DIREKTIVE

DIREKTIVA KOMISIJE 2014/88/EU

z dne 9. julija 2014

o spremembi Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta glede skupnih varnostnih kazalnikov in skupnih metod za izračun stroškov nesreč

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici) ([1]), ter zlasti člena 5(2) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) V skladu s členom 5(1) Direktive 2004/49/ES morajo države članice zbirati informacije o skupnih varnostnih kazalnikih (SVK), da bi olajšale oceno, ali so bili skupni varnostni cilji (SVC) doseženi, in zagotovile spremljanje splošnega razvoja varnosti na železnici. V skladu s členom 7(3) Direktive bi morali SVC opredeliti varnostne ravni, izražene v merilih za sprejemljivost tveganja za socialna tveganja. SVK bi morali biti namenjeni predvsem merjenju zagotavljanja varnosti in olajševanju ocene gospodarskega vpliva SVC. Zato je potrebno s kazalnikov, povezanih s stroški nesreč, ki jih nosijo železnice, preiti na kazalnike, povezane z gospodarskim vplivom nesreč na družbo.

(2) Pripisovanje denarnih vrednosti izboljšanemu zagotavljanju varnosti bi bilo treba obravnavati glede na omejene proračunske vire ukrepov javne politike. Pobude, ki zagotavljajo učinkovito razporeditev virov, bi morale zato postati prednostne naloge.

(3) Člen 9 Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) pooblašča Evropsko železniško agencijo (Agencijo), da vzpostavi mrežo z nacionalnimi varnostnimi organi (kot je opredeljeno v členu 3 Direktive 2004/49/ES) in nacionalnimi organi, odgovornimi za preiskave, z namenom opredelitve vsebine SVK, navedenih v Prilogi I k Direktivi 2004/49/ES. Agencija je svoje priporočilo o spremembi Priloge I predložila 10. decembra 2013 (ERA-REC-08-2013).

(4) Prilogo I k Direktivi 2004/49/ES bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(5) Ukrepi iz te direktive so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega v skladu s členom 27(1) Direktive 2004/49/ES –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Priloga I k Direktivi 2004/49/ES se nadomesti z besedilom iz Priloge k tej direktivi.

([1]) UL L 164, 30.4.2004, str. 44.
([2]) Uredba (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o Agenciji) (UL L 164, 30.4.2004, str. 1).

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje do 30. julija 2015. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih določb.

Ko države članice sprejmejo navedene določbe, se v njih sklicujejo na to direktivo ali sklic nanjo navedejo ob uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

2. Države članice sporočijo Komisiji besedila temeljnih določb nacionalne zakonodaje, sprejetih na področju, ki ga ureja ta direktiva.

3. Obveznosti prenosa in izvajanja te direktive se ne uporabljajo za Republiko Ciper in Republiko Malto, dokler se na njunih ozemljih ne vzpostavi železniški sistem.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 9. julija 2014

Za Komisijo

Predsednik

José Manuel BARROSO

PRILOGA

„PRILOGA I

Skupni varnostni kazalniki

Varnostni organi iz člena 3(g) vsako leto poročajo o skupnih varnostnih kazalnikih (SVK).

Če so kazalniki v zvezi z dejavnostmi iz člena 2(2)(a) in (b) predloženi, se prikažejo ločeno.

Če se po predložitvi poročila odkrijejo nova dejstva ali napake, varnostni organ spremeni ali popravi kazalnike za določeno leto ob prvi primerni priložnosti, najpozneje pa v naslednjem letnem poročilu.

Skupne opredelitve pojmov za SVK in metode za izračun gospodarskega vpliva nesreč so navedene v Dodatku.

1. **Kazalniki v zvezi z nesrečami**

1.1 Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudih nesreč in razčlenitev za naslednje vrste nesreč:

— trčenje vlaka s tirnim vozilom,

— trčenje vlaka z oviro znotraj svetlega profila,

— iztirjenje vlaka,

— nesreča na nivojskem prehodu, vključno z nesrečo, v katero so vpleteni pešci na nivojskem prehodu, in dodatna razčlenitev za pet vrst nivojskih prehodov iz točke 6.2,

— nesreča, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam, razen samomorov in poskusov samomorov,

— požar v tirnih vozilih,

— drugo.

O vsaki hudi nesreči se poroča po vrsti primarne nesreče, četudi so posledice sekundarne nesreče resnejše (npr. požara po iztirjenju).

1.2 Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudo poškodovanih oseb in smrtnih žrtev po vrsti nesreče, razčlenjeno na naslednje kategorije:

— potnik (glede na relativno in skupno število potniških kilometrov in število vlakovnih kilometrov potniških vlakov),

— zaposleni ali pogodbenik,

— uporabnik nivojskega prehoda,

— nepooblaščena oseba na zemljišču železnice,

— druga oseba na peronu,

— druga oseba, ki ni na peronu.

2. **Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom**

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število nesreč pri prevozu nevarnega blaga, razčlenjenih na naslednje kategorije:

— nesreča, v kateri je udeleženo najmanj eno železniško vozilo, ki prevaža nevarno blago, kakor je opredeljeno v Dodatku,

— število takih nesreč, v katerih je prišlo do razsutja nevarnega blaga.

