DIREKTYVOS

KOMISIJOS DIREKTYVA 2014/88/ES

2014 m. liepos 9 d.

kuria iš dalies keičiamos Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB nuostatos dėl bendrųjų saugos rodiklių ir bendrųjų avarijų nuostolių skaičiavimo metodų

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyvą) ([1]), visų pirma į jos 5 straipsnio 2 dalį,

kadangi:

(1) pagal Direktyvos 2004/49/EB 5 straipsnio 1 dalį valstybės narės turi rinkti informaciją apie bendruosius saugos rodiklius (BSR), kad būtų lengviau įvertinti, ar pasiekti bendrieji saugos tikslai (BST), ir stebėti bendrą geležinkelių saugos raidą. Pagal tos direktyvos 7 straipsnio 3 dalį BST turėtų nustatyti pavojaus priimtinumo kriterijais išreikštus saugos lygius. BSR visų pirma siekiama įvertinti saugos lygį ir palengvinti BST ekonominio poveikio vertinimą. Todėl būtina pereiti nuo rodiklių, susijusių su išlaidomis, kurias geležinkelių sektorius patiria dėl avarijų, prie rodiklių, susijusių su avarijų ekonominiu poveikiu visuomenei;

(2) piniginės vertės priskyrimas geresnei saugai turėtų būti vertinamas atsižvelgiant į ribotas viešosios politikos priemonėms skiriamas biudžeto lėšas. Todėl pirmenybę reikėtų teikti iniciatyvoms, kurios užtikrintų efektyvų išteklių paskirstymą;

(3) Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 881/2004 ([2]) 9 straipsniu Europos geležinkelio agentūrai (toliau – Agentūrai) suteiktas įgaliojimas sukurti tinklą su nacionalinėmis saugos institucijomis (kaip apibrėžta Direktyvos 2004/49/EB 3 straipsnyje), ir nacionalinėmis avarijų tyrimo institucijomis, kad ji apibrėžtų Direktyvos 2004/49/EB I priede išvardytų bendrųjų saugos rodiklių turinį. 2013 m. gruodžio 10 d. Agentūra pateikė rekomendaciją (ERA-REC-08–2013) dėl Direktyvos 2004/49/EB I priedo persvarstymo;

(4) todėl Direktyvos 2004/49/EB I priedas turėtų būti atitinkamai iš dalies pakeistas;

(5) šioje direktyvoje numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2004/49/EB 27 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 2004/49/EB I priedas pakeičiamas šios direktyvos priedo tekstu.

([1]) OL L 164, 2004 4 30, p. 44.
([2]) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą (Agentūros reglamentas) (OL L 164, 2004 4 30, p. 1).

2 straipsnis

1. Valstybės narės užtikrina, kad įsigaliotų įstatymai ir kiti teisės aktai, būtini, kad šios direktyvos būtų laikomasi ne vėliau kaip nuo 2015 m. liepos 30 d. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai tų teisės aktų nuostatų tekstą.

Valstybės narės, priimdamos tas nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3. Pareiga perkelti šią direktyvą į nacionalinę teisę ir ją įgyvendinti netaikoma Kipro Respublikai ir Maltos Respublikai, kol jų teritorijose nėra geležinkelių sistemos.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2014 m. liepos 9 d.

Komisijos vardu

Pirmininkas

José Manuel BARROSO

PRIEDAS

„I PRIEDAS

Bendrieji saugos rodikliai

3 straipsnio g dalyje nustatytos saugos institucijos kasmet teikia bendrųjų saugos rodiklių (BSR) ataskaitas.

Su 2 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nurodyta veikla susiję rodikliai (jei pateikiami) pateikiami atskirai.

Jeigu pateikus ataskaitą nustatoma naujų faktų arba klaidų, saugos institucija, atsiradus pirmai patogiai galimybei, bet ne vėliau kaip kitoje metinėje atskaitoje, papildo arba pataiso vienų konkrečių metų rodiklius.

BSR bendrųjų terminų apibrėžtys ir avarijų ekonominio poveikio skaičiavimo metodai pateikiami priedėlyje.

