

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 5. června 2009

o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES

(oznámeno pod číslem K(2009) 4246)

(Text s významem pro EHP)

(2009/460/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

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 na čl. 6 odst. 1 uvedené směrnice,

s ohledem na doporučení Evropské agentury pro železnice o společných bezpečnostních metodách výpočtu, posuzování a prosazování, které budou užity v rámci prvního souboru společných bezpečnostních cílů, předloženého Komisi dne 29. dubna 2008,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V souladu se směrnicí 2004/49/ES by měly být postupně zaváděny společné bezpečnostní cíle („CST“) a společné bezpečnostní metody („CSM“), aby bylo zajištěno udržování a podle potřeby a proveditelnosti i zvyšování vysoké úrovně bezpečnosti.
- (2) Na základě čl. 6 odst. 1 směrnice 2004/49/ES by Evropská komise měla CSM přijmout. CSM by měly mimo jiné a v souladu s čl. 6 odst. 3 směrnice 2004/49/ES popisovat způsob posuzování úrovně bezpečnosti a stupně dosažení CST.
- (3) První soubor CST bude zaveden s cílem zajistit, aby v žádném členském státě nedošlo ke snížení současných

výkonů železničního systému v oblasti bezpečnosti. Měl by být založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech dosahovaných členskými státy v oblasti bezpečnosti.

- (4) Dále je pro udržení současných výkonů v oblasti bezpečnosti železničního systému nezbytné provést harmonizaci úrovně bezpečnosti celých vnitrostátních železničních systémů z hlediska kritérií přijatelnosti rizika. Dodržování úrovně bezpečnosti by mělo být v jednotlivých členských státech sledováno.
- (5) Pro stanovení prvního souboru CST v souladu s čl. 7 odst. 3 směrnice 2004/49/ES je nutné kvantitativně vymezit současné výkony železničních systémů v členských státech v oblasti bezpečnosti pomocí vnitrostátních referenčních hodnot („NRV“), které budou vypočteny a využívány Evropskou agenturou pro železnice (dále jen „agentura“) a Komisí. Tyto NRV by měly být vypočteny pouze v roce 2009 za účelem vypracování prvního souboru CST a v roce 2011 za účelem vypracování druhého souboru CST.
- (6) K zajištění souladu NRV a s cílem zabránit nadměrné zátěži je třeba z působnosti tohoto rozhodnutí vyjmout městské kolejové systémy, funkčně oddělené sítě, železniční infrastruktury v soukromém vlastnictví využívané pouze vlastníkem, historické, muzejní a turistické železnice.
- (7) Vzhledem k nedostatku harmonizovaných a spolehlivých údajů o výkonu jednotlivých částí železničního systému v oblasti bezpečnosti v souladu s čl. 7 odst. 4 směrnice 2004/49/ES bylo zjištěno, že vypracování prvního souboru CST vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika pro určené kategorie jednotlivců a pro společnost jako celek je v současné době možné pouze pro celý železniční systém, a nikoli pro jeho části.

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

- (8) Po postupné harmonizaci statistických údajů za jednotlivé státy o nehodách a souvisejících následcích, v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy⁽¹⁾ a se směrnicí 2004/49/ES, by vývoj společných metod sledování a zaměření na výkony železničních systémů v členských státech dosahované v oblasti bezpečnosti měl zohlednit statistické nejistoty a potřebu prvku umožňujícího posouzení při rozhodování o tom, zda je zachován výkon členského státu v oblasti bezpečnosti.
- (9) Aby se umožnilo spravedlivé a transparentní porovnání výkonu železnic v členských státech v oblasti bezpečnosti, členské státy by měly provádět vlastní posouzení na základě společného přístupu k identifikaci bezpečnostních cílů železničního systému a k prokazování jejich dodržování.
- (10) Opatření uvedená v tomto rozhodnutí jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného v souladu s čl. 27 odst. 1 směrnice 2004/49/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Předmět

Toto rozhodnutí stanoví společnou bezpečnostní metodu, kterou bude užívat Evropská agentura pro železnice (dále jen „agentura“) pro výpočet a posouzení stupně dosažení společných bezpečnostních cílů („CST“), při uplatnění čl. 6 odst. 1 směrnice 2004/49/ES.

