DIREKTIVER

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2014/88/EU

af 9. juli 2014

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) ([1]), særlig artikel 5, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til artikel 5, stk. 1, i direktiv 2004/49/EF indsamler medlemsstaterne informationer om fælles sikkerhedsindikatorer for at lette vurderingen af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og give mulighed for at overvåge den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. I overensstemmelse med direktivets artikel 7, stk. 3, fastsætter de fælles sikkerhedsmål sikkerhedsniveauerne udtrykt i risikoacceptkriterier for samfundsmæssige risici. Hovedformålet med de fælles sikkerhedsindikatorer bør være at måle sikkerhedsniveauet og at lette vurderingen af de fælles sikkerhedsmåls økonomiske virkninger. Det er derfor nødvendigt at bevæge sig væk fra indikatorer for omkostninger relateret til ulykker, der afholdes af jernbanerne, og gå over til indikatorer for ulykkernes samfundsøkonomiske virkninger.

(2) Når bedre sikkerhed tilskrives pengeværdi, bør det ses i sammenhæng med de begrænsede budgetmidler til offentlige politiske initiativer. I initiativer, der sikrer en effektiv ressourceallokering, bør derfor prioriteres.

(3) Artikel 9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 ([2]) giver Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt »agenturet«) til opgave at etablere et netværk med deltagelse af de nationale sikkerhedsmyndigheder (som defineret i artikel 3 i direktiv 2004/49/EF) og de nationale myndigheder, der står for undersøgelserne, med henblik på at fastlægge de fælles sikkerhedsindikatorer, der er anført i bilag I til direktiv 2004/49/EF. I henhold hertil fremlagde agenturet den 10. december 2013 en henstilling om revision af bilag I (ERA-REC-08-2013).

(4) Bilag I til direktiv 2004/49/EF bør derfor ændres.

(5) Foranstaltningerne i dette direktiv er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg, der er nedsat ved artikel 27, stk. 1, i direktiv 2004/49/EF —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Bilag I til direktiv 2004/49/EF affattes som angivet i bilaget til nærværende direktiv.

([1]) EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.
([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (agenturforordningen) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1).

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 30. juli 2015. De tilsender straks Kommissionen disse love og bestemmelser.

Lovene og bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke er etableret noget jernbanesystem på deres område.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den 9. juli 2014.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand

BILAG

»BILAG I

Fælles sikkerhedsindikatorer

De fælles sikkerhedsindikatorer indberettes årligt af sikkerhedsmyndighederne, jf. artikel 3, litra g).

Indberettes der indikatorer for aktiviteter, der er omfattet af artikel 2, stk. 2, litra a) og b), skal der redegøres særskilt for dem.

Hvis der opdages nye forhold eller fejl efter rapportens forelæggelse, ændres indikatorerne for et bestemt år, eller de korrigeres af sikkerhedsmyndigheden ved først givne lejlighed og senest i rapporten det følgende år.

Tillægget indeholder fælles definitioner til brug for de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker.

1. **Indikatorer vedrørende ulykker**

1.1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal væsentlige ulykker samt en specificering efter følgende ulykkestyper:

— sammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer

— togsammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen

— afsporinger

— ulykker i jernbaneoverkørsler, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbaneoverkørsler, jf. yderligere specificering af de fem typer ulykker i jernbaneoverkørsler i punkt 6.2

— personulykker, der involverer rullende materiel i bevægelse, bortset fra selvmord og selvmordsforsøg

— brande i rullende materiel

— andre.

Hver væsentlig ulykke indberettes under typen for den primære ulykke, også selv om følgerne af en sekundær ulykke er alvorligere (f.eks. udbrud af brand efter en afsporing).

1.2. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal alvorligt tilskadekomne eller dræbte for hver ulykkestype opdelt på følgende kategorier:

— passagerer (også i forhold til det samlede antal passagerkilometer og passagertogkilometer)

— personale eller kontrahenter

— brugere af jernbaneoverkørsler

— personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer

— andre personer, der befinder sig på en perron

— andre personer, der ikke befinder sig på en perron.

