychlosti poskytuje zabezpečení před nebezpečnými místy a trvalý dohled nad omezeními rychlosti tratě, přičemž ‚nepřetržitým sledování rychlosti' se rozumí nepřetržitá indikace a dodržování maximální povolené cílové rychlosti na všech úsecích trati.

Typ d) se považuje za systém automatického vlakového zabezpečovacího zařízení (ATP).

6.3 ‚Úrovňovým přejezdem' se rozumí úrovňová křižovatka mezi silnicí či komunikací a železnicí, 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.

6.4 ‚Silnicí' se pro účely statistiky nehod na železnici rozumí každá veřejná nebo soukromá silnice, ulice nebo dálnice, včetně přilehlých chodníků a cyklistických pruhů.

6.5 ‚Komunikací' se rozumí trasa, jiná než silnice, určená pro přechod lidí, zvířat, vozidel nebo strojů.

6.6 ‚Pasivním úrovňovým přejezdem' se rozumí úrovňový přejezd bez jakékoli formy výstražného systému nebo zabezpečení aktivovaného, pokud je pro uživatele překročení přejezdu nebezpečné.

6.7 ‚Aktivním úrovňovým přejezdem' se rozumí úrovňový přejezd, kde jsou jeho uživatelé chráněni nebo varováni před přibližujícím se vlakem zařízením, které je aktivováno, není-li pro uživatele bezpečné přejezd překročit.

— Zabezpečení za pomoci fyzických zařízení zahrnuje:
  — částečné nebo úplné zábrany,
  — závory.
— Varování za pomoci pevného zařízení na úrovňových přejezdech:
  — viditelná zařízení: světla,
  — slyšitelná zařízení: zvony, houkačky, klaksony atd.

Aktivní úrovňové přejezdy jsou klasifikovány takto:

a) Manuální: úrovňový přejezd, kde je zabezpečení nebo výstražné zařízení na straně uživatele aktivováno zaměstnancem železnice.

b) Automatický s výstražným zařízením na straně uživatele: úrovňový přejezd, kde je výstražné zařízení na straně uživatele aktivováno přijíždějícím vlakem.

c) Automatický se zabezpečením na straně uživatele: úrovňový přejezd, kde je zabezpečení na straně uživatele aktivováno přijíždějícím vlakem. To zahrnuje úrovňový přejezd, který má jak zabezpečení na straně uživatele, tak i výstražné zařízení.

d) S kolejovým zabezpečovacím zařízením: úrovňový přejezd, kde návěstidlo nebo jiný vlakový zabezpečovací systém vlaku dovolí pokračovat pouze v případě, kdy je úrovňový přejezd na straně uživatele zabezpečen a nenarušen.

7. **Definice srovnávacích základen**

7.1 ‚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.

7.2 ‚Osobokilometrem' se rozumí měrná jednotka odpovídající přepravě jednoho cestujícího po železnici na vzdálenost jednoho kilometru. Zohlední se pouze vzdálenost překonaná na území vykazující země.

7.3 ‚Kilometrem trati' 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.

7.4 ‚Kilometrem kolejí' se rozumí délka železniční sítě měřená v kilometrech v členských státech, jejichž působnost je stanovena v článku 2. Započítává se každá kolej vícekolejné železniční tratě."