1. **Su avarijomis susiję rodikliai**

1.1. Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) didelių avarijų skaičius, suskirstytas pagal šias avarijų rūšis:

— traukinio susidūrimas su geležinkelių transporto priemone,

— traukinio susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose,

— traukinio nuriedėjimas nuo bėgių,

— avarija geležinkelio pervažoje, įskaitant avarijas, per kurias nukenčia pervažoje esantys pėstieji, išsamiau išskaidant pagal penkis 6.2 punkte nustatytus geležinkelio pervažų tipus,

— dėl riedmenų judėjimo įvykusi avarija, per kurią nukentėjo žmonės, išskyrus savižudybes ir bandymus nusižudyti,

— gaisras geležinkelio riedmenyse,

— kitos.

Kiekviena didelė avarija ataskaitoje nurodoma pagal pirminės avarijos rūšį, net jeigu antrinės avarijos padariniai yra sunkesni (pvz., gaisras, kilęs traukiniui nuriedėjus nuo bėgių).

1.2. Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) sunkiai sužalotų arba žuvusių asmenų skaičius pagal avarijų rūšis, suskirstytas į šias kategorijas:

— keleiviai (taip pat santykinis keleivio nuvažiuotam kilometrui ir keleivinio traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis skaičius),

— darbuotojai arba rangovai,

— geležinkelio pervažos naudotojai,

— pažeidėjai,

— kiti perone esantys asmenys,

— kiti ne perone esantys asmenys.

2. **Su pavojingais kroviniais susiję rodikliai**

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) avarijų, susijusių su pavojingų krovinių vežimu geležinkeliais, skaičius, suskirstytas į šias kategorijas:

— avarija, į kurią pateko bent viena priedėlyje apibrėžta pavojingą krovinį vežanti geležinkelių transporto priemonė,

— tokių avarijų, per kurias pavojingo krovinio pateko į aplinką, skaičius.

3. **Su savižudybėmis susiję rodikliai**

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) savižudybių ir bandymų nusižudyti skaičius.

4. **Su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai**

Bendras ir santykinis (traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis) avarijos grėsmės atvejų skaičius, suskirstytas pagal šias avarijos grėsmių rūšis:

— lūžęs bėgis,

— bėgių kelio šoninis išlinkimas ir kitokia bėgių kelio nesutaptis,

— klaidingas signalizavimas,

— pravažiuotas pavojaus signalas važiuojant pro pavojingą vietą,

— pravažiuotas pavojaus signalas nevažiuojant pro pavojingą vietą,

— sugadintas eksploatuojamo riedmens ratas,

— sugadinta eksploatuojamo riedmens ašis.

Turi būti pranešama apie kiekvieną avarijos grėsmės atvejį, dėl kurio įvyko arba neįvyko avarija. (Avarijos grėsmės atvejis, dėl kurio įvyko didelė avarija, taip pat nurodoma ataskaitos dalyje, kurioje pateikiami su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai; grėsmės atvejis, dėl kurio neįvyko didelė avarija, nurodomas tik ataskaitos dalyje, kurioje pateikiami su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai).

5. **Rodikliai avarijų ekonominiam poveikiui apskaičiuoti**

Bendras poveikis (eurais) ir santykinis (tenkantis traukinio nuvažiuotam kilometrui) poveikis:

— žūčių ir sunkių sužalojimų skaičius, padaugintas iš išvengtos aukos vertės (VPC),

— aplinkai padarytos žalos vertė,

— riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė,

— vėlavimų dėl avarijų vertė.

Saugos institucijos teikia didelių avarijų ekonominio poveikio ataskaitas.

VPC – vertė, kurią aukos išvengimui priskiria visuomenė, todėl avarijos šalys neturėtų ja remtis atlygindamos viena kitai žalą.

6. **Rodikliai, susiję su infrastruktūros technine sauga ir jos įgyvendinimu**

6.1. Bėgių kelių, kuriuose veikia traukinių apsaugos sistemos (TPS), procentas ir naudojant riedmenyse įrengtas TPS traukinio nuvažiuotų kilometrų procentas, kai šios sistemos užtikrina šias funkcijas:

— įspėjimo,

— įspėjimo ir automatinio sustabdymo,

— įspėjimo, automatinio sustabdymo ir diskrečiosios greičio kontrolės,

— įspėjimo, automatinio sustabdymo ir nuolatinės greičio kontrolės.