2. **Indikatorer vedrørende farligt gods**

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal ulykker i forbindelse med transport af farligt gods med jernbane opdelt på følgende kategorier:

— ulykker, som involverer mindst et jernbanekøretøj, der transporterer farligt gods, jf. definitionen i tillægget

— antallet af sådanne ulykker, hvor der forekommer udslip af farligt gods.

3. **Indikatorer for selvmord**

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal selvmord og selvmordsforsøg.

4. **Indikatorer for forløbere til ulykker**

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal forløbere til ulykker samt en specificering efter følgende forløbere:

— skinnebrud

— solkurver og andre fejl i den relative sporbeliggenhed

— signalfejl

— forbikørsel af stopsignal ved passering af et farepunkt

— forbikørsel af stopsignal uden passering af et farepunkt

— defekte hjul på rullende materiel i drift

— defekte aksler på rullende materiel i drift.

Alle forløbere skal indberettes, både dem, der fører til ulykker, og dem, der ikke gør. (Forløbere, som forårsager en væsentlig ulykke, indberettes også under indikatorer for forløbere, mens forløbere, som ikke forårsager en væsentlig ulykke, kun indberettes under indikatorer for forløbere).

5. **Indikatorer til brug ved beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker**

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) beløb i euro for:

— antal dræbte og alvorligt tilskadekomne ganget med værdien af at forebygge, at én person bliver offer for en ulykke (værdien af ét forebygget ulykkesoffer, VPC: Value of Preventing a Casualty)

— omkostningerne ved miljøskader

— omkostningerne ved materialeskader på rullende materiel eller infrastruktur

— omkostningerne ved forsinkelser, der skyldes ulykker.

Sikkerhedsmyndighederne indberetter de samfundsøkonomiske omkostninger ved væsentlige ulykker.

VPC er den værdi, samfundet tillægger forebyggelsen af et ulykkesoffer, og kan som sådan ikke bruges som reference for kompensationskrav mellem parter involveret i ulykker.

6. **Indikatorer for infrastrukturens tekniske sikkerhed og for indførelse af tekniske sikkerhedsforanstaltninger**

6.1. Procentandel strækninger, hvor et driftssikringssystem (TPS) er taget i brug, og procentandel togkilometer med brug af mobile driftssikringssystemer, hvor disse systemer omfatter:

— advarsler

— advarsler og automatisk stop

— advarsler, automatisk stop og punktvis overvågning af hastighed

— advarsler, automatisk stop og løbende overvågning af hastighed.

6.2. Antal jernbaneoverkørsler (i alt, pr. strækningskilometer og pr. sporkilometer) fordelt på følgende fem typer:

a) usikrede jernbaneoverkørsler

b) sikrede jernbaneoverkørsler

i) manuelle

ii) automatiske med advarselsanlæg på brugersiden

iii) automatiske med beskyttelse på brugersiden

iv) beskyttelse på banesiden.

Tillæg

Fælles definitioner til brug for de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker

1. **Indikatorer vedrørende ulykker**

1.1. »væsentlig ulykke«: Enhver ulykke, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj i bevægelse, og som resulterer i mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommen person, eller i omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet eller i omfattende forstyrrelse af trafikken. Ulykker i værksteder, lagre og depoter medregnes ikke.

1.2. »omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet«: Ødelæggelser for mindst 150 000 EUR.

1.3. »omfattende forstyrrelse af trafikken«: Togtrafikken er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning.

1.4. »tog«: Et eller flere jernbanekøretøjer, der trækkes af et eller flere lokomotiver eller motorvogne, eller en motorvogn, der kører alene under et bestemt nummer eller en specifik betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutpunkt. Et lokomotiv, der kører. alene, betragtes som et tog.

1.5. »sammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer«: Frontalt sammenstød mellem to tog eller sammenstød mellem front og bagende af to tog eller et sideværts sammenstød mellem en del af et tog og en del af et andet tog eller et jernbanekøretøj eller rangerende rullende materiel.

