DIRECTIVE

DIRECTIVA 2014/88/UE A COMISIEI

din 9 iulie 2014

de modificare a Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului cu privire la indicatorii de siguranță comuni și la metodele comune de calcul al costurilor accidentelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) ([1]), în special articolul 5 alineatul (2),

întrucât:

(1) În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE, informațiile privind indicatorii de siguranță comuni (ISC) trebuie să fie colectate de către statele membre pentru a facilita evaluarea care să determine dacă obiectivele de siguranță comune (OSC) au fost realizate și pentru a permite monitorizarea dezvoltării generale a siguranței feroviare. În conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din directivă, OSC ar trebui să definească nivelurile de siguranță exprimate în criterii de acceptare a riscului pentru riscurile sociale. Obiectivul principal al ISC-urilor ar trebui să fie acela de a măsura performanța în domeniul siguranței și de a facilita evaluarea impactului economic al OSC. Prin urmare, este necesară trecerea de la indicatorii referitori la costurile legate de accidente și suportate de căile ferate la indicatorii legați de impactul economic al accidentelor asupra societății.

(2) Atribuirea unei valori bănești performanței ameliorate în materie de siguranță ar trebui privită în contextul resurselor bugetare limitate ale acțiunilor de politică publică. În consecință, ar trebui acordată prioritate inițiativelor care să garanteze o alocare eficientă a resurselor.

(3) Articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]) împuternicește Agenția Europeană a Căilor Ferate (agenția) să creeze o rețea cu autoritățile de siguranță (astfel cum sunt definite la articolul 3 din Directiva 2004/49/CE) și cu organismele naționale responsabile cu investigațiile, pentru a defini conținutul ISC enumerate în anexa I la Directiva 2004/49/CE. Agenția a emis recomandarea sa cu privire la revizuirea anexei I în data de 10 decembrie 2013 (ERA-REC- 08-2013).

(4) Prin urmare, anexa I la Directiva 2004/49/CE ar trebui modificată în consecință.

(5) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt conforme cu avizul comitetului instituit în temeiul articolului 27 alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

Anexa I la Directiva 2004/49/CE se înlocuiește cu textul anexei la prezenta directivă.

([1]) JO L 164, 30.4.2004, p. 44.
([2]) Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (Regulamentul privind agenția) (JO L 164, 30.4.2004, p. 1).

Articolul 2

(1) Statele membre asigură intrarea în vigoare a actelor cu putere de lege și a actelor administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 30 iulie 2015 cel târziu. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele actelor respective.

Atunci când statele membre adoptă aceste acte, ele conțin o trimitere la prezenta directivă sau sunt însoțite de o asemenea trimitere la data publicării lor oficiale. Statele membre stabilesc modalitatea de efectuare a acestei trimiteri.

(2) Comisiei îi sunt comunicate de către statele membre textele principalelor dispoziții de drept intern pe care le adoptă în domeniul reglementat de prezenta directivă.

(3) Republica Cipru și Republica Malta nu au obligația de a transpune și aplica prezenta directivă atât timp cât pe teritoriul lor nu există un sistem feroviar.

Articolul 3

Prezenta directivă intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Articolul 4

Prezenta directivă se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 9 iulie 2014.

Pentru Comisie

Președintele

José Manuel BARROSO

ANEXĂ

„ANEXA I

Indicatori de siguranță comuni

Indicatorii de siguranță comuni (ISC) se raportează anual de către autoritățile de siguranță definite la articolul 3 litera (g).

Indicatorii referitori la activitățile prevăzute la articolul 2 alineatul (2) literele (a) și (b) trebuie luați în considerare separat, dacă sunt prezentați.

Dacă sunt descoperite noi fapte sau erori după prezentarea raportului, indicatorii pentru un anumit an sunt modificați sau corectați de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual.

Definițiile comune ale ISC și metodele comune de calcul al impactului economic al accidentelor figurează în apendice.