Článek 2

Oblast působnosti

Toto rozhodnutí se bude vztahovat na celý železniční systém ve všech členských státech. Nebude se však vztahovat na:

- a) metro, tramvaje a další městské kolejové systémy;
- b) sítě, které jsou funkčně oddělené od ostatního železničního systému a jsou určeny pouze pro místní, městskou a příměstskou osobní dopravu, ani na železniční podniky působící pouze na těchto sítích;
- c) železniční infrastrukturu v soukromém vlastnictví, která je určena pouze pro používání vlastníkem infrastruktury pro jeho vlastní nákladní dopravu;
- d) historická vozidla, která jsou provozována na vnitrostátních sítích, pokud splňují vnitrostátní bezpečnostní pravidla a předpisy týkající se bezpečného provozu takových vozidel;

- e) historické, muzejní a turistické železnice, které jsou provozovány na vlastní síti, včetně opraven, vozidel a zaměstnanců.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto rozhodnutí se užijí definice směrnice 2004/49/ES a nařízení (ES) č. 91/2003.

Kromě toho se užijí tyto definice:

- a) „vnitrostátní referenční hodnotou (NRV)“ se rozumí referenční měřítko uvádějící maximální přípustnou úroveň v určité kategorii železničního rizika pro daný členský stát;
- b) „kategorií rizika“ se rozumí jedna z kategorií železničního rizika podle čl. 7 odst. 4 písm. a) a b) směrnice 2004/49/ES;
- c) „plánem posílení bezpečnosti“ se rozumí harmonogram zavádění organizační struktury, odpovědnosti, postupů, činností, schopností a zdrojů nezbytných pro snížení rizika v jedné nebo více kategoriích rizika;
- d) „úmrtními a vážnými vážnými zraněními (FWSI)“ se rozumí měření následků vážných nehod na základě kombinace úmrtí a vážných zranění, pro jehož účely se 1 vážné zranění statisticky rovná 0,1 úmrtí;
- e) „uživatelí úrovnových přejezdů“ se rozumí všechny osoby využívající úrovnový přejezd k překonání železniční trati jakýmkoli dopravním prostředkem nebo k jeho přechodu pěšky;
- f) „zaměstnanci“ nebo „zaměstnanci včetně zaměstnanců subdodavatelů“ se rozumí všechny osoby, jejichž zaměstnání souvisí se železnicí a které jsou v okamžiku nehody v zaměstnání; tento pojem zahrnuje členy osádky vlaku a osoby obsluhující železniční vozidla a součásti infrastruktury;
- g) „nepovolanými osobami v prostoru železnic“ se rozumí všechny osoby přítomné v prostoru železnic, kde je jejich přítomnost zakázána, s výjimkou uživatelů úrovnových přejezdů;
- h) „ostatními (třetími stranami)“ se rozumí všechny osoby, které nejsou definovány jako „cestující“, „zaměstnanci včetně zaměstnanců subdodavatelů“, „uživatelé úrovnových přejezdů“ ani „nepovolané osoby v prostoru železnic“;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.

- i) „rizikem pro společnost jako celek“ se rozumí riziko společné pro všechny kategorie osob uvedené v čl. 7 odst. 4 písm. a) směrnice 2004/49/ES;
- j) „vlakokilometry v osobní dopravě“ se rozumí měrná jednotka představující pohyb osobního vlaku po dráze jednoho kilometru; v úvahu bude brána pouze vzdálenost na území státu, který předkládá zprávu;
- k) „km kolejí“ se rozumí délka železniční sítě v členských státech měřená v kilometrech, do níž se započítává každá kolej vícekolejné železniční trati.

Článek 4

Metody výpočtu NRV a CST a posuzování stupně jejich dosažení

1. Metody popsané v příloze se týkají výpočtu a posuzování stupně dosažení NRV a CST.
2. Agentura navrhne Komisi NRV vypočtené v souladu s oddílem 2.1 přílohy a CST odvozené od NRV v souladu s metodou uvedenou v oddíle 2.2 přílohy. Poté, co Komise přijme NRV a CST, posoudí agentura stupeň jejich dosažení členskými státy v souladu s kapitolou 3 přílohy.
3. Posouzení odhadovaných nákladů a přínosů CST podle čl. 7 odst. 3 směrnice 2004/49/ES bude omezeno na ty členské státy, jejichž NRV bude pro kteroukoli kategorii rizika vyšší než příslušné CST.