3. **Kazalniki v zvezi s samomori**

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število samomorov in poskusov samomorov.

4. **Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč**

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število znanilcev nesreč in razčlenitev po naslednjih vrstah znanilcev:

— poškodovana tirnica,

— deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira,

— napaka pri oddajanju signala,

— neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost z vožnjo mimo mesta nevarnosti,

— neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost brez vožnje mimo mesta nevarnosti,

— zlomljeno kolo na tirnih vozilih v obratovanju,

— zlomljena os na tirnih vozilih v obratovanju.

Poročati je treba o vseh znanilcih nesreč, tistih, ki imajo za posledico nesrečo, in tistih, ki je nimajo. (O znanilcu nesreče, ki ima za posledico hudo nesrečo, se poroča tudi v okviru kazalnikov v zvezi z znanilci nesreč, o znanilcu nesreče, ki za posledico nima hude nesreče, pa se poroča le v okviru kazalnikov v zvezi z znanilci nesreče).

5. **Kazalniki za izračun gospodarskega vpliva nesreč**

Skupne in relativne (glede na vlakovne kilometre) vrednosti v EUR:

— število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih oseb, pomnoženo z vrednostjo preprečevanja žrtve (VPŽ),

— stroški škode za okolje,

— stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi,

— stroški zamud, ki so posledica nesreč.

Varnostni organi poročajo o gospodarskem vplivu hudih nesreč.

VPŽ je vrednost, ki jo družba pripisuje preprečevanju posamezne žrtve in kot taka ni referenca za odškodovanje udeležencev v nesrečah.

6. **Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem**

6.1 Odstotek prog, opremljenih z avtomatsko zaščito vlaka v obratovanju, in odstotek vlakovnih kilometrov ob uporabi avtomatske zaščite vlaka v obratovanju, pri čemer zagotavljajo:

— opozorilo,

— opozorilo in avtomatsko zaustavljanje,

— opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti,

— opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti.

6.2 Število nivojskih prehodov (skupaj, na progovni kilometer in tirni kilometer) po naslednjih petih vrstah:

(a) pasivni nivojski prehod;

(b) aktivni nivojski prehod:

(i) ročni;

(ii) avtomatski z opozorilom na strani uporabnika;

(iii) avtomatski z zaščito na strani uporabnika;

(iv) z zaščito na strani proge.

Dodatek

Skupne opredelitve pojmov za SVK in metode za izračun gospodarskega vpliva nesreč

1. **Kazalniki v zvezi z nesrečami**

1.1 ‚huda nesreča' pomeni vsako nesrečo, v kateri je udeleženo najmanj eno premikajoče se tirno vozilo, katere posledica je najmanj ena smrtno ponesrečena ali hudo ranjena oseba ali velika škoda na tirnih vozilih, progi, drugih napravah ali okolju oziroma večje motnje prometa, razen nesreč v delavnicah, skladiščih in depojih;

1.2 ‚velika škoda na tirnih vozilih, progi, drugih napravah ali okolju' pomeni škodo, ki je enaka 150 000 EUR ali večja;

1.3 ‚večje motnje prometa' pomenijo, da so vlakovne storitve na glavni železniški progi prekinjene za šest ur ali več;

1.4 ‚vlak' pomeni eno ali več tirnih vozil, ki jih vleče ena ali več lokomotiv oziroma ena ali več elektromotornih ali dizelmotornih garnitur, ki vožnjo opravljajo sama pod določeno številko ali posebno označbo od začetne fiksne točke do končne fiksne točke, vključno z lokomotivo, ki opravlja vožnjo sama kot lokomotivski vlak;

1.5 ‚trčenje vlaka s tirnim vozilom' pomeni čelno trčenje, trčenje sprednji del-zadnji del ali trčenje v bok med delom enega in delom drugega vlaka ali tirnega vozila ali z ranžirnimi tirnimi vozili;

1.6 ‚trčenje vlaka z oviro znotraj svetlega profila' pomeni trčenje med delom vlaka in predmeti, ki so pritrjeni ali začasno navzoči na progi ali v njeni bližini (razen na nivojskih prehodih, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod), vključno s trčenjem s kontaktnimi vodniki;

1.7 ‚iztirjenje vlaka' pomeni vsak primer, v katerem vsaj eno kolo vlaka zapusti tirnice;

1.8 ‚nesreča na nivojskem prehodu' pomeni vsako nesrečo na nivojskih prehodih, v katero so vpleteni vsaj eno tirno vozilo in eno ali več vozil, ki prečkajo prehod, drugi uporabniki, ki prečkajo prehod, kot so pešci, ali drugi objekti, začasno navzoči na progi ali v njeni bližini, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod;

1.9 ‚nesreča, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam', pomeni nesrečo ene ali več oseb, ki jih zadene tirno vozilo ali predmet, ki je na to vozilo pritrjen oziroma se je od tega vozila ločil, vključno z osebami, ki padejo s tirnih vozil, in osebami, ki med potovanjem v teh vozilih padejo ali jih zadenejo nepritrjeni predmeti;

1.10 ‚požar v tirnih vozilih' pomeni požar ali eksplozijo v tