|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Smernica Komisie 2014/88/EÚ z  9. júla 2014 , ktorou sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES, pokiaľ ide o spoločné bezpečnostné ukazovatele a spoločné metódy na výpočet nákladov v prípade nehôd** | | | Zákon, ktorým sa mení a dopĺňa zákon č. 513/2009 Z. z. o dráhach a o zmene a doplnení niektorých zákonov a ktorým sa menia a dopĺňajú niektoré zákony | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Člá-nok  (Č, O, V, P) | Text | Spô-sob  transpozície | Číslo | Člá-nok (Č, §, O, V, P) | Text | Zhoda | Poznámky |
| Č: 1 | Článok 1  Príloha I k smernici 2004/49/ES sa nahrádza textom prílohy k tejto smernici. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č: 2  O: 1 | *Článok 2*  1.Členské štáty uvedú do platnosti zákony, iné právne predpisy a správne opatrenia potrebné na dosiahnutie súladu s touto smernicou najneskôr do 30. júla 2015. Komisii bezodkladne oznámia znenie týchto ustanovení. Členské štáty uvedú priamo v prijatých ustanoveniach alebo pri ich úradnom uverejnení odkaz na túto smernicu. Podrobnosti o odkaze upravia členské štáty. | N | 513/2009 Z.z.  575/2001 Z.z. | § 113  § 37 | Týmto zákonom sa preberajú právne záväzné akty Európskej únie uvedené v prílohe č. 15.  Ministerstvá a ostatné ústredné orgány štátnej správy sa starajú o náležitú právnu úpravu vecí patriacich do ich pôsobnosti. Pripravujú návrhy zákonov a iných všeobecne záväzných právnych predpisov, zverejňujú ich a po prerokovaní v pripomienkovom konaní predkladajú vláde; dbajú aj o dodržiavanie zákonnosti v oblasti svojej pôsobnosti. | Ú |  |
| O: 2 | 2.Členské štáty oznámia Komisii znenie hlavných ustanovení vnútroštátnych právnych predpisov, ktoré prijmú v oblasti pôsobnosti tejto smernice. | n.a. |  |  |  |  |  |
| O: 3 | 3.Povinnosť transpozície a vykonávania tejto smernice sa nevzťahuje na Cyperskú republiku a Maltskú republiku, kým na ich území nebudú vybudované železničné systémy. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č: 3 | *Článok 3*  Táto smernica nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jej uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Č: 4 | *Článok 4*  Táto smernica je určená členským štátom. | n.a. |  |  |  |  |  |
| Príl. I | *„PRÍLOHA I*  **Spoločné bezpečnostné ukazovatele**  Bezpečnostné orgány vymedzené v článku 3 písm. g) podávajú správy o spoločných bezpečnostných ukazovateľoch (CSI) raz za rok.  Ak sa predkladajú ukazovatele týkajúce sa činností uvedených v článku 2 ods. 2 písm. a) a b), mali by sa predkladať oddelene.  Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné ukazovatele pri prvej vhodnej príležitosti a najneskôr v nasledujúcej výročnej správe.  Spoločné vymedzenia CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd sú uvedené v dodatku. | N | 513/2009 Z.z. | § 91  O: 1,2  § 82  O: 5 | (1) Bezpečnostný orgán každoročne do 30. septembra posiela Európskej železničnej agentúre výročnú správu o svojej činnosti za predchádzajúci kalendárny rok a zverejní ju na svojej internetovej stránke.  (2) Výročná správa obsahuje údaje  a) o vývoji bezpečnosti existujúceho železničného systému, vrátane súhrnu bezpečnostných indikátorov podľa prílohy č. 8,  b) o významných zmenách v národných bezpečnostných predpisoch a v regulácii bezpečnosti existujúceho železničného systému,  c) o stave bezpečnostného osvedčovania a bezpečnostného povoľovania,  d) o výsledkoch a skúsenostiach z vykonaných kontrol v podnikoch manažérov infraštruktúry a v železničných podnikoch,  e) o uplatnených výnimkách z určenia osoby zodpovednej za údržbu železničného vozidla pri povolení jeho prevádzky.  (5) Bezpečnostnými indikátormi podľa odseku 2 písm. e) sa rozumejú informácie o bezpečnosti železničného systému, ktoré umožnia posúdiť zhodu systému s bezpečnostnými cieľmi a zjednotiť metodiku výpočtu nákladov na nehody a mimoriadne udalosti a uľahčia monitorovanie úrovne bezpečnosti železničného systému. Bezpečnostné indikátory sa vo výročnej správe bezpečnostného orgánu uvedú v štruktúre podľa prílohy č. 8. Prvé obdobie oznamovania bezpečnostných indikátorov Európskej železničnej agentúre je rok 2010. Bezpečnostné indikátory sa predkladajú oddelene, ak sa týkajú činností na iných ako železničných dráhach. Ak sa po predložení správy zistia nové okolnosti alebo chyby, bezpečnostný orgán zmení alebo opraví bezpečnostné indikátory pri prvej vhodnej príležitosti, a to najneskôr v nasledujúcej výročnej správe. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 1 | 1. **Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody**  1.1. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) závažných nehôd, členený na tieto druhy nehôd:  — zrážka vlaku so železničným vozidlom,  — zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu,  — vykoľajenie vlaku,  — nehody na priecestí vrátane nehôd na priecestí, na ktorých sa podieľajú chodci a ďalšie rozdelenie na päť druhov priecestí vymedzených v bode 6.2,  —nehody osôb zahŕňajúce pohyb železničného koľajového vozidla, s výnimkou samovrážd a pokusov o samovraždu,  — požiar v železničných koľajových vozidlách,  — iné.  Každá závažná nehoda sa oznamuje pod príslušným druhom prvotnej nehody aj v prípade, ak sú následky sekundárnej nehody závažnejšie (napr. požiar po vykoľajení).  1.2. Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:  — cestujúci (aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a vlakokilometrov v osobnej doprave),  — zamestnanec alebo dodávateľ,  — používateľ priecestia,  — neoprávnená osoba,  — iná osoba na nástupišti,  — iná osoba, ktorá nie je na nástupišti. | N |  | Príl. 8 časť III | 1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody  1.1 Celkový počet a pomerný počet závažných nehôd pripadajúcich na vlakové kilometre, členený na tieto druhy nehôd:  a) zrážky vlakov so železničným vozidlom,  b) zrážky vlakov s prekážkami v prechodovom priereze,  c) vykoľajenie vlakov,  d) nehody na priecestiach vrátane nehôd, na ktorých sa podieľajú chodci; rozdelenie priecestí je uvedené v časti I. piatom bode podbodoch 5.6 a 5.7,  e) nehody so zranením osôb, ktoré spôsobil pohyb železničného vozidla, okrem samovrážd a pokusov o samovraždu,  f) požiare v železničných vozidlách,  g) iné nehody.  