Článek 5

Vynucovací opatření

Podle jednotlivých konečných výsledků posuzování stupně dosažení cílů podle bodu 3.1.5 přílohy budou přijata následující vynucovací opatření:

- a) v případě „možného zhoršení výkonů v oblasti bezpečnosti“: příslušný členský stát nebo státy zašlou Komisi zprávu s vysvětlením pravděpodobných příčin obdržených výsledků;
- b) v případě „pravděpodobného zhoršení výkonů v oblasti bezpečnosti“: příslušný členský stát nebo státy zašlou Komisi zprávu s vysvětlením pravděpodobných příčin dosažených výsledků, a pokud to bude vhodné, předloží i plán posílení bezpečnosti.

Aby bylo možné vyhodnotit veškeré informace a důkazy poskytnuté členskými státy v souladu s postupy uvedenými v bodech a) a b), může si Komise od agentury vyžádat technická stanoviska.

Článek 6

Určení

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 5. června 2009.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda

PŘÍLOHA

1. Statistické zdroje a měrné jednotky pro výpočet NRV a CST**1.1 Statistické zdroje**

1.1.1 NRV a CST se vypočtou na základě údajů o nehodách na železnici a souvisejících následcích, vykázaných v souladu s přílohou H nařízení (ES) č. 91/2003 a s ustanoveními článků 5, 18 a přílohou I směrnice 2004/49/ES.

1.1.2 V rámci stanovení prvního souboru CST budou mít v případě nesouladu mezi údaji pocházejícími ze dvou zdrojů uvedených v bodě 1.1.1 přednost data vykázaná v souladu s přílohou H nařízení (ES) č. 91/2003.

1.1.3 Časová řada údajů, které budou použity pro stanovení hodnot NRV a CST, bude zahrnovat čtyři poslední vykazované roky. Nejpozději dne 31. ledna 2011 navrhne agentura Komisi přijetí aktualizovaných hodnot NRV a CST, vypočtených z údajů za šest posledních vykazovaných let.

1.2 Měrné jednotky pro NRV

1.2.1 Měrné jednotky pro NRV budou vyjádřeny v souladu s matematickou definicí rizika. Pro každou jednotlivou kategorii rizika budou jako důsledky nehod zvažovány FWSI.

1.2.2 Měrné jednotky, které budou použity k vyčíslení NRV pro každou jednotlivou kategorii rizika, jsou uvedeny v dodatku 1 a vyplývají z uplatnění zásad a definic uvedených v bodě 1.2.1, případně v bodě 1.2.3. Měrné jednotky zahrnují srovnávací základny, jejichž výčet je uveden v dodatku 1, pro účely normalizace NRV.

1.2.3 Pro každou jednotlivou kategorii rizika „cestujících“ a „uživatelé úrovnových přejezdů“ budou stanoveny dvě odlišné NRV vyjádřené dvěma různými měrnými jednotkami podle dodatku 1. Pro účely posouzení stupně jejich dosažení podle kapitoly 3 bude považováno za postačující splnění alespoň jedné z těchto NRV.

1.3 Měrné jednotky pro CST

1.3.1 Měrné jednotky, jichž bude použito pro vyčíslení CST u každé jednotlivé kategorie rizika, budou totožné s jednotkami pro NRV uvedenými v oddíle 1.2.