6.2. Geležinkelio pervažų skaičius (bendras, geležinkelio linijos kilometrui ir geležinkelio kelio kilometrui tenkantis) pagal šiuos penkis tipus:

a) pasyviosios geležinkelio pervažos,

b) aktyviosios geležinkelio pervažos:

i) rankinio valdymo,

ii) automatinės su naudotojų įspėjimo sistema,

iii) automatinės su naudotojų apsaugos sistema,

iv) su bėgių apsauga.

Priedėlis

BSR bendrųjų terminų apibrėžtys ir avarijų ekonominio poveikio skaičiavimo metodai

1. **Su avarijomis susiję rodikliai**

1.1. Didelė avarija – avarija, į kurią pateko bent viena judanti geležinkelių transporto priemonė ir žuvo ar buvo sunkiai sužeistas bent vienas asmuo arba padaryta didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai arba ilgam buvo sustabdytas eismas, išskyrus avarijas dirbtuvėse, sandėliuose ir depuose;

1.2. didelė žala riedmenims, bėgiams, kitiems įrenginiams ar aplinkai – 150 000 EUR arba didesnės vertės žala;

1.3. laikoma, kad „eismas sustabdytas ilgam“, jei traukinių eismas pagrindine geležinkelio linija sustabdomas šešioms valandoms arba ilgiau;

1.4. traukinys – tai vieno ar daugiau lokomotyvų arba automotrisių traukiamas vienas ar daugiau geležinkelio riedmenų arba viena judanti automotrisė, kuriems suteiktas tam tikras numeris arba nurodyta konkreti paskirtis, arba vieninis lokomotyvas, t. y. lokomotyvas, netraukiantis jokio geležinkelio riedmens, riedantys iš pradinės nustatytos vietos į galutinę nustatytą vietą;

1.5. traukinio susidūrimas su geležinkelių transporto priemone – priekinis, galinis arba šoninis susidūrimas, kai vieno traukinio dalis susiduria su kito traukinio ar geležinkelių transporto priemonės dalimi arba su manevruojamaisiais riedmenimis;

1.6. traukinio susidūrimas su kliūtimi gabarito ribose – traukinio dalies susidūrimas su objektais, stacionariai įtaisytais arba laikinai esančiais bėgių kelyje arba šalia jo (išskyrus pervažose esančius objektus, kuriuos pametė pervažą kertanti transporto priemonė arba pervažos naudotojas), įskaitant orinės kontaktinės linijos kliudymą;

1.7. traukinio nuriedėjimas nuo bėgių – įvykis, kai bent vienas traukinio ratas nurieda nuo bėgių;

1.8. avarija geležinkelio pervažoje – geležinkelio pervažoje įvykusi avarija, į kurią pateko bent viena geležinkelių transporto priemonė ir viena ar daugiau pervažą kertančių transporto priemonių, kiti pervažą kertantys eismo dalyviai (pvz., pėstieji) arba kiti pervažą kertančios transporto priemonės arba pervažos naudotojo pamesti daiktai, laikinai esantys bėgių kelyje arba šalia jo;

1.9. dėl riedmenų judėjimo įvykusi avarija, per kurią nukentėjo žmonės – avarija, per kurią vieną ar kelis asmenis partrenkia geležinkelių transporto priemonė arba prie jos pritvirtintas ar nuo jos atitrūkęs objektas, asmenys iškrenta iš geležinkelių transporto priemonės arba parkrenta arba būna partrenkti nepritvirtintų daiktų geležinkelių transporto priemonėje važiuojantys asmenys;

1.10. gaisras geležinkelio riedmenyse – gaisras arba sprogimas geležinkelių transporto priemonėje (taip pat kroviniuose), įvykę jai važiuojant iš išvykimo stoties į paskirties vietą, taip pat įvykę stovint išvykimo stotyje, atvykimo stotyje ar tarpinėse stotelėse bei manevruojant;

1.11. kita (avarija) – bet kuri kita avarija, išskyrus traukinio susidūrimą su geležinkelių transporto priemone, traukinio susidūrimą su kliūtimi gabarito ribose, traukinio nuriedėjimą nuo bėgių, avariją geležinkelio pervažoje, dėl riedmenų judėjimo įvykusią avariją, per kurią nukentėjo žmonės, ir gaisrą geležinkelio riedmenyse;