1. **Indicatori referitori la accidente**

1.1. Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de accidente grave și o defalcare pe următoarele tipuri de accidente:

— coliziune de tren cu vehicul feroviar;

— coliziune de tren cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere;

— deraiere de tren;

— accident la trecere la nivel, inclusiv accident la trecere la nivel în care sunt implicați pietoni, și o defalcare a celor cinci tipuri de treceri la nivel, astfel cum sunt definite la punctul 6.2;

— accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor și a tentativelor de sinucidere;

— incendii ale materialului rulant;

— altele.

Fiecare accident grav este raportat la tipul de accident primar, chiar dacă consecințele accidentului secundar sunt mai grave (de exemplu, un incendiu în urma unei deraieri).

1.2. Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de persoane grav rănite și ucise pe tip de accident, împărțit în următoarele categorii:

— călători [de asemenea, în raport cu numărul total de kilometri-călători și de tren-kilometri (călători)];

— angajat sau contractant;

— utilizator al trecerii la nivel;

— intrus;

— alte persoane de pe un peron;

— alte persoane care nu sunt de pe un peron.

2. **Indicatori referitori la mărfuri periculoase**

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de accidente care implică transportul de mărfuri periculoase pe calea ferată, împărțit în următoarele categorii:

— accident care implică cel puțin un vehicul feroviar transportând mărfuri periculoase, astfel cum este definit în apendice;

— numărul accidentelor de acest fel în care se eliberează substanțe periculoase.

3. **Indicatori referitori la sinucideri**

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de sinucideri și de tentative de sinucideri.

4. **Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor**

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de elemente precursoare ale accidentelor și o defalcare pe următoarele tipuri de elemente precursoare:

— șine rupte;

— deformare și aliniere defectuoasă ale șinelor;

— defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;

— depășire a unui semnal de pericol, atunci când se depășește un punct de pericol;

— depășire a unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol;

— ruptură de roată la materialul rulant în serviciu;

— ruptură de osie la materialul rulant în serviciu.

Toate elementele precursoare trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. (Un element precursor care rezultă într-un accident grav trebuie să fie, de asemenea, raportat în conformitate cu indicatorii referitori la elementele precursoare; un element precursor care nu rezultă într-un accident grav trebuie raportat doar în conformitate cu indicatorii referitori la elementele precursoare.)

5. **Indicatori pentru calculul impactului economic al accidentelor**

Total în euro și relativ (pe kilometru-tren), pentru:

— numărul deceselor și al vătămărilor grave multiplicat cu valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (Value of Preventing a Casualty — VPC);

— costul pagubelor cauzate mediului înconjurător;

— costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii;

— costul întârzierilor cauzate de accidente.

Autoritățile de siguranță raportează impactul economic al accidentelor grave.

VPC înseamnă valoarea pe care societatea o atribuie prevenirii deceselor sau vătămărilor grave și nu reprezintă, ca atare, o referință pentru indemnizarea dintre părțile implicate în accidente.

6. **Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia**

6.1. Procentaj de linii dotate cu sisteme de protecție a trenurilor (TPS) în funcțiune și procentaj de kilometri-tren utilizând TPS la bord, unde aceste sisteme oferă:

— avertizare;

— avertizare și oprire automată;

— avertizare și oprire automată și supravegherea discretă a vitezei;

— avertizare și oprire automată și supravegherea continuă a vitezei.

6.2. Număr de treceri la nivel (total, pe kilometru de linie și pe lungime desfășurată) pentru următoarele cinci tipuri:

(a) trecere la nivel pasivă;

(b) trecere la nivel activă:

(i) manuală;

(ii) automată cu sistem de avertizare a utilizatorilor;

(ii) automată cu sistem de protecție a utilizatorilor;

(iv) cu protecție pe partea căii ferate.