1.6. »togsammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen«: Et sammenstød mellem en del af et tog og genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet (undtagen ved jernbaneoverkørsler, hvis genstandene er tabt af krydsende køretøjer eller brugere). Definitionen omfatter også sammenstød med køreledninger.

1.7. »afsporing«: Enhver hændelse, hvor mindst ét af et togs hjul løber af sporet.

1.8. »ulykke i jernbaneoverkørsler«: Enhver ulykke i jernbaneoverkørsler, der involverer mindst ét jernbanekøretøj og et eller flere krydsende køretøjer, andre krydsende brugere, f.eks. fodgængere, eller genstande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, hvis de er tabt af krydsende køretøjer eller brugere.

1.9. »personulykke, der involverer rullende materiel i bevægelse«: Skader på en eller flere personer, som enten rammes af et jernbanekøretøj eller en del af et jernbanekøretøj eller af en genstand, der er fastgjort til eller har løsrevet sig fra køretøjet. Definitionen omfatter også personer, som falder ud af jernbanekøretøjer, og personer, som falder eller rammes af løse genstande under befordring i jernbanekøretøjer.

1.10. »brand i rullende materiel«: Brande eller eksplosioner i jernbanekøretøjer (inklusive deres last) undervejs mellem afgangsstation og bestemmelsessted, herunder når de holder på afgangsstationen, bestemmelsesstedet eller ved mellemstop samt under omrangering.

1.11. »andre typer ulykker«: Enhver anden ulykke end sammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer, togsammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen, afsporinger, ulykker i jernbaneoverkørsler, personulykker, der involverer rullende materiel i bevægelse eller brande i rullende materiel.

1.12. »passager«: Enhver, der foretager en rejse med jernbane, eksklusive togpersonale. I ulykkesstatistikker omfatter dette også personer, der prøver at stige på eller af et tog i bevægelse.

1.13. »personale eller kontrahent«: Enhver person, der er beskæftiget i tilknytning til en jernbane, og som er på arbejde på ulykkestidspunktet. Definitionen omfatter kontrahenters personale og selvstændige kontrahenter samt togpersonalet og personer, der betjener rullende materiel og infrastrukturanlæg.

1.14. »brugere af jernbaneoverkørsler«: Enhver, der bruger en jernbaneoverkørsel til at krydse jernbanen ved hjælp af et transportmiddel eller til fods.

1.15. »person, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer«: Alle, der opholder sig på en jernbanes område, hvor det er forbudt, undtagen brugere af jernbaneoverkørsler.

1.16. »andre personer, der befinder sig på en perron«: Enhver person, der befinder sig på en perron, og som ikke kan defineres som »passager«, »personale eller kontrahent«, »brugere af jernbaneoverkørsler«, »andre personer, der ikke befinder sig på en perron« eller »personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer«.

1.17. »andre personer, der ikke befinder sig på en perron«: Enhver person, der ikke befinder sig på en perron, og som ikke kan defineres som »passager«, »personale eller kontrahent«, »brugere af jernbaneoverkørsler«, »andre personer, der befinder sig på en perron« eller »personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer«.

1.18. »dræbt«: Person, der dræbes på stedet eller dør inden for 30 dage som følge af en ulykke. Selvmord medregnes ikke.

1.19. »alvorligt tilskadekommen (person)«: Person, som har været indlagt på sygehus i mere end 24 timer som følge af en ulykke. Selvmordsforsøg medregnes ikke.

2. **Indikatorer vedrørende farligt gods**

2.1. »ulykke i forbindelse med transport af farligt gods«: Enhver ulykke eller hændelse, der skal indberettes i henhold til kapitel 1.8.5 i RID [1]/ADR.

2.2. »farligt gods«: Stoffer og genstande, som ikke må transporteres i henhold til RID, eller kun må transporteres i henhold til betingelser, der er fastsat i RID.

3. **Indikatorer for selvmord**

3.1. »selvmord«: Handling, hvormed en person forsætligt påfører sig skade med døden til følge, og som registreres som sådan af de kompetente nationale myndigheder.