Každá závažná nehoda sa uvedie pod príslušným druhom prvotnej nehody, aj keby následky sekundárnej nehody boli závažnejšie (ako napríklad požiar po vykoľajení).  1.2 Celkový počet a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre ťažko zranených a usmrtených osôb podľa druhu nehody, členený do týchto kategórií:  a) cestujúci aj v pomere k celkovému počtu osobokilometrov a osobných vlakových kilometrov,  b) zamestnanci vrátane personálu dodávateľov,  c) užívatelia priecestí,  d) neoprávnené osoby v železničných prevádzkových priestoroch,  e) iné osoby na nástupišti,  f) iné osoby mimo nástupišťa.  Pri bezpečnostných indikátoroch vzťahujúcich sa na nehody podľa tohto bodu sa použije osobitný predpis,38) pokiaľ sú informácie k dispozícii.  38) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 zo 16. decembra 2002 o štatistike železničnej dopravy (Mimoriadne vydanie Ú. v. EÚ, kap. 7/zv. 7; Ú. v. ES L 14, 21.1.2003) v platnom znení. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 2 | 2. **Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar**  Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) nehôd pri preprave nebezpečného tovaru po železnici, členený do týchto kategórií:  — nehoda, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar, ako sa vymedzuje v dodatku,  — počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečného tovaru. | N |  | Príl. 8 časť III | 2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar  Celkový počet a pomerný počet nehôd pri preprave nebezpečného tovaru pripadajúci na vlakové kilometre členený do týchto kategórií:  a) nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo prepravujúce nebezpečný tovar vymedzený v spoločných vymedzeniach bezpečnostných indikátorov a v spoločných metódach výpočtu nákladov pri nehodách,  b) počet takýchto nehôd, pri ktorých došlo k úniku nebezpečného tovaru. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 3 | 3. **Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy**  Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) samovrážd a pokusov o samovraždu. | N |  | Príl. 8 časť III | 3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy  Celkový a pomerný počet samovrážd a pokusov o samovraždu pripadajúci na vlakové kilometre. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 4 | 4. **Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám**  Celkový počet a pomerný počet (na vlakokilometre) okolností predchádzajúcich nehodám, členený na tieto druhy okolností:  — lom koľajnice,  — vybočenie koľaje a iná chyba geometrickej polohy koľaje,  — porucha návestidiel s následkom návestenia menej závažnej návesti,  — prejdenie návesti,stoj' s prejdením bodu ohrozenia,  — prejdenie návesti,stoj' bez prejdenia bodu ohrozenia,  — lom kolesa železničných koľajových vozidiel v prevádzke,  — lom nápravy železničných koľajových vozidiel v prevádzke.  Treba oznámiť všetky takéto okolnosti bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd. (Okolnosť, ktorej výsledkom je závažná nehoda, sa musí oznámiť aj v rámci ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti; okolnosť, ktorej výsledkom nie je závažná nehoda, sa musí oznámiť iba v rámci ukazovateľov vzťahujúcich sa na okolnosti). | N |  | Príl. 8 časť III | 4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám.  Celkový a pomerný počet pripadajúci na vlakové kilometre  a) lomov koľajníc,  b) vybočení koľají a iných chýb geometrickej polohy koľaje,  c) poruchy návestidiel s následkom návestenia menej závažnej návesti,  d) prejdení návesti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia,  e) prejdení návesti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia,  f) lomy kolies prevádzkovaného železničného vozidla,  g) lomy náprav prevádzkovaného železničného vozidla.  Všetky takéto okolnosti je potrebné hlásiť, bez ohľadu na to, či boli, alebo neboli príčinou nehôd a oznamujú sa v rámci bezpečnostných indikátorov pre predchádzajúce okolnosti. Nehody, ku ktorým došlo, ak sú závažné, sa oznamujú v rámci bezpečnostných indikátorov pre nehody uvedené v prvom bode. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 5 | 5. **Ukazovatele na výpočet hospodárskych dôsledkov nehôd** Celková suma v EUR a pomerná suma (na vlakokilometre):  —počet úmrtí a ťažkých zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti a zraneniu pri nehode (Value of Preventing a Casualty, VPC),  — náklady na odstránenie škôd spôsobených životnému prostrediu,  — náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre,  — náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.  Bezpečnostné orgány oznamujú hospodárske dôsledky závažných nehôd.  VPC je hodnota, ktorú spoločnosť pripisuje zabráneniu obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi stranami zúčastnenými na nehode. | N |  | Príl. 8 časť III | 5. Bezpečnostné indikátory na výpočet hospodárskeho vplyvu nehôd  Celková suma v eurách a pomerná suma pripadajúca na vlakové kilometre:  a) počet úmrtí a vážnych zranení vynásobený hodnotou zabránenia obeti a zraneniu pri nehode,  b) náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia,  c) náklady na materiálne škody spôsobené na železničných vozidlách alebo na infraštruktúre,  d) náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd.  Bezpečnostný orgán oznámi náklady závažných nehôd.  Hodnota zabránenia obeti a zraneniu pri nehode je hodnota, ktorá sa pripisuje zabráneniu obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode, a ako taká sa nepoužíva na výpočet kompenzácie medzi účastníkmi nehody. | Ú |  |