Apendice

Definiții comune ale ISC și metode de calcul al impactului economic al accidentelor

1. **Indicatori referitori la accidente**

1.1. «accident grav» înseamnă orice accident care implică cel puțin un vehicul feroviar în mișcare și care provoacă moartea sau rănirea gravă a cel puțin unei persoane ori pagube semnificative materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului ori perturbări considerabile ale traficului, cu excepția accidentelor din ateliere, antrepozite și depouri;

1.2. «pagube importante cauzate materialului rulant, șinelor, altor instalații sau mediului» înseamnă daune echivalente cu cel puțin 150 000 EUR;

1.3. «perturbări importante ale traficului» înseamnă suspendarea serviciilor de transport feroviar pe o linie principală de cale ferată pentru cel puțin șase ore;

1.4. «tren» înseamnă unul sau mai multe vehicule feroviare remorcate de una sau mai multe locomotive sau automotoare ori un automotor care circulă singur, rulând sub un anumit număr sau cu o denumire specifică de la un punct fix inițial la un punct fix final, inclusiv o locomotivă ușoară, adică o locomotivă care circulă singură;

1.5. «coliziune de tren cu vehicul feroviar» înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau vehicul feroviar sau material rulant pentru manevre;

1.6. «coliziune de tren cu obstacol aflat în spațiul gabaritului de liberă trecere» înseamnă o coliziune între o parte a unui tren și obiecte fixate sau aflate temporar pe sau în apropierea șinei (cu excepția trecerilor la nivel, dacă au fost pierdute de un vehicul sau utilizator care a traversat calea), inclusiv coliziunea cu liniile aeriene de contact;

1.7. «deraiere de tren» înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele;

1.8. «accident la o trecere la nivel» înseamnă orice accident la trecerile la nivel care implică cel puțin un vehicul feroviar și unul sau mai multe vehicule care utilizează trecerea, alți utilizatori ai trecerii precum pietonii sau obiecte aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta, care au fost pierdute de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea;

1.9. «accidentare de persoane care implică material rulant în mișcare» înseamnă accidentări ale uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la vehiculul respectiv, sau care s-a desprins din vehiculul respectiv; aceasta include persoanele care cad din vehicule feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor;

1.10. «incendiu al materialului rulant» înseamnă un incendiu sau o explozie care are loc într-un vehicul feroviar (inclusiv încărcătura acestuia) atunci când acesta se deplasează între gara de plecare și destinație, inclusiv în timpul staționării în gara de plecare, la destinație sau în timpul opririlor intermediare, precum și în timpul operațiunilor de triaj;

1.11. «alte accidente» înseamnă orice accident, altul decât o coliziune de tren cu vehicul feroviar, coliziune de tren cu obstacol în spațiul gabaritului de liberă trecere, deraiere de tren, accident la trecere la nivel, accidentarea unei persoane care implică material rulant în mișcare sau incendiu al materialului rulant;

1.12. «călător» înseamnă orice persoană, cu excepția unui membru al personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată, inclusiv un călător care încearcă să se îmbarce într-un tren în mișcare sau să coboare dintr-un tren în mișcare, doar pentru statisticile privind accidentele;

1.13. «angajat sau contractant» înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care este în exercițiul funcțiunii în momentul accidentului, inclusiv personalul contractanților, contractanții care desfășoară o activitate independentă, personalul trenului și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură;

1.14. «utilizator al trecerii la nivel» înseamnă orice persoană care utilizează o trecere la nivel pentru a traversa linia de cale ferată cu orice mijloace de transport sau pe jos;

1.15. «intrus» înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția unui utilizator al trecerii la nivel;

1.16. «altă persoană de pe peron» înseamnă orice persoană de pe un peron care nu este definită ca «călător», «angajat sau contractant», «utilizator al trecerii la nivel», «altă persoană care nu este pe peron» sau «intrus»;

1.17. «altă persoană care nu este pe peron» înseamnă orice persoană care nu este pe peron și care nu este definită ca «călător», «angajat sau contractant», «utilizator al trecerii la nivel», «altă persoană de pe peron» sau «intrus»;

1.18. «deces (persoană ucisă)» înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor;

1.19. «vătămare gravă (persoană grav rănită)» înseamnă orice persoană rănită care a fost spitalizată mai mult de 24 de ore în urma unui accident, cu excepția tentativelor de sinucidere.