3.2. »selvmordsforsøg«: Handling, hvormed en person forsætligt påfører sig selv skade med alvorlig personskade til følge.

4. **Indikatorer for forløbere til ulykker**

4.1. »skinnebrud«: Enhver skinne, som er gået i to eller flere stykker, eller enhver skinne, hvorfra der løsriver sig et stykke metal, der efterlader et hul på mere end 50 mm længde og mere end 10 mm dybde på kørefladen.

4.2. »solkurver og andre fejl i den relative sporbeliggenhed«: Fejl i sporkontinuum eller- geometri, som af sikkerhedshensyn kræver lukning af sporet eller omgående nedsættelse af den tilladte hastighed.

4.3. »signalfejl«: Enhver teknisk fejl i signalsystemet (enten på infrastrukturen eller på det rullende materiel), som medfører et mindre restriktivt signal end krævet.

4.4. »forbikørsel af stopsignal ved passering af et farepunkt«: Enhver situation, hvor en hvilken som helst del af toget kører længere frem end tilladt og passerer farepunktet.

4.5. »forbikørsel af stopsignal uden passering af et farepunkt«: Enhver situation, hvor en hvilken som helst del af toget kører længere frem end tilladt, men ikke passerer farepunktet.

At køre længere frem end tilladt som omhandlet i punkt 4.4. og 4.5. ovenfor vil sige at køre forbi:

— et lys- eller armsignal ved sporet, der ved sin lysfarve eller stilling signalerer stop, eller en stopordre på strækninger, hvor et driftsikringssystem (TPS) ikke er i brug

— slutpunktet i en sikkerhedsrelateret kørselstilladelse, der er givet over et driftsikringssystem (TPS)

— et punkt, der er meddelt i en forskriftsmæssig mundtlig eller skriftlig tilladelse

— stopskilte (herunder ikke sporstoppere) eller håndsignaler.

[1] RID: forskrifter vedrørende international jernbanetransport af farligt gods som vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

Tilfælde, hvor køretøjer uden tilkoblet trækkraftenhed eller et ubemandet tog kører forbi et stopsignal, er ikke omfattet af denne definition. Tilfælde, hvor signalet, uanset årsagen, ikke viser »stop« i tide til, at lokomotivføreren kan standse toget før signalet, er ikke omfattet af denne definition.

Sikkerhedsmyndighederne kan indberette om de fire led under dette punkt hver for sig, men de skal mindst indberette en samlet indikator med data for alle fire punkter.

4.6. »defekt hjul på rullende materiel i drift«: Brud, der påvirker hjulet, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød).

4.7. »defekt aksel på rullende materiel i drift«: Brud, der påvirker akslen, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød).

5. Fælles metoder til beregning af de samfundsmæssige omkostninger ved ulykker

5.1. Værdien af et forebygget ulykkesoffer (VPC) er sammensat af følgende elementer:

1) Værdien af sikkerhed i sig selv: Værdier for betalingsvilje (WTP: Willingness to Pay), der bygger på »stated preference«-undersøgelser udført i den medlemsstat, hvor de anvendes.

2) Direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger: Omkostningsværdier, der ansættes i medlemsstaten og består af:

   — omkostninger til lægebehandling og revalidering

   — procesomkostninger, politiomkostninger, omkostninger til privat efterforskning af ulykken, omkostninger til redningsberedskab og administrative omkostninger for forsikringerne

   — produktionstab: værdien for samfundet af de varer og tjenesteydelser, som den pågældende kunne have præsteret, hvis ulykken ikke var sket.

Ved beregningen af omkostningerne ved ulykker behandles dræbte og alvorligt tilskadekomne hver for sig (forskellig VPC for dræbte og alvorligt tilskadekomne).