1.12. keleivis – bet kuris geležinkeliu keliaujantis asmuo, išskyrus traukinio brigados narius; renkant statistinius avarijų duomenis, įskaičiuojami ir keleiviai, mėginantys įlipti į judantį traukinį ar iš jo išlipti;

1.13. darbuotojas arba rangovas – asmuo, kurio profesinės pareigos susijusios su geležinkeliu ir kuris jas vykdo avarijos metu, įskaitant rangovų personalą, savisamdžius rangovus, traukinio brigados narius ir darbuotojus, kurių veikla susijusi su geležinkelio riedmenų ir infrastruktūros įrenginių tvarkymu;

1.14. geležinkelio pervažos naudotojas – asmuo, geležinkelio pervaža kertantis geležinkelio liniją bet kokia transporto priemone arba pėsčiomis;

1.15. pažeidėjas – draudžiamoje geležinkelio zonoje esantis asmuo, išskyrus geležinkelio pervažos naudotojus;

1.16. kitas perone esantis asmuo – geležinkelio perone esantis asmuo, neatitinkantis keleivio, darbuotojo arba rangovo, pervažos naudotojo, kito ne perone esančio asmens ar pažeidėjo apibrėžties;

1.17. kitas ne perone esantis asmuo – ne geležinkelio perone esantis asmuo, neatitinkantis keleivio, darbuotojo arba rangovo, pervažos naudotojo, kito perone esančio asmens ar pažeidėjo apibrėžties;

1.18. žūtis (žuvęs asmuo) – dėl avarijos iš karto žuvęs arba per 30 dienų miręs asmuo, išskyrus savižudybes;

1.19. sunkus sužalojimas (sunkiai sužeistas asmuo) – per avariją sužeistas asmuo, paguldytas stacionariajam gydymui ilgesniam nei 24 valandų laikotarpiui, išskyrus bandymus nusižudyti.

2. **Su pavojingais kroviniais susiję rodikliai**

2.1. Avarija, susijusi su pavojingų krovinių vežimu – avarija arba riktas, apie kuriuos reikia pranešti pagal RID ([1])/ADR 1.8.5 skirsnį;

2.2. pavojingas krovinys – medžiagos ir gaminiai, kuriuos pagal RID vežti draudžiama arba vežti leidžiama tik RID nustatytomis sąlygomis.

3. **Su savižudybėmis susiję rodikliai**

3.1. Savižudybė – tyčinis susižalojimo veiksmas, dėl kurio asmuo miršta ir kurį registruoja ir atitinkamai klasifikuoja kompetentinga nacionalinė institucija;

3.2. bandymas nusižudyti – tyčinis susižalojimo veiksmas, dėl kurio asmuo sunkiai susižaloja.

4. **Su avarijos grėsmės atvejais susiję rodikliai**

4.1. Lūžęs bėgis – į dvi arba daugiau dalių lūžęs bėgis arba bėgis, nuo kurio atskilus metalo gabalui važiuojamajame paviršiuje susidaro ilgesnis kaip 50 mm ir gilesnis kaip 10 mm plyšys;

4.2. bėgių kelio šoninis išlinkimas ar kita bėgių kelio nesutaptis – bėgių kelio vientisumo ir geometrijos pažeidimai, dėl kurių būtina uždrausti eismą tame bėgių kelyje arba nedelsiant apriboti leidžiamą greitį;

4.3. klaidingas signalizavimas – (infrastruktūros arba riedmens) signalizacijos sistemos techninis sutrikimas, dėl kurio perduodama ne tokia griežta kaip reikalaujama informacija;

4.4. pravažiuotas pavojaus signalas važiuojant pro pavojingą vietą – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus ir pervažiuoja pavojingos vietos ribą;

4.5. pravažiuotas pavojaus signalas nevažiuojant pro pavojingą vietą – atvejis, kai bet kuri traukinio dalis važiuoja pažeisdama sankcionuoto judėjimo kriterijus, bet nepervažiuoja pavojingos vietos ribos;

4.4 ir 4.5 punktuose nurodytas nesankcionuotas judėjimas reiškia, kad:

— pravažiuojamas geležinkelio šviesoforo arba semaforo pavojaus signalas arba nepaisoma įsakymo sustoti, kai traukinio apsaugos sistema (TPS) neveikia,

— nesilaikoma saugos užtikrinimo atstumo, numatyto TPS sistemoje,

— pravažiuojama vieta, nurodyta žodžiu arba raštu taisyklių nustatyta tvarka,

— pravažiuojami sustojimo ženklai (išskyrus aklakelių užkardas) arba pravažiuojama nepaisant rankomis duodamų signalų.