2. Metoda výpočtu NRV a odvození CST**2.1 Metoda výpočtu NRV**

2.1.1 NRV se pro každý členský stát a pro každou kategorii rizika vypočítá uplatněním následujícího postupu v tomto pořadí:

- a) výpočet hodnot vyplývajících z příslušných měrných jednotek uvedených v dodatku 1 s přihlédnutím k údajům a ustanovením uvedeným v oddíle 1.1;
- b) analýza výsledků procesu popsaného v bodě a), za účelem kontroly přítomnosti a opakování nulových hodnot FWSI u sledovaných výkonů dosahovaných v oblasti bezpečnosti za dané roky;
- c) pokud počet nulových hodnot uvedených v bodě b) není vyšší než dvě, provede se výpočet váženého průměru hodnot uvedených v bodě a) v souladu s oddílem 2.3 a získaná hodnota je považována za NRV;
- d) pokud je počet nulových hodnot uvedených v bodě b) vyšší než dvě, přiřadí agentura NRV dle vlastního uvážení hodnotu, která bude určena po konzultaci s příslušným členským státem.

2.2 Metoda odvozování CST z NRV

2.2.1 Pro každou kategorii rizika bude po výpočtu NRV pro jednotlivé členské státy v souladu s postupem stanoveným v oddíle 2.1 příslušnému CST přiřazena hodnota rovnající se nižší z následujících hodnot:

- a) hodnota nejvyšší NRV z členských států;
- b) hodnota rovnající se desetinásobku průměrné evropské hodnoty rizika, k němuž se příslušná NRV vztahuje.

2.2.2 Evropský průměr uvedený v bodě 2.2.1 písm. b) se vypočte na základě sloučení relevantních údajů všech členských států s užitím příslušných měrných jednotek uvedených v dodatku 1 a váženého průměru popsaného v oddíle 2.3.

2.3 *Postup při stanovení váženého průměru pro výpočet NRV*

2.3.1 Pro každý členský stát a pro každou kategorii rizika, na kterou lze uplatnit vážený průměr podle bodu 2.1.1 písm. c), budou při výpočtu NRV_Y pro rok Y (kde $Y = 2009$ a 2011) užity následující kroky:

a) výpočet ročních sledování OBS_i (kde i je příslušný rok sledování) vyjádřený v příslušných měrných jednotkách uvedených v dodatku 1 poté, co budou jako vstup poskytnuty údaje za posledních n let, za které jsou vypracovávány zprávy podle bodu 2.1.1(a) [na počátku $n = 4$; od roku 2011 $n = 6$].

b) výpočet aritmetického průměru za n -let (AV) ročních sledování OBS_i ;

c) výpočet absolutní hodnoty rozdílu $ABSDIFF_i$ mezi jednotlivými ročními sledováními OBS_i a AV . Pokud je $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, je $ABSDIFF_i$ přiřazena konstantní hodnota rovnající se $0,01 * AV$;

d) výpočet váhy (W_i) za každý jednotlivý rok i inverzí $ABSDIFF_i$;

e) výpočet NRV_Y ve formě váženého průměru následujícím způsobem:

$$NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i};$$

kde i je přirozené číslo a

$$\begin{cases} \text{if } Y = 2009: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{if } Y = 2011: x = Y - 7; N = Y - 2 \end{cases}$$

3. **Rámcový model posuzování stupně dosažení NRV a CST**

3.1 *Metoda posuzování stupně dosažení NRV a CST*

3.1.1 Pro posuzování stupně dosažení NRV a CST se budou uplatňovat následující zásady:

a) pro každý členský stát a pro každou kategorii rizika, jejíž NRV se rovná příslušnému CST nebo je nižší, bude ze stupně dosažení NRV rovněž automaticky vyplývat stupeň dosažení CST. Posuzování stupně dosažení NRV bude provedeno v souladu s postupem popsaným v oddíle 3.2 a NRV bude představovat maximální přípustnou úroveň rizika, k němuž se vztahuje, aniž budou dotčena ustanovení o tolerančním rozpětí uvedená v bodě 3.2.3;

b) pro každý členský stát a pro každou kategorii rizika, jejíž NRV je vyšší než příslušný CST, bude CST představovat nejvyšší přípustnou úroveň rizika, k němuž se vztahuje. Posouzení stupně dosažení CST bude provedeno v souladu s požadavky odvozenými od posouzení dopadů, popřípadě od časového plánu postupného zavádění CST v souladu s čl. 7 odst. 3 směrnice 2004/49/ES.

3.1.2 Agentura bude každoročně provádět posouzení stupně dosažení NRV a CST pro každý členský stát a pro každou kategorii rizika, přičemž zohlední čtyři bezprostředně předcházející vykazované roky.