2. **Indicatori referitori la mărfuri periculoase**

2.1. «accident care implică transportul de mărfuri periculoase» înseamnă orice accident sau incident supus raportării în conformitate cu RID ([1])/ADR, secțiunea 1.8.5;

2.2. «mărfuri periculoase» înseamnă acele substanțe și articole al căror transport este interzis de RID sau este autorizat numai în condițiile prevăzute în RID.

3. **Indicatori referitori la sinucideri**

3.1. «sinucidere» înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări ducând la deces, înregistrat și clasificat ca atare de autoritatea națională competentă;

3.2. «tentativă de sinucidere» înseamnă un act săvârșit în mod deliberat de o persoană pentru a-și produce vătămări grave.

4. **Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor**

4.1. «șină ruptă» înseamnă orice șină care este separată în două sau mai multe părți, sau orice șină din care s-a detașat o bucată de metal, creând pe suprafața de rulare un gol de mai mult de 50 mm în lungime și de 10 mm în profunzime;

4.2. «deformare sau aliniere defectuoasă a șinelor» înseamnă orice defecțiune legată de continuitatea și geometria șinei de cale ferată, care necesită scoaterea din funcțiune a șinei sau restricționarea imediată a vitezei permise;

4.3. «defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului» înseamnă orice defecțiune tehnică a sistemului de semnalizare (a infrastructurii sau a materialului rulant), care conduce la informații de semnalizare mai puțin restrictive decât cele cerute;

4.4. «depășirea unui semnal de pericol atunci când se depășește un punct de pericol» înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren trece dincolo de deplasarea autorizată și se deplasează dincolo de punctul de pericol;

4.5. «depășirea unui semnal de pericol fără a se depăși un punct de pericol» înseamnă orice situație în care orice parte a unui tren trece dincolo de deplasarea autorizată, dar nu se deplasează dincolo de punctul de pericol.

Deplasarea neautorizată, astfel cum se menționează la punctele 4.4 și 4.5 de mai sus, înseamnă depășirea:

— unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care sistemul de protecție al trenului (TPS) nu este operațional;

— limitei unei deplasări autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui TPS;

— unui punct comunicat prin autorizare verbală sau scrisă, care figurează în regulamente;

— panourilor de oprire (nu se includ opritoarele de linie fixe) sau a gesturilor manuale.

([1]) RID, Regulamentul privind transportul internațional feroviar al mărfurilor periculoase, astfel cum a fost adoptat prin Directiva 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 septembrie 2008 privind transportul interior de mărfuri periculoase (JO L 260, 30.9.2008, p. 13).

Nu se includ cazurile în care un vehicul fără nicio unitate de tracțiune atașată sau un tren fără personal depășește un semnal de pericol. Nu se includ nici cazurile în care, indiferent de motiv, semnalul de pericol nu este activat în timp util pentru a permite mecanicului să oprească trenul în fața semnalului.

Autoritățile de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cei patru indicatori de deplasare neautorizată menționați la liniuțele de la punctul de față și raportează cel puțin un indicator agregat care conține date cu privire la toți cei patru indicatori;

4.6. «ruptură de roată la materialul rulant în serviciu» înseamnă o ruptură care afectează roata și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune);

4.7. «ruptură de osie la materialul rulant în serviciu» înseamnă o ruptură care afectează osia și care creează un risc de accidentare (deraiere sau coliziune).

5. **Metode comune pentru calculul impactului economic al accidentelor**

5.1. Valoarea prevenirii unui deces sau a unei vătămări grave (VPC) se compune din:

1. valoarea siguranței în sine: valorile disponibilității de a plăti (Willingness to Pay — WTP), bazate pe studii privind preferințele declarate, realizate în statele membre unde se aplică valorile respective;

2. costuri economice directe și indirecte; valorile costurilor estimate în statul membru, care includ:

   — costuri medicale și de reabilitare;

   — cheltuieli de judecată, cheltuieli cu poliția, costurile anchetelor private privind accidentele, cheltuieli cu serviciile de urgență și costurile administrative ale asigurărilor;

   — pierderi de producție: valoarea pentru societate a bunurilor și a serviciilor care ar fi putut fi produse de persoana respectivă, dacă accidentul nu ar fi avut loc.

Pentru a calcula costurile legate de victime, decesele și vătămările grave sunt considerate separat (VPC diferit pentru decese și vătămări grave).

5.2. Principii comune de evaluare a valorii siguranței în sine și costurile economice directe/indirecte:

În ceea ce privește valoarea siguranței în sine, evaluarea gradului de adecvare a estimărilor disponibile se bazează pe următoarele considerente:

— estimările se referă la un sistem de evaluare a diminuării riscului de mortalitate din sectorul transportului și urmează o abordare WTP (Willingness to Pay) bazată pe metodele fondate pe preferințele declarate;

— eșantionul respondenților utilizat pentru valori este reprezentativ pentru populația vizată. Eșantionul trebuie să reflecte, în special, vârsta, distribuția veniturilor, precum și alte caracteristici socioeconomice și demografice relevante ale populației;

— metoda pentru obținerea valorilor WTP: ancheta trebuie astfel concepută, încât întrebările să fie clare și semnificative pentru respondenți.

Costurile economice directe și indirecte sunt evaluate pe baza costurilor reale suportate de societate.

5.3. Definiții

5.3.1. «costul pagubelor cauzate mediului înconjurător» înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare și de administratorii infrastructurii, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului;

5.3.2. «costul pagubelor materiale la materialul rulant sau la infrastructură» înseamnă costul furnizării noului material rulant sau a noii infrastructuri, cu funcționalități și parametri tehnici identici cu cei care au fost complet deteriorați, și costul aferent aducerii materialului rulant sau a infrastructurii care pot fi reparate la starea anterioară accidentului, care urmează să fie estimat de întreprinderile feroviare și de administratorii infrastructurii pe baza experienței lor, inclusiv costurile legate de închirierea de material rulant, ca urmare a indisponibilității cauzate de vehiculele deteriorate;

5.3.3. «costul întârzierilor cauzate de accidente» înseamnă valoarea bănească a întârzierilor suferite de utilizatorii transportului feroviar (călători și clienți ai serviciilor de transport de marfă) ca urmare a accidentelor, calculată pa baza modelului următor:

VT = valoarea bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei

Valoarea timpului pentru călătorul dintr-un tren (o oră)

VT_P = [VT a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu] * [Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an] + [VT a călătorilor care nu se deplasează în interes de serviciu] * [Procentul mediu de călători care se nu deplasează în interes de serviciu pe an]

VT_P este măsurată în EUR pe călător pe oră;

«călător care se deplasează în interes de serviciu» înseamnă un călător care călătorește în legătură cu activitățile sale profesionale, cu excepția navetei.

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

VT_F = [VT a trenurilor de marfă] * [(tone-km)/(tren-km)]

VT_F este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră.

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = (tone-km)/(tren-km)

CM = Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

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

Numărul mediu de călători per tren într-un an = (călători- km)/(tren-km)

Tren de marfă

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Factorii K1 și K2 sunt cuprinși între valoarea timpului și valoarea întârzierii, astfel cum sunt estimate de studiile privind preferințele declarate, pentru a ține cont de faptul că timpul pierdut ca urmare a întârzierilor este perceput în mod semnificativ mai negativ decât timpul normal al călătoriei.

Costul întârzierii datorate unui accident = CM_P * (minutele întârziate de trenurile de călători) + CM_F * (minutele întârziate de trenurile de marfă)

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru toate accidentele grave, după cum urmează:

— întârzierile reale pe căile ferate pe care s-a produs accidentul măsurate la gara terminus;

— întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte căi afectate.

6. **Indicatori referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia**

6.1. «sistem de protecție a trenurilor („TPS”)» înseamnă un sistem care ajută să se aplice respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză;

6.2. «sisteme de la bord» înseamnă sisteme care ajută mecanicul de locomotivă să respecte semnalizarea de cale și semnalizarea în cabină, ducând astfel la protejarea punctelor periculoase și la aplicarea unor limite de viteză. TPS la bord sunt descrise după cum urmează:

(a) avertizare, care oferă avertizare automată mecanicului;

(b) avertizare și oprire automată, care oferă avertizare automată mecanicului și oprire automată la trecerea pe lângă un semnal de pericol;

(c) avertizare și oprire automată și supravegherea discretă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase, unde «supravegherea discretă a vitezei» înseamnă supravegherea vitezei la anumite locații (zone cu restricție de viteză) în apropierea unui semnal;

(d) avertizare și oprire automată și supravegherea continuă a vitezei, care oferă protecția punctelor periculoase și supravegherea continuă a limitelor de viteză ale șinei, unde «supravegherea continuă a vitezei» înseamnă indicarea și aplicarea continue a vitezei maxime prescrise permise la toate secțiunile de șină.

Tipul (d) este considerat un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP — *Automatic Train Protection*);

6.3. «trecere la nivel» înseamnă orice intersecție la nivel între un drum sau un pasaj și o cale ferată, autorizată de administratorul de infrastructură și deschisă publicului sau utilizatorilor privați. Sunt excluse pasajele între peroanele din gări, precum și pasajele peste șine destinate utilizării exclusive de către angajați;

6.4. «drum» înseamnă, pentru statisticile privind accidentele feroviare, orice drum public sau privat, stradă sau autostradă, inclusiv căile pietonale adiacente și pistele pentru biciclete;

6.5. «pasaj» înseamnă orice rută, alta decât un drum, care servește la trecerea persoanelor, a animalelor, a vehiculelor sau a mașinilor;

6.6. «trecere la nivel pasivă» înseamnă o trecere la nivel fără vreun sistem de avertizare sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță;

6.7. «trecere la nivel activă» înseamnă o trecere la nivel ai cărei utilizatori sunt protejați sau avertizați de sosirea trenului prin activarea unor dispozitive atunci când trecerea nu poate fi folosită de aceștia în condiții de siguranță.

— Protejarea prin utilizarea unor dispozitive fizice include:

  — bariere sau semibariere;

  — porți.

— Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:

  — semnale vizuale: lumini;

  — semnale acustice: clopote, sirene, claxoane etc.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

(a) manuală: o trecere la nivel unde protecția utilizatorului sau sistemul de avertizare sunt activate manual de un angajat al companiei de căi ferate;

(b) automată cu avertizarea utilizatorului: o trecere la nivel unde avertizarea utilizatorului este activată la apropierea trenului;

(c) automată cu protecția utilizatorului: o trecere la nivel unde protecția utilizatorului este activată la apropierea trenului. Aceasta include o trecere la nivel cu un sistem care oferă atât protecția, cât și avertizarea utilizatorului;

(d) «protecție pe partea căii ferate» înseamnă un semnal sau un alt sistem de protecție a trenului care îi permite acestuia să înainteze numai atunci când trecerea la nivel este protejată integral pe partea utilizatorilor trecerii la nivel și când nicio incursiune nu mai este permisă.

7. **Definițiile bazelor de etalonare**

7.1. «tren-km» înseamnă unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanță parcursă efectiv, dacă este cunoscută, în caz contrar fiind utilizată distanța standard a rețelei între origine și destinație. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante;

7.2. «călători-km» înseamnă unitatea de măsură reprezentând transportul unui călător pe calea ferată pe o distanță de un kilometru. Este luată în considerare numai distanța pe teritoriul național al țării declarante;

7.3. «km de linie» înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la articolul 2. Pentru căile feroviare cu mai multe fire este luată în considerare numai distanța între origine și destinație;

7.4. «lungimea desfășurată» înseamnă lungimea măsurată în kilometri a rețelei feroviare a statelor membre, al cărui domeniu de aplicare este definit la articolul 2. Este luat în calcul fiecare fir de cale al liniilor de cale ferată cu mai multe fire.”