| Príl. I  Č. 6 | 6. **Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie**  6.1.Percentuálny podiel tratí s vlakovými zabezpečovacími zariadeniami (TPS) v prevádzke a percentuálny podiel vlakokilometrov s využitím palubných TPS, ak tieto systémy poskytujú:  — výstrahu,  — výstrahu a automatické zastavenie,  — výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti,  — výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti.  6.2. Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometer koľaje) týchto piatich druhov:  a) pasívne priecestia  b) aktívne priecestia:  i) manuálne,  ii) s automatickými výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia,  iii) s automatickou zábranou (závorami) zo strany používateľa priecestia,  iv) s koľajovým zabezpečovacím zariadením. | N |  | Príl. 8 časť III | 6. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie  6.1 Percentuálny podiel tratí s vlakovým zabezpečovacím zariadením v prevádzke a percentuálny podiel vlakových kilometrov s využitím palubného systému vlakového zabezpečovacieho zariadenia, kde tieto systémy poskytujú:  a) výstrahu,  b) výstrahu a automatické zastavenie,  c) výstrahu a automatické zastavenie a bodovú kontrolu rýchlosti,  d) výstrahu a automatické zastavenie a nepretržitú kontrolu rýchlosti.  6.2 Počet priecestí (celkom, na kilometer trate a na kilometre koľají) rozdelených takto:  a) pasívne priecestia  b) aktívne priecestia  1. manuálne,  2. s automatickými výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia,  3. s automatickými závorami zo strany užívateľa priecestia,  4. s koľajovým zabezpečovacím zariadením. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O: 1 | *Dodatok*  **Spoločné vymedzenia pre CSI a metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd**  1. **Ukazovatele vzťahujúce sa na nehody**  1.1. ‚Závažná nehoda‘ znamená každú nehodu, na ktorej sa podieľa aspoň jedno pohybujúce sa železničné vozidlo, ktorej výsledkom je minimálne jedna usmrtená alebo ťažko zranená osoba alebo značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia alebo značné narušenie dopravy okrem nehôd v dielňach, skladoch a depách.  1.2. ‚Značné poškodenie koľajového vozidla, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia‘ znamená škodu vo výške minimálne 150 000 EUR.  1.3.‚Značné narušenie dopravy‘ znamená, že vlaková doprava na hlavnej železničnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.  1.4. ‚Vlak‘ znamená jedno alebo niekoľko železničných vozidiel ťahaných jedným alebo viacerými rušňami alebo motorovými vozňami alebo samostatne jazdiaci motorový vozeň, ktorý sa pod daným číslom alebo špecifickým označením pohybuje z východiskového pevného bodu do cieľového pevného bodu, vrátane hnacieho vozidla bez záťaže, ako napríklad samostatne jazdiaci rušeň.  1.5. ‚Zrážka vlaku so železničným vozidlom‘ znamená čelnú, zadnú alebo bočnú zrážku časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s posunovaným železničným koľajovým vozidlom.  1.6.‚Zrážka vlaku s prekážkou v priestore prechodového prierezu‘ znamená zrážku časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej (okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ) vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.  1.7. ‚Vykoľajenie vlaku‘ znamená každý prípad, keď aspoň jedno koleso vlaku zíde z koľajníc.  1.8. ‚Nehoda na priecestí‘ znamená takú nehodu na priecestí, ktorej účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní používatelia priecestia, akými sú napríklad chodci, alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo používateľ.  1.9. ‚Nehoda osôb zahŕňajúca pohyb železničného koľajového vozidla‘ znamená nehodu, ktorej účastníkom je jedna alebo viaceré osoby, do ktorých narazilo buď železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené objekty počas jazdy na takomto vozidle.  1.10.‚Požiar v železničných koľajových vozidlách‘ znamená požiar alebo výbuch, ku ktorým dôjde v železničných koľajových vozidlách (vrátane ich nákladu) pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státí vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na nácestných zastávkach, ako aj počas rozraďovania.  1.11. ‚Iné (nehody)‘ znamenajú všetky nehody iné ako zrážka vlaku so železničným vozidlom, zrážka s prekážkami v priestore prechodového prierezu, vykoľajenie vlakov, nehoda na priecestiach, nehoda osôb zahŕňajúca pohyb železničného koľajového vozidla alebo požiar v železničných koľajových vozidlách.  1.12.‚Cestujúci‘ na účely štatistiky o nehodách znamená každú osobu, okrem vlakového personálu, ktorá využíva železničnú dopravu vrátane cestujúcich, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.  1.13. ‚Zamestnanec alebo dodávateľ‘ znamenajú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku, vrátane personálu dodávateľov, samostatne zárobkovo činných dodávateľov, vlakového personálu a osôb obsluhujúcich železničné koľajové vozidlá a zariadenia infraštruktúry.  1.14.‚Používateľ priecestia‘ znamená všetky osoby používajúce priecestie na prechod cez železničnú trať na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo peši.  1.15. ‚Neoprávnená osoba‘ znamená všetky osoby nachádzajúce sa v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, s výnimkou používateľa priecestia.  1.16.‚Iná osoba na nástupišti‘ znamená každú osobu nachádzajúcu sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako ‚cestujúci‘, ‚zamestnanec alebo dodávateľ‘, ‚používateľ priecestí‘, ‚iná osoba mimo nástupišťa‘ alebo ‚neoprávnená osoba‘.  1.17. ‚Iná osoba mimo nástupišťa‘ znamená každú osobu nenachádzajúcu sa na železničnom nástupišti, ktorá nie je vymedzená ako ‚cestujúci‘, ‚zamestnanec alebo dodávateľ‘, ‚používateľ priecestí‘, ‚iná osoba na nástupišti‘ alebo ‚neoprávnená osoba‘.  