3.1.3 Nejpozději dne 31. března každého roku podá agentura Komisi zprávu o celkových výsledcích posouzení stupně dosažení NRV a CST.

3.1.4 Při zohlednění ustanovení bodu 1.1.3 bude agentura od roku 2012 provádět posouzení stupně dosažení NRV a CST každoročně, přičemž zohlední pět bezprostředně předcházejících vykazovaných let.

3.1.5 Výsledek posouzení stupně dosažení uvedený v bodě 3.1.1 bude klasifikován následovně:

a) přijatelné výkony v oblasti bezpečnosti;

- b) možné zhoršení výkonů v oblasti bezpečnosti;
- c) pravděpodobné zhoršení výkonů v oblasti bezpečnosti.

3.2 *Jednotlivé kroky postupu uvedeného v bodě 3.1.1 písm. a)*

3.2.1 Postup při posuzování stupně dosažení NRV se skládá ze čtyř různých kroků popsaných v následujících bodech. Celkové schéma rozhodování při tomto postupu je uvedeno v dodatku 2, přičemž šipka „ano“ odpovídá úspěšnému a šipka „ne“ neúspěšnému výsledku jednotlivých kroků posuzování.

3.2.2 První krok posuzování ověří, zda posuzované výkony v oblasti bezpečnosti jsou v souladu s NRV či nikoli. Posuzované výkony v oblasti bezpečnosti se měří pomocí měrných jednotek uvedených v dodatku 1 a údajů uvedených v oddíle 1.1 pro časové řady, které zahrnují bezprostředně předcházející roky sledování podle oddílu 3.1. Posuzované výkony v oblasti bezpečnosti budou vyjádřeny formou:

- a) výkonů v oblasti bezpečnosti zjištěných v jednom bezprostředně předcházejícím vykazovaném roce;
- b) klouzavého váženého průměru (MWA), uvedeného v oddíle 3.3.

Hodnoty získané uplatněním bodu a) a b) pak budou porovnány s NRV, a pokud ani jedna z nich nebude vyšší než NRV, jsou výkony v oblasti bezpečnosti považovány za přijatelné. V opačném případě se provede druhý krok posouzení.

3.2.3 Podle druhého kroku posouzení jsou výkony v oblasti bezpečnosti považovány za přijatelné v případě, že MWA nepřesáhne NRV plus 20 % tolerančního rozpětí. Pokud tato podmínka není splněna, požádá agentura bezpečnostní orgán příslušného členského státu o poskytnutí konkrétních informací o nehodě s nejzávažnějšími následky (z hlediska FWSI) v bezprostředně předcházejících letech sledování podle oddílu 3.1 s výjimkou let užitých pro stanovení NRV.

Pokud jsou následky této nehody závažnější než následky nejzávažnější nehody zahrnuté do údajů užitých pro stanovení NRV, je tato nehoda ze statistiky vyloučena. MWA se pak přepočte s cílem zjistit, zda leží v rámci výše zmíněného tolerančního rozpětí. Pokud tomu tak je, jsou výkony v oblasti bezpečnosti považovány za přijatelné. V opačném případě se provede třetí krok posouzení.

3.2.4 Během třetího kroku posouzení se zjišťuje, zda k tomu, že z druhého kroku posouzení nevyplynuly přijatelné výkony v oblasti bezpečnosti, došlo poprvé za bezprostředně uplynulé 3 roky. Pokud tomu tak je, je výsledek třetího kroku posouzení vyhodnocen jako „úspěšný“. Čtvrtý krok posouzení se pak provede vždy bez ohledu na výsledek třetího kroku.

3.2.5 Během čtvrtého kroku posouzení se ověří, zda počet vážných nehod na vlakokilometr zůstal v porovnání s předchozími lety konstantní (nebo se snížil). Kritériem tohoto hodnocení je zjištění, zda došlo ke statisticky významnému nárůstu počtu relevantních vážných nehod na vlakokilometr. Hodnocení je provedeno s využitím horní toleranční meze Poissonova rozdělení, které stanoví přijatelnou variabilitu na základě počtu nehod, ke kterým došlo v jednotlivých členských státech.