([1]) Pavojingų krovinių tarptautinio vežimo geležinkeliais taisyklės (angl. *Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*, RID), patvirtintos pagal 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2008/68/EB dėl pavojingų krovinių vežimo vidaus keliais (OL L 260, 2008 9 30, p. 13).

Į atvejus, kai pavojaus signalą pravažiuoja transporto priemonė be prikabinto traukos riedmens arba nevaldomas traukinys, neatsižvelgiama. Į atvejus, kai dėl kokios nors priežasties laiku neįsižiebė pavojaus signalas, kad vairuotojas galėtų sustabdyti traukinį nepravažiuodamas signalo, neatsižvelgiama.

Saugos institucijos duomenis pagal kiekvieną iš keturių nesankcionuoto judėjimo rodiklių, išvardytų šio punkto įtraukose, gali pateikti atskirai ir pateikia bent vieną suvestinį rodiklį, apimantį duomenis pagal visus keturis rodiklius.

4.6. Sugadintas eksploatuojamo riedmens ratas – rato lūžis, dėl kurio atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus;

4.7. sugadinta eksploatuojamo riedmens ašis – ašies lūžis, dėl kurio atsiranda avarijos (traukinio nuriedėjimo nuo bėgių arba susidūrimo) pavojus.

5. **Bendri avarijų ekonominio poveikio vertinimo metodai**

5.1. Išvengtos aukos vertę (VPC) sudaro:

(1) Pati saugos vertė: „noro mokėti“ (WTP, angl. *Willingness to Pay*) vertės, apskaičiuotos remiantis nurodytosios pirmenybės tyrimais, atliktais valstybėje narėje, kuriai jos taikomos.

(2) Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos: valstybėje narėje nustatyta išlaidų vertė, kurią sudaro:

— medicinos ir reabilitacijos išlaidos,

— teismo išlaidos, su policijos darbu, privačiais nelaimingų atsitikimų tyrimais, greitosios pagalbos teikimu susijusios išlaidos, administracinės draudimo išlaidos,

— gamybos nuostoliai: prekių, kurias galėjo pagaminti į avariją patekęs asmuo, jei avarija nebūtų įvykusi, ir paslaugų, kurias jis galėjo suteikti, vertė visuomenei.

Apskaičiuojant dėl aukų patiriamas išlaidas, mirties atvejai ir sunkūs sužalojimai vertinami atskirai (mirties atvejo ir sunkaus sužalojimo VPC skiriasi).

5.2. Bendrieji pačios saugos vertės ir tiesioginių bei netiesioginių ekonominių išlaidų skaičiavimo principai

Pačios saugos vertės apskaičiavimas: vertinant, ar turimi įverčiai yra tinkami, atsižvelgiama į šiuos veiksnius:

— įverčiai turi būti susiję su mirtingumo rizikos mažinimo transporto sektoriuje vertinimo sistema ir būti pagrįsti „noru mokėti“ (WTP) pagal nurodytosios pirmenybės metodus,

— vertės apskaičiuojamos pagal respondentų ėminį, kuris yra atitinkamo gyventojų skaičiaus reprezentatyvusis ėminys. Visų pirma ėminys turi atspindėti pasiskirstymą pagal amžių ir pajamas, taip pat kitas svarbias socialines ekonomines arba demografines tiriamo gyventojų skaičiaus charakteristikas,

— WTP verčių nustatymo metodas: apklausos struktūra turi būti parengta taip, kad klausimai respondentams būtų aiškūs ir prasmingi.

Tiesioginės ir netiesioginės ekonominės išlaidos apskaičiuojamos remiantis faktinėmis visuomenės išlaidomis.

5.3. Apibrėžtys

5.3.1. Aplinkai padarytos žalos vertė – remiantis geležinkelio įmonių ir infrastruktūros valdytojų patirtimi įvertintos jų išlaidos avarijos paveiktos teritorijos pirminei būklei iki geležinkelio avarijos atkurti;

5.3.2. riedmenims arba infrastruktūrai padarytos materialinės žalos vertė – naujų riedmenų ar infrastruktūros, kurių funkcionalumas ir techniniai parametrai yra tokie patys kaip riedmenų ir infrastruktūros, kurie buvo nepataisomai sugadinti, funkcionalumas ir techniniai parametrai, įsigijimo išlaidos ir pataisomų riedmenų ar infrastruktūros remonto jų būklei prieš avariją atkurti išlaidos, kurias, remdamosi savo patirtimi, nustato geležinkelio įmonės ir infrastruktūros valdytojai, taip pat su geležinkelio riedmenų nuoma susijusios išlaidos dėl negalėjimo naudotis sugadintomis transporto priemonėmis;

5.3.3. vėlavimų dėl avarijų vertė – dėl avarijų atsiradusių vėlavimų, darančių poveikį geležinkelių transporto naudotojams (keleiviams ir krovinių vežimo paslaugų naudotojams), piniginė vertė, apskaičiuojama pagal šį modelį:

VT = kelionės laiko sutrumpinimo piniginė vertė

Traukinio keleivio laiko (valandos) vertė

VT_P = [darbo reikalais važiuojančių keleivių VT] * [darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis + [ne darbo reikalais važiuojančių keleivių VT] * [ne darbo reikalais važiuojančių keleivių metinis procentinis vidurkis]

VT_P matuojamas eurais keleiviui vienai valandai.

darbo reikalais važiuojantis keleivis – keleivis, kurio kelionė yra susijusi su jo profesine veikla, išskyrus kelionę į darbą ir iš darbo.

Prekinio traukinio laiko (valandos) vertė

VT_F = [prekinių traukinių VT] * [(tonkilometriai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)]

VT_F matuojamas eurais krovinio tonai vienai valandai.

Prekių kiekio, pervežamo vienu traukiniu per metus, vidurkis tonomis = (tonkilometriai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)

CM = traukinio 1 minutės vėlavimo vertė

Keleivinis traukinys

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(\text{keleivio nuvažiuoti kilometrai})/(\text{traukinio nuvažiuoti kilometrai})]$

Keleivių, pervežamų vienu traukiniu per metus, skaičiaus vidurkis = (keleivio nuvažiuoti kilometrai)/(traukinio nuvažiuoti kilometrai)

Prekinis traukinys

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Koeficientų K1 ir K2 vertės patenka į intervalą tarp laiko vertės ir vėlavimų vertės, apskaičiuotų pagal nurodytosios pirmenybės tyrimus, siekiant atsižvelgti į tai, kad dėl vėlavimų prarastas laikas vertinamas kur kas nepalankiau nei įprastas kelionės laikas.

Vėlavimų dėl avarijų vertė = CM_P * (keleivinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis) + CM_F * (prekinių traukinių vėlavimo laikas minutėmis)

Modelio apimtis

Vėlavimų dėl didelių avarijų vertė skaičiuojama taip:

— galinėje stotyje išmatuoti faktiniai vėlavimai geležinkelio linijose, kuriose įvyko avarijos;

— faktiniai vėlavimai arba, jei jų negalima nustatyti, apskaičiuoti vėlavimai kitose paveiktose geležinkelio linijose.

6. **Rodikliai, susiję su infrastruktūros techninė sauga ir jos įgyvendinimu**

6.1. Traukinio apsaugos sistema (TPS) – sistema, kuri padeda užtikrinti, kad būtų paisoma signalų ir laikomasi greičio apribojimų;

6.2. riedmenyse įrengtos sistemos – sistemos, kurios padeda mašinistui stebėti geležinkelio linijos ir mašinisto kabinos signalizacijos signalus ir taip užtikrina, kad būtų apsaugotos pavojingos vietos ir laikomasi greičio apribojimų. Riedmenyse įrengtos TPS apibūdinamos taip:

a) įspėjimo, automatiškai įspėjančios mašinistą;

b) įspėjimo ir automatinio sustabdymo, automatiškai įspėjančios mašinistą ir automatiškai sustabdančios traukinį, jei pravažiuojamas draudžiamasis signalas;

c) įspėjimo, automatinio sustabdymo ir diskrečiosios greičio kontrolės, užtikrinančios pavojaus vietų apsaugą; „diskrečioji greičio kontrolė“ reiškia, kad greitis kontroliuojamas tam tikrose vietose (kuriose įrengti ribinio greičio viršijimo jutikliai) artėjant prie signalo;

d) įspėjimo, automatinio sustabdymo ir nuolatinės greičio kontrolės, užtikrinančios pavojaus vietų apsaugą ir nuolatinę kontrolę pagal geležinkelio linijos greičio apribojimus; „nuolatinė greičio kontrolė“ reiškia, kad nuolat rodomas didžiausias kiekviename linijos ruože leidžiamas greitis ir užtikrinama, kad jis nebūtų viršijamas.