1.18. ‚Úmrtie (usmrtená osoba)‘ znamená každú osobu usmrtenú okamžite alebo osobu, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, s výnimkou samovrážd.  1.19.‚Ťažké zranenie (ťažko zranená osoba)‘ znamená každú zranenú osobu, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, s výnimkou pokusu o samovraždu. | N |  | Príl. 8 časť I | I. Vymedzenie pojmov  1. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nehody  1.1 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 vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia, alebo značné narušenie prepravy; nevzťahuje sa na nehody v opravovniach vozňov, skladoch a rušňových depách.  1.2 Značným poškodením vozidlového parku, koľaje, iných zariadení alebo životného prostredia sa rozumie poškodenie vo výške minimálne 150 000 eur.  1.3 Značným narušením prepravy sa rozumie, ak vlaková doprava na hlavnej trati je pozastavená na minimálne šesť hodín.  1.4 Vlakom sa rozumie skupina koľajových vozidiel dopravovaná najmenej jedným hnacím koľajovým vozidlom alebo samostatné hnacie koľajové vozidlo, alebo traťový stroj s vlastným pohonom označený predpísanými návesťami, ktorý ide podľa cestovného poriadku alebo podľa pokynu osoby, ktorá riadi dopravu na dráhe.  1.5 Zrážkou vlaku so železničnými vozidlami sa rozumie čelná, zadná alebo bočná zrážka časti jedného vlaku s časťou druhého vlaku alebo železničného vozidla alebo s vozidlami posunujúceho dielu.  1.6 Zrážkou vlaku s prekážkou v  priechodnom priereze sa rozumie zrážka časti vlaku s objektmi nachádzajúcimi sa trvale alebo dočasne na trati alebo blízko nej okrem tých, ktoré sa nachádzajú na priecestiach a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo alebo užívateľ vrátane zrážky s nadzemným trolejovým vedením.  1.7 Vykoľajením vlakov sa rozumie opustenie temena koľajnice aspoň jedným kolesom vozidla vlaku.  1.8 Nehodami na priecestiach sa rozumejú také nehody, ktorých účastníkom je aspoň jedno železničné vozidlo a minimálne jedno prechádzajúce vozidlo, ostatní prechádzajúci užívatelia, akými sú najmä chodci alebo iné objekty, ktoré sa dočasne nachádzajú na trati alebo blízko nej, a ktoré stratilo prechádzajúce vozidlo, alebo užívateľ.  1.9 Nehodami s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozidla, sa rozumejú nehody, ktorých účastníkom je jedna osoba alebo viaceré osoby, do ktorých buď narazilo železničné vozidlo, alebo k nemu pripevnený objekt alebo objekt, ktorý sa od neho oddelil. Patria sem aj osoby, ktoré spadli zo železničných vozidiel, ako aj osoby, ktoré spadli alebo ich zasiahli uvoľnené predmety počas prepravy na takomto vozidle.  1.10 Požiarmi v železničných vozidlách sa rozumejú požiare a výbuchy, ku ktorým došlo v železničných vozidlách vrátane ich nákladu pri ich jazde z východiskovej stanice do cieľovej stanice a pri státí vo východiskovej stanici, v cieľovej stanici alebo na medzizastávkach, ako aj počas posunu.  1.11 Inými druhmi nehôd sa rozumejú všetky nehody, ktoré nepatria medzi už uvedené zrážky vlakov so železničnými vozidlami, zrážky vlakov s prekážkami v priechodnom priereze, vykoľajenia vlakov, nehody na priecestiach, nehody s poškodením osôb, ktoré sú spôsobené pohybom železničného vozňa, ako aj požiare v železničných vozidlách.  1.12 Cestujúcim sa rozumie každá osoba, okrem personálu vlaku, ktorá cestuje vlakom. Na účely štatistiky o nehodách sa započítavajú aj cestujúci, ktorí sa pokúšajú nastúpiť na pohybujúci sa vlak alebo vystúpiť z pohybujúceho sa vlaku.  1.13 Zamestnancami vrátane personálu dodávateľov alebo samostatne zárobkovo činných osôb, ktoré sú dodávateľmi, sa rozumejú všetky osoby, ktoré sú zamestnané v súvislosti so železnicou a ktoré sú v čase nehody na pracovisku. Patria sem personál vlaku a osoby obsluhujúce železničné vozidlá a zariadenia infraštruktúry.  1.14 Užívateľmi priecestí sa rozumejú všetky osoby, ktoré používajú priecestia na prechod cez železničnú dráhu na akomkoľvek dopravnom prostriedku alebo pešo.  1.15 Neoprávnenými osobami v železničných priestoroch sa rozumejú všetky osoby, ktoré sa nachádzajú v železničných priestoroch, kde je ich prítomnosť zakázaná, okrem užívateľov priecestí.  1.16 Inou osobou na nástupišti sa rozumie každá osoba nachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou mimo nástupišťa alebo neoprávnenou osobou.  1.17 Inou osobou mimo nástupišťa sa rozumie každá osoba nenachádzajúca sa na nástupišti, ktorá nie je cestujúcim, zamestnancom alebo dodávateľom, užívateľom priecestia, inou osobou na nástupišti alebo neoprávnenou osobou.  1.18 Usmrtenou osobou sa rozumie každá osoba usmrtená okamžite alebo osoba, ktorá zomrela do 30 dní na následky nehody, okrem samovrážd.  1.19 Ťažko zranenou osobou sa rozumie každá zranená osoba, ktorá bola v dôsledku nehody hospitalizovaná viac ako 24 hodín, okrem pokusu o samovraždu. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O. 2 | 2. **Ukazovatele vzťahujúce sa na nebezpečný tovar**  2.1. ‚Nehoda pri preprave nebezpečného tovaru‘ znamená každú nehodu alebo incident, ktoré sú predmetom hlásenia v súlade s RID (1)/ADR bodom 1.8.5.  (1) RID, Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru prijatý na základe smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES z 24. septembra 2008 o vnútrozemskej preprave nebezpečného tovaru (Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13).  2.2. ‚Nebezpečný tovar‘ znamená tie látky a predmety, ktorých preprava je na základe RID zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v RID. | N |  | Príl. 8 časť I | 2. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na nebezpečný tovar  2.1 Nehodou pri preprave nebezpečného tovaru sa rozumie každá nehoda alebo udalosť, ktorá je predmetom hlásenia podľa osobitného predpisu.37)  2.2 Nebezpečným tovarom sa rozumejú látky a predmety, ktorých preprava je zakázaná alebo povolená iba po splnení podmienok uvedených v osobitnom predpise.37)  37) Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 205/2009 Z. z.).  Poriadok pre medzinárodnú železničnú prepravu nebezpečného tovaru (RID) - Dodatok C k Dohovoru o medzinárodnej železničnej preprave (COTIF) (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 166/2010 Z. z.) | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O: 3 | 3. **Ukazovatele vzťahujúce sa na samovraždy**  3.1. ‚Samovražda‘ znamená konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným vnútroštátnym orgánom.  3.2. ‚Pokus o samovraždu‘ znamená konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia. | N |  | Príl. 8 časť I | 3. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na samovraždy  3.1 Samovraždou sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba so smrteľnými následkami, ktoré bolo takto zaznamenané a klasifikované príslušným orgánom.  3.2 Pokusom o samovraždu sa rozumie konanie vedúce k úmyselnému zraneniu samého seba s následkami ťažkého zranenia. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O: 4 | 4. **Ukazovatele vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám**  4.1. ‚Lom koľajnice‘ znamená všetky koľajnice rozdelené na dva alebo viac kusov, alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm dlhú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jazdnom povrchu.  4.2. ‚Vybočenie koľaje alebo iná chyba geometrickej polohy koľaje‘ znamenajú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje vyžadujúce si vylúčenie koľaje z prevádzky alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.  4.3.‚Porucha návestidiel s následkom návestenia menej závažnej návesti‘ znamená technickú poruchu systému návestenia (buď infraštruktúry alebo železničného koľajového vozidla), ktorej výsledkom je návestenie menej obmedzujúcej návesti, než je potrebné.  4.4. ‚Prejdenie návesti »stoj« s prejdením bodu ohrozenia‘ znamená každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku prejde za koniec dovolenej jazdy a tiež za bod ohrozenia.  4.5. ‚Prejdenie návesti »stoj« bez prejdenia bodu ohrozenia‘ znamená každý prípad, pri ktorom ktorákoľvek časť vlaku prejde za koniec dovolenej jazdy, ale neprejde za bod ohrozenia.  Nedovolená jazda uvedená v bodoch 4.4 a 4.5 znamená prejdenie:  — svetelnej traťovej návesti alebo návestidla signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návesti,stoj', ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS),  — konca dovolenej bezpečnej jazdy stanoveného v TPS,  — bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho alebo písomného povolenia,  — návestí ‚stoj‘ (okrem koľajnicových zarážok) alebo ručných návestí.  Nepatria sem prípady, keď vozidlá bez pripojenej hnacej jednotky alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú návesti stoj. Nepatria sem prípady, keď sa návestidlo z akéhokoľvek dôvodu neprestaví na návesť ‚stoj‘ včas tak, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návestidlom.  Bezpečnostné orgány môžu predkladať správy o týchto štyroch ukazovateľoch nedovolenej jazdy uvedených v zarážkach tohto bodu osobitne a musia nahlasovať aspoň súhrnný ukazovateľ obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.  4.6. ‚Lomy kolesa prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel‘ znamenajú zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).  4.7. ‚Lomy nápravy prevádzkovaných železničných koľajových vozidiel‘ znamenajú zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého vzniklo riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky). | N |  | Príl. 8 časť I | 4. Bezpečnostné indikátory vzťahujúce sa na okolnosti predchádzajúce nehodám  4.1 Lomom koľajnice sa rozumejú všetky koľajnice rozdelené na dva kusy alebo viac kusov, alebo všetky koľajnice, z ktorých sa oddelil kus kovu a toto oddelenie spôsobilo viac ako 50 mm širokú a viac ako 10 mm hlbokú medzeru na jej pojazdnej hrane.  4.2 Vybočením koľaje alebo inou chybou geometrickej polohy koľaje sa rozumejú nedostatky súvisiace s kontinuitou a geometriou koľaje, ktoré vyžadujú z dôvodu bezpečnosti pozastavenie užívania koľaje alebo okamžité zníženie povolenej rýchlosti.  4.3 Poruchami návestenia s následkom návestenia menej závažnej návesti sa rozumejú technické poruchy návestného systému (železničnej infraštruktúry alebo železničného vozidla), ktorých výsledkom je, že návestné informácie nie sú také obmedzujúce, ako by mali byť.  4.4 Prejdením návesti zakazujúcej chod s prejdením bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu jazdy a za bod ohrozenia.  4.5 Prejdením návesti zakazujúcej chod bez prejdenia bodu ohrozenia sa rozumie prejdenie ktorejkoľvek časti vlaku za koniec dovoleného chodu, ale neprejdenie za bod ohrozenia.  Nedovolená jazda uvedená v bodoch 4.4 a 4.5 znamená prejdenie:   * svetelnej traťovej návesti alebo návestidla signalizujúceho príkaz na zastavenie alebo návesti zakazujúcej chod, ak nefunguje vlakové zabezpečovacie zariadenie, * konca dovoleného bezpečného chodu určeného vo vlakovom zabezpečovacom zariadení, * bodu oznámeného podľa predpisov prostredníctvom ústneho povolenia alebo písomného povolenia, * návestí zakazujúcej chod (okrem koľajového zarážadla) alebo ručných návestí.   Nepatria sem prípady, keď železničné vozidlá bez pohonu alebo vlak, ktorý je bez obsluhy, prejdú po trati, pričom nezastanú na návesť, ktorá im to prikazuje alebo keď návesť z akéhokoľvek dôvodu nie je zmenená na zakazujúcu včas na to, aby rušňovodič mohol zastaviť vlak pred návestidlom.  Bezpečnostný orgán môže predkladať osobitné správy o týchto štyroch bodoch a nahlasuje aspoň jeden spoločný bezpečnostný indikátor obsahujúci údaje o všetkých štyroch bodoch.  4.6 Lomom kolesa prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodilo koleso a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky).  