Pokud počet vážných nehod na vlakokilometr nepřesáhne výše uvedenou toleranční mez, má se za to, že nedošlo ke statisticky významnému zvýšení, a tento krok posouzení je hodnocen jako „úspěšný“.

V závislosti na kategorii rizika, do které jednotlivé NRV, jejichž stupeň hodnocení je posuzován, spadají, je nutné pro provedení tohoto kroku hodnocení zohlednit následující vážné nehody:

- a) rizika pro cestující: všechny relevantní vážné nehody;
- b) rizika pro zaměstnance včetně zaměstnanců subdodavatelů: všechny relevantní vážné nehody;
- c) rizika pro uživatele úrovnových přejezdů: všechny relevantní vážné nehody spadající do kategorie „nehody na úrovnových přejezdech“;
- d) rizika pro nepovolané osoby v prostoru železnic: všechny relevantní vážné nehody spadající do kategorie „nehody osob způsobené pohybujícím se kolejovým vozidlem“;

- e) rizika pro ostatní: všechny relevantní vážné nehody;
- f) riziko pro společnost jako celek: všechny vážné nehody.

3.3 Postup stanovení klouzavého váženého průměru pro roční posouzení stupně dosažení NRV

3.3.1 Pro každý členský stát a pro každou kategorii rizika, u které se použije klouzavý vážený průměr (MWA) za účelem provedení kroků posouzení podle oddílu 3.2 v jednotlivých letech Y (počínaje rokem Y = 2010), se při výpočtu MWA_Y použijí následující fáze:

- a) výpočet ročních sledování OBS_i zjištěných podle příslušných ukazatelů uvedených v dodatku 1, po vložení vstupů v podobě údajů dostupných ze zdrojů uvedených v oddíle 1.1 za příslušné roky (index i zohledňuje tyto hodnoty definované v níže uvedeném vzorci);
- b) výpočet aritmetického průměru za n let (AV) z ročních sledování OBS_i [původně $n = 4$; od roku 2012 $n = 5$];
- c) výpočet absolutní hodnoty rozdílu $ABSDIFF_i$ mezi jednotlivými ročními sledováními OBS_i a AV . Pokud je $ABSDIFF_i < 0,01 * AV$, je $ABSDIFF_i$ přiřazena konstantní hodnota rovnající se $0,01 * AV$;
- d) výpočet váhy W_i inverzí hodnoty $ABSDIFF_i$;
- e) výpočet MWA_Y následujícím způsobem:

$$MWA_Y = \frac{\sum_{i=x}^N W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^N W_i};$$

kde i je přirozené číslo a

$$\begin{cases} \text{if } Y = 2010 \text{ or } 2011: x = Y - 5; N = Y - 2 \\ \text{if } Y \geq 2012: x = Y - 6; N = Y - 2 \end{cases}$$

DODATEK 1

Měrné jednotky pro NRV a CST

Kategorie rizika	Měrné jednotky	Srovnávací základny
1. Cestující	1.1 Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů v osobní dopravě za rok	Vlakokilometry v osobní dopravě za rok
	1.2 Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod / Počet osobokilometrů za rok	Osobokilometry za rok
2. Zaměstnanci	Počet FWSI zaměstnanců za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok	Vlakokilometry za rok
3. Uživatelé úrovnových přejezdů	3.1 Počet FWSI uživatelů úrovnových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok	Vlakokilometry za rok
	3.2 Počet FWSI uživatelů úrovnových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod / [(Počet vlakokilometrů za rok * počet úrovnových přejezdů) / km kolejí]	(Vlakokilometry za rok * počet úrovnových přejezdů) / km kolejí
4. Ostatní	Roční počet FWSI osob spadajících do kategorie „ostatní“ v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok	Vlakokilometry za rok
5. Nepovolané osoby v prostoru železnic	Roční počet FWSI nepovolaných osob v prostoru železnic v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok	Vlakokilometry za rok
6. Celá společnost	Celkový počet FWSI za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok	Vlakokilometry za rok

DODATEK 2

Rozhodovací schéma postupu uvedeného v bodě 3.1.1a) přílohy