5.2. Fælles principper for ansættelse af værdien af sikkerhed i sig selv og af de direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger:

For værdien af sikkerhed i sig selv baseres bedømmelsen af, om foreliggende skøn er fornuftige, på følgende betragtninger:

— skønnene skal tage udgangspunkt i et system for værdiansættelse af mortalitetsrisikoreduktion i transportsektoren, der bygger på undersøgelse af betalingsviljen (WTP) efter »stated preference«-metoder

— de adspurgte respondenter skal udgøre et repræsentativt udsnit af den pågældende befolkning. De skal navnlig afspejle befolkningens alders- og indkomststruktur og andre relevante socioøkonomiske/demografiske kendetegn

— metode til at finde frem til betalingsviljeværdier: Undersøgelsen skal tilrettelægges sådan, at spørgsmålene er klare og meningsfulde for respondenterne.

De direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger skal ansættes på grundlag af de virkelige omkostninger, som samfundet afholder.

5.3. Definitioner

5.3.1. »omkostninger ved miljøskader«: Omkostninger, der skal afholdes af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne, anslået på grundlag af disses erfaringer med at føre et skadet område tilbage til tilstanden før jernbaneulykken.

5.3.2. »omkostninger ved materiel skade på rullende materiel eller infrastruktur«: Omkostningerne ved at anskaffe nyt rullende materiel eller anlægge ny infrastruktur med samme funktionalitet og tekniske parametre som det uopretteligt beskadigede samt omkostningerne ved at føre rullende materiel eller infrastruktur, der kan repareres, tilbage til tilstanden før ulykken. Begge dele skal anslås af jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne på grundlag af deres erfaringer. Omkostninger til leje af rullende materiel til erstatning for skadede køretøjer, der ikke står til rådighed, er også omfattet.

5.3.3. »omkostninger på grund af forsinkelser, der skyldes ulykker«: Pengeværdien af forsinkelser, som brugere af banetransport (passagerer og godskunder) kommer ud for som følge af ulykker, beregnet efter følgende model:

VT = pengeværdien af rejsetidsbesparelser

Værdien af tid for en togpassager (en time)

VT_P = [VT for arbejdsrejsende] * [de arbejdsrejsendes årsgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende] + [VT for andre end arbejdsrejsende] * [andre end arbejdsrejsendes årsgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende]

VT_P måles i euro pr. passager pr. time.

»arbejdsrejsende«: En passager, der rejser i forbindelse med erhvervsmæssig virksomhed, dog ikke pendlere.

Værdien af tid for et godstog (en time)

VT_F = [VT for godstog] * [(ton-km)/(tog-km)]

VT_F måles i euro pr. ton gods pr. time.

Årsgennemsnitlig godsmængde i tons pr. godstog = (ton-km)/(tog-km).

CM = omkostninger ved 1 minuts forsinkelse af et tog

Persontog

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(passager\text{-}km)/(tog\text{-}km)]$

Årsgennemsnitligt antal passagerer pr. tog = (passager-km)/(tog-km).

Godstog

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Faktorerne K1 og K2 ligger mellem værdien af tid og værdien af forsinkelse i henhold til skøn, der bygger på »stated preference«-undersøgelser. De indføjes for at tage hensyn til, at tidstab, der skyldes forsinkelser, opleves betydeligt mere negativt end normal rejsetid.

Omkostninger ved ulykkesbetingede forsinkelser = CM_P * (minutters forsinkelse af persontog) + CM_F * (minutters forsinkelse af godstog)

Modellens anvendelsesområde

Omkostninger ved forsinkelser i forbindelse med væsentlige ulykker beregnes således:

— faktiske forsinkelser på de banestrækninger, hvor der har fundet ulykker sted

— faktiske forsinkelser eller, hvis disse ikke kan måles, anslåede forsinkelser på andre berørte strækninger.

6. Indikatorer for infrastrukturens tekniske sikkerhed og for indførelse af tekniske sikkerhedsforanstaltninger

6.1. »driftssikringssystem (TSP)«: Et system, som hjælper med at gennemtvinge overholdelse af signaler og hastighedsbegrænsninger.