D tipo sistema laikoma automatinės traukinių apsaugos (ATP) sistema;

6.3. geležinkelio pervaža – infrastruktūros valdytojo registruota kelio ar perėjos ir geležinkelio susikirtimo viename lygyje vieta, kuria gali naudotis viešieji ir privatūs naudotojai. Prie geležinkelio pervažų nepriskiriamos perėjos tarp stoties peronų ir tik darbuotojams skirtos bėgių kelių perėjos;

6.4. kelias – geležinkelio avarijų statistikos tikslais – viešasis arba privatus kelias, gatvė ar greitkelis, įskaitant greta įrengtus pėsčiųjų takus ir dviračių juostas;

6.5. perėja – viešoji arba privati trasa, išskyrus kelią, skirta žmonėms arba gyvūnams eiti, arba transporto priemonėms ar technikai važiuoti;

6.6. pasyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurioje nėra jokios įspėjimo ar apsaugos sistemos, įjungiamos, kai pervažą kirsti nesaugu;

6.7. aktyvioji geležinkelio pervaža – geležinkelio pervaža, kurios naudotojai apsaugomi nuo artėjančio traukinio arba įspėjami apie jį įjungiant įtaisus, kai kirsti pervažą yra nesaugu.

— Apsauga užtikrinama naudojant fizinius įtaisus, pvz.:

  — pusės kelio arba viso kelio užtvarus,

  — vartus.

— Įspėjama naudojant geležinkelio pervažose įrengtą stacionarią įrangą:

  — regimuosius įtaisus: šviesoforus,

  — girdimuosius įtaisus: varpelius, ragelius, sirenas ir pan.

Aktyviosios geležinkelio pervažos skirstomos į šias kategorijas:

a) rankinio valdymo – geležinkelio pervažos, kuriose naudotojų apsaugos arba įspėjimo įtaisus rankiniu būdu įjungia geležinkelio darbuotojas;

b) automatinės su naudotojų įspėjimo sistema – geležinkelio pervažos, kuriose naudotojų įspėjimo signalą įjungia artėjantis traukinys;

c) automatinės su naudotojų apsaugos sistema – geležinkelio pervažos, kuriose naudotojų apsaugos įtaisus įjungia artėjantis traukinys. Prie jų priskiriamos ir geležinkelio pervažos kuriose įrengtos abi – naudotojų apsaugos ir įspėjimo – sistemos;

d) bėgių apsauga – geležinkelio pervaža, per kurią signalas arba kitokia traukinių apsaugos sistema leidžia traukiniui važiuoti tik tada, kai geležinkelio pervažos naudotojai yra visiškai apsaugoti ir geležinkelio pervažoje nėra kliūčių.

7. **Matavimo vienetų apibrėžtys**

7.1. Traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Naudojamas faktiškai nuvažiuotas atstumas, jei žinomas; priešingu atveju naudojamas tipinis tinklo atstumas nuo išvykimo iki atvykimo vietos. Atsižvelgiama tik į ataskaitą teikiančios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

7.2. Keleivio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieno keleivio vežimą geležinkeliu vieną kilometrą. Atsižvelgiama tik į ataskaitą teikiančios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą.

7.3. Geležinkelio linijų ilgis kilometrais – valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis kilometrais. Jeigu geležinkelio linija yra daugiakelė, turi būti skaičiuojamas tik atstumas nuo išvykimo iki atvykimo vietos.

7.4. Bėgių kelių ilgis kilometrais – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo, kurio aprėptis nustatyta 2 straipsnyje, ilgis. Jį matuojant skaičiuojamas kiekvienas daugiakelės geležinkelio linijos bėgių kelias.“