4.7 Lomom nápravy prevádzkovaného železničného vozidla sa rozumie zlomenie, pri ktorom sa poškodila náprava a v dôsledku ktorého existuje riziko nehody (vykoľajenia alebo zrážky). | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O: 5 | 5. **Spoločné metódy výpočtu hospodárskych dôsledkov nehôd**  5.1. Hodnota zabránenia obeti alebo ťažkému úrazu pri nehode (VPC) sa skladá z: 1. Samotnej hodnoty bezpečnosti: Hodnoty ochoty platiť (WTP) vychádzajúce z deklarovaných preferenčných štúdií vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.  2. Priamych a nepriamych nákladov: Hodnoty nákladov odhadnuté v členskom štáte zložené z:  — nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,  — nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné i súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na záchrannú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,  — výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.  Pri výpočte nákladov v prípade obetí pri nehode sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné VPC pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).  5.2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych/nepriamych nákladov:  Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto úvah:  — odhady sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom ochoty platiť (WTP) v súlade s uvedenými preferenčnými metódami,  — vzorka respondentov použitá na stanovenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek/príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými/demografickými charakteristikami tejto populácie,  — metóda odvodzovania hodnôt WTP: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných/zmysluplných otázok kladených respondentom.  Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.  5.3. Vymedzenie pojmov  5.3.1. ‚Náklady na škody spôsobené životnému prostrediu‘ znamenajú náklady železničných podnikov a manažérov infraštruktúry stanovené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.  5.3.2. ‚Náklady na materiálne škody spôsobené železničným koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre‘ znamenajú náklady na nové železničné koľajové vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných koľajových vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky a manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájmom železničných koľajových vozidiel v dôsledku ich nepoužiteľnosti kvôli spôsobeným škodám.  5.3.3.‚Náklady súvisiace s meškaniami v dôsledku nehôd‘ znamenajú peňažnú hodnotu meškaní vzniknutú pre používateľov koľajovej dopravy (cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy) v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:  **VT = peňažná hodnota úspor cestovného času**  *Hodnota času pre cestujúceho vo vlaku (za hodinu):*  VTP = [VT pracovne cestujúcich] \* [priemerné percentuálne vyjadrenie pracovne cestujúcich za rok] + [VT cestujúcich mimo zamestnania] \* [Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania za rok]  VTP v EUR na jedného cestujúceho za hodinu  ‚pracovne cestujúci‘ znamená cestujúceho, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou, okrem dochádzky do zamestnania.  *Hodnota času pre nákladný vlak (za hodinu):*  VTF = [VT nákladných vlakov] \* [(tonokilometer)/(vlakokilometer)]  VTF v EUR na jednu tonu nákladu za hodinu  Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonokilometer)/(vlakokilometer)  **CM = Náklady na 1 minútu meškania vlaku**  *Vlak osobnej dopravy*  CMP = K1 \* (VTP/60) \* [(osobokilometer)/(vlakokilometer)]  Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakokilometer)  *Nákladný vlak*  CMF = K2 \* (VTF/60)  Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou meškania podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku meškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežná cestovná doba.  Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = CMP \* (minúty meškania vlakov osobnej dopravy) + CMF \* (minúty meškania nákladných vlakov)  *Oblasť uplatňovania tohto vzorca*  Náklady súvisiace s meškaním treba vypočítať pre vážne nehody takto:  — skutočné meškania na železničných tratiach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici  — skutočné meškania, alebo v prípade, že to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach. | N |  | Príl. 8 časť II | II. Spoločné metódy výpočtu hospodárskeho vplyvu nehôd  1. Hodnotu zabránenia obeti pri nehode tvorí:  1.1 Samotná hodnota bezpečnosti: hodnota ochoty platiť založená na oznámených preferenčných štúdiách vykonaných v členských štátoch, v ktorých sa uplatňujú.  1.2 Priame náklady a nepriame náklady: odhadnuté hodnoty nákladov zložené z  a) nákladov na zdravotnú starostlivosť a rehabilitáciu,  b) nákladov na súdne konanie, nákladov na policajné a súkromné vyšetrovanie nehôd, nákladov na pohotovostnú službu a administratívnych nákladov v rámci poistenia,  c) výrobných strát: spoločenská hodnota tovaru a služieb, ktoré mohli vyprodukovať osoby, keby nedošlo k nehode.  Pri výpočte nákladov, ak ide o obeť pri nehode,sa smrteľné nehody a ťažké zranenia posudzujú oddelene (odlišné hodnoty zabránenia obeti alebo ťažkého úrazu pre smrteľné nehody a ťažké zranenia).  2. Spoločné zásady stanovovania samotnej hodnoty bezpečnosti a priamych nákladov alebo nepriamych nákladov:  Posúdenie vhodnosti dostupných odhadov týkajúcich sa samotnej hodnoty bezpečnosti musí vychádzať z týchto aspektov:  a) odhady, ktoré sa vzťahujú na systém hodnotenia znižovania rizika úmrtí v sektore dopravy a riadia sa prístupom založeným na hodnote ochoty platiť, podľa uvedených preferenčných metód,  b) vzorka respondentov použitá na určenie hodnôt je reprezentatívnou vzorkou príslušnej populácie; vzorka musí predovšetkým odzrkadľovať vek, alebo príjem spolu s inými príslušnými sociálno-ekonomickými, alebo demografickými charakteristikami tejto populácie,  c) metóda odvodzovania hodnôt ochoty platiť: prieskum sa vykonáva prostredníctvom jasných a zmysluplných otázok kladených respondentom.  