6.2. »mobile systemer«: systemer, der hjælper lokomotivføreren med at respektere signaler langs strækningen og førerrumssignaler og dermed yder beskyttelse mod farepunkter og håndhæver hastighedsbegrænsninger. Mobile driftssikringssystemer kan beskrives således:

a) advarsler: advarer automatisk advarer lokomotivføreren

b) advarsler og automatisk stop: advarer automatisk lokomotivføreren og stopper automatisk toget, når et stopsignal passeres

c) advarsler, automatisk stop og punktvis overvågning af hastighed: yder beskyttelse ved farepunkter. »Punktvis overvågning af hastighed« betyder, at hastigheden overvåges på visse steder (fartfælder), når toget nærmer sig et signal

d) advarsler, automatisk stop og løbende overvågning af hastighed: yder beskyttelse ved farepunkter og overvåger løbende strækningens hastighedsbegrænsninger. »Løbende overvågning af hastighed« betyder, at den maksimalt tilladte målhastighed løbende indikeres og håndhæves på alle strækningsafsnit.

Type d) betragtes som et automatisk driftssikringssystem (ATP).

6.3. »jernbaneoverkørsel«: Enhver niveauskæring mellem en vej eller en passage og en jernbane som godkendt af infrastrukturforvalteren og åben for brugere af offentlige eller private veje. Passager mellem perroner på stationer og passager over spor, som kun må anvendes af ansatte, er ikke omfattet af denne definition.

6.4. »vej«: Med henblik på ulykkesstatistik, enhver offentlig eller privat vej, gade eller landevej, herunder også gangstier og cykelstier.

6.5. »passage«: Enhver rute, der ikke er en vej, som personer, dyr, køretøjer og maskiner kan benytte.

6.6. »usikret jernbaneoverkørsel«: En jernbaneoverkørsel, hvor der ikke aktiveres nogen form for advarselssystem eller beskyttelse, når brugerne ikke kan benytte overkørslen i sikkerhed.

6.7. »sikret jernbaneoverkørsel«: En jernbaneoverkørsel, hvor brugerne beskyttes mod eller advares om tog, der nærmer sig, af anordninger, der aktiveres, når brugerne ikke kan benytte overkørslen i sikkerhed.

— Beskyttelse i form af fysiske hindringer omfatter:

  — halv- eller helbomme

  — porte.

— Advarsel ved hjælp af fast monteret udstyr ved jernbaneoverkørsler:

  — synlige anordninger: lyssignaler

  — hørbare anordninger: klokker, horn osv.

Sikrede jernbaneoverkørsler klassificeres som:

a) manuelle: en jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen eller advarselsanlægget på brugersiden aktiveres manuelt af en baneansat

b) automatiske med advarselsanlæg på brugersiden: en jernbaneoverkørsel, hvor advarselsanlægget på brugersiden aktiveres af et tog, der nærmer sig

c) automatiske med beskyttelse på brugersiden: en jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen på brugersiden aktiveres af et tog, der nærmer sig. Dette omfatter også jernbaneoverkørsler med både beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden

d) beskyttede på banesiden: en jernbaneoverkørsel, hvor et signal eller andet driftsikringssystem kun tillader et tog at køre frem, hvis jernbaneoverkørslen er fuldt beskyttet på brugersiden, og der ikke er nogen i færd med at passere den.

7. **Definitioner af måleenheder**

7.1. »tog-km«: Måleenhed svarende til et togs bevægelse over en strækning på én kilometer. Den afstand, der anvendes, er så vidt muligt den afstand, der faktisk er tilbagelagt, ellers anvendes jernbanenettets standardafstand mellem start- og slutpunkt. Kun strækningen på det indberettende lands område skal tages i betragtning.

7.2. »passager-km«: Måleenhed svarende til befordringen af én passager med jernbane over en strækning på én kilometer. Kun strækningen på det indberettende lands område skal tages i betragtning.

7.3. »strækning-km«: Længden i kilometer af jernbanenettet i medlemsstaterne, hvis omfang er fastlagt i artikel 2. For flersporede banestrækninger medregnes kun afstanden mellem start- og slutpunkt.

7.4. »spor-km«: Længden i kilometer af jernbanenettet i medlemsstaterne, hvis omfang er fastlagt i artikel 2. På en flersporet banestrækning medregnes hvert spor for sig.«