Priame a nepriame náklady sa stanovujú na základe skutočných nákladov spoločnosti.  3. Náklady na odstránenie poškodenia životného prostredia znamenajú náklady železničných podnikov, alebo manažéra infraštruktúry určené na základe ich skúsenosti s cieľom uviesť zničenú oblasť do stavu pred nehodou na železnici.  4. Náklady na materiálne škody spôsobené koľajovým vozidlám alebo infraštruktúre znamenajú náklady na nové železničné vozidlá alebo infraštruktúru s rovnakými vlastnosťami a technickými parametrami, ako tie, ktoré boli nenapraviteľne zničené, a náklady na vrátenie opraviteľných železničných vozidiel alebo infraštruktúry do stavu pred nehodou. Oboje náklady odhadnú železničné podniky, alebo manažéri infraštruktúry na základe svojich skúseností. Patria sem aj náklady súvisiace s prenájmom železničných vozidiel v dôsledku ich nedostupnosti kvôli spôsobeným škodám.  5. Náklady súvisiace s oneskoreniami v dôsledku nehôd znamenajú peňažnú hodnotu oneskorení užívateľov železničnej dopravy, ktorými sú cestujúci a zákazníci nákladnej dopravy v dôsledku nehôd vypočítanú podľa tohto vzorca:  VT = peňažná hodnota úspory cestovnej doby  Hodnota času cestujúceho vo vlaku za hodinu:  VTp = [VT cestujúcich do zamestnania] · [priemerné percentuálne vyjadrenie  cestujúcich do zamestnania za rok] + [VT cestujúcich mimo  zamestnania] · [Priemerné percentuálne vyjadrenie cestujúcich mimo zamestnania  za rok]  VTp v eurách na jedného cestujúceho za hodinu  Pracovne cestujúcim sa rozumie cestujúci, ktorý cestuje v súvislosti so svojou profesionálnou činnosťou, okrem dochádzky do práce.  Hodnota času nákladného vlaku (za hodinu):  VTf = [VT nákladného vlaku] · [(tonový kilometer)/(vlakový kilometer)]  VTf v eurách na jednu tonu nákladu za hodinu  Priemerné množstvo ton tovaru prepraveného jedným vlakom za rok = (tonový  kilometer)/(vlakový kilometer)  CM = Náklady na 1 minútu meškania vlaku  Osobný vlak  CMp = K1 · (VTp/60) · [(osobokilometer) / (vlakový kilometer)]  Priemerný počet cestujúcich v jednom vlaku za rok = (osobokilometer)/(vlakový  kilometer)  Nákladný vlak  CMf = K2 · (VTf/60)  Hodnota faktorov K1 a K2 sa nachádza medzi hodnotou času a hodnotou meškania  podľa odhadov z uvedených preferenčných štúdií s cieľom zohľadniť, že stratený čas v dôsledku meškania je vnímaný omnoho negatívnejšie ako bežná cestovná doba.  Náklady súvisiace s meškaním v dôsledku nehody = CMp · (minúty meškania vlakov osobnej prepravy) + CMf · (minúty meškania nákladných vlakov).  Oblasť uplatňovania tohto vzorca  Náklady meškania sa vypočítavajú pre vážne nehody takto:  a) skutočné meškania na železničných dráhach, kde došlo k nehodám, merané v konečnej stanici,  b) skutočné meškania, a vtedy, ak to nie je možné, odhadované meškania na ostatných dotknutých tratiach.. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O: 6 | 6. **Ukazovatele vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť infraštruktúry a jej využitie**  6.1.‚Vlakové zabezpečovacie zariadenie (TPS)‘ znamená systém, ktorý pomáha vynútiť rešpektovanie návestí a rýchlostných obmedzení.  6.2. ‚Palubné systémy‘ znamenajú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návestí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie bodov ohrozenia a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení. Palubné TPS sú opísané takto:  a) Výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu.  b) Výstraha s automatickým zastavením, ktoré poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejdení návesti ‚stoj‘.  c) Výstraha s automatickým zastavením a bodovou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia, pričom ‚bodová kontrola rýchlosti‘ znamená kontrolu dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky so zníženou rýchlosťou) pred návestidlom.  d) Výstraha s automatickým zastavením a nepretržitou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia a nepretržitú kontrolu dodržiavania traťovej rýchlosti a jej obmedzení, pričom ‚nepretržitá kontrola rýchlosti‘ znamená trvalé označenie a vynucovanie dodržiavania maximálnej povolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.  Typ d) sa považuje za systém vlakového zabezpečovača (ATP).  6.3. ‚Priecestie‘ znamená úrovňové križovanie železničnej trate s cestou alebo s priechodom stanovené manažérom infraštruktúry a otvorené verejným alebo súkromným používateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach, ani priechody cez koľajnice výhradne pre zamestnancov.  6.4.Na účel štatistiky o železničných nehodách ‚cesta‘ znamená každú verejnú alebo súkromnú cestu, miestnu komunikáciu alebo diaľnicu vrátane priľahlých chodníkov pre chodcov a bicykle.  6.5. ‚Priechod‘ znamená každú trať, inú ako cesta, určenú na prechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.  6.6. ‚Pasívne priecestie‘ znamená priecestie bez akéhokoľvek systému výstrahy alebo zábrany, ktorý by sa aktivoval v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.  6.7. ‚Aktívne priecestie‘ znamená priecestie, na ktorom sú prechádzajúci používatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom spustenia zariadení v prípade, že prechod cez priecestie nie je pre používateľa bezpečný.  — Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení zahŕňa:  — polovičné alebo celé závory,  — brány.  — Výstraha prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach:  — viditeľné zariadenia: svetlá,  — počuteľné zariadenia: zvony, húkačky, klaksóny atď.  Aktívne priecestia sa delia na tieto druhy:  a) manuálne: priecestie, kde zábranu (závory) alebo výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc;  b) automatické s výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia: priecestie, kde výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak;  c) automatické so zábranou (závorami) zo strany používateľa priecestia: priecestie, kde zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak. Toto priecestie zahŕňa zábranu (závory) aj výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia.  d) s koľajovým zabezpečovacím zariadením: priecestie, kde návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie dovolia vlaku pokračovať v jazde, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené zo strany používateľa priecestia závorou a bez prekážok. | N |  | Príl. 8 časť I | 5. Indikátory vzťahujúce sa na technickú bezpečnosť železničnej infraštruktúry a jej využitie  5.1 Vlakovým zabezpečovacím zariadením sa rozumie systém, ktorý vynúti rešpektovanie návestí a rýchlostných obmedzení.  5.2 Palubnými systémami sa rozumejú systémy poskytovania pomoci rušňovodičovi pri sledovaní návestí pozdĺž trate a na stanovišti rušňovodiča, čím sa zabezpečí krytie bodov ohrozenia a vynútenie dodržiavania rýchlostných obmedzení.    Funkcie poskytované palubnými vlakovými zabezpečovacími zariadeniami sú   1. výstraha, ktorá poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu, 2. výstraha s automatickým zastavením, ktoré poskytuje rušňovodičovi automatickú výstrahu a automatické zastavenie pri prejdení návesti zakazujúcej chod, 3. výstraha s automatickým zastavením a bodovou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia; bodovou kontrolou rýchlosti sa rozumie kontrola dodržiavania rýchlosti na určitých miestach (úseky s kontrolovanou rýchlosťou) pred návestidlom, 4. výstraha s automatickým zastavením a nepretržitou kontrolou rýchlosti, ktoré poskytujú rušňovodičovi krytie bodov ohrozenia a nepretržitú kontrolu dodržiavania traťovej rýchlosti a jej obmedzení; nepretržitou kontrolou rýchlosti sa rozumie trvalé vyznačenie a vynucovanie dodržiavania najvyššej dovolenej cieľovej rýchlosti na všetkých úsekoch trate.   5.3 Priecestím sa rozumie úrovňové kríženie železničnej dráhy s cestnou komunikáciou alebo priechodom určeným prevádzkovateľom dráhy a prístupné verejným alebo súkromným užívateľom. Nepatria sem priechody medzi nástupišťami na staniciach, ani priechody cez koľaje určené výhradne pre zamestnancov.  5.4 Cestnou komunikáciou sa rozumie každá verejná alebo súkromná cesta, ulica alebo diaľnica vrátane priľahlých chodníkov pre chodcov a cyklistov.  5.5 Priechodom sa rozumie každá cesta, iná ako cestná komunikácia určená na priechod osôb, zvierat, vozidiel alebo strojov.  5.6 Pasívnym priecestím sa rozumie priecestie bez akéhokoľvek systému varovania alebo ochrany, ktorý sa aktivuje, ak prechod cez priecestie nie je pre užívateľa bezpečný.  5.7 Aktívnym priecestím sa rozumie úrovňové priecestie, na ktorom sú prechádzajúci užívatelia chránení alebo varovaní pred prichádzajúcim vlakom prostredníctvom aktivácie zariadení, ak je pre užívateľa nebezpečné prejsť cez priecestie.  a) Ochrana prostredníctvom použitia fyzických zariadení  1. polovičné alebo plné závory,  2. zábrany,  b) Varovanie prostredníctvom použitia zariadení pevne upevnených na priecestiach  1. viditeľné signály: svetlá,  2. počuteľné signály: najmä zvony, trúby, klaksóny a podobne.  Aktívne priecestia sa delia na   1. manuálne, pri ktorom závory alebo výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany užívateľa manuálne aktivuje zamestnanec železníc, 2. automatické s výstražnými svetlami svetelnej signalizácie zo strany užívateľa priecestia, pri ktorom výstrahu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak, 3. automatické so závorami zo strany používateľa priecestia, pri ktorom zábranu pre používateľa aktivuje približujúci sa vlak; toto priecestie zahŕňa závory aj výstražné svetlá svetelnej signalizácie zo strany používateľa priecestia, 4. priecestia s koľajovým zabezpečovacím zariadením, pri ktorom návesť alebo vlakové zabezpečovacie zariadenie dovolia vlaku pokračovať v jazde, až keď je priecestie v plnej miere zabezpečené zo strany používateľa priecestia závorou a bez prekážok. | Ú |  |
| Príl. I  Dodatok  O: 7 | 7. **Vymedzenie jednotiek merania**  7.1. ‚Vlakokilometer‘ znamená jednotku merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, v opačnom prípade sa má použiť štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.  7.2.‚Osobokilometer‘ znamená jednotku merania predstavujúcu prepravu jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Má sa zohľadniť iba vzdialenosť na území štátu podávajúceho správu.  7.3. ‚Dĺžka trate‘ znamená dĺžku trate meranú v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Pri železničných tratiach s viacerými koľajami sa má počítať iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľovým bodom.  7.4. ‚Dĺžka koľaje‘ znamená dĺžku koľaje meranú v kilometroch na železničnej sieti v členských štátoch, ktorej rozsah je stanovený v článku 2. Na železničnej trati s viacerými koľajami sa má počítať dĺžka každej koľaje.“ | N |  | Príl. 8 časť I | 6. Definície jednotiek merania  6.1 Vlakovým kilometrom sa rozumie jednotka merania pohybu vlaku na vzdialenosť jedného kilometra. Použitá vzdialenosť je, pokiaľ je známa, skutočne prejdená vzdialenosť, inak sa použije štandardná sieťová vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území štátu, ktorý podáva správu.  6.2 Osobokilometrom sa rozumie jednotka merania prepravy jedného cestujúceho železnicou na vzdialenosť jedného kilometra. Do úvahy sa berie iba vzdialenosť na území subjektu, ktorý podáva správu.  6.3 Traťovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch, vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Pri viackoľajných dráhach sa počíta iba vzdialenosť medzi východiskovým bodom a cieľom.  6.4 Koľajovým kilometrom sa rozumie dĺžka železničnej siete v kilometroch vzťahovaná k subjektu, ktorý správu podáva. Na dráhe s viacerými koľajami sa počíta dĺžka každej koľaje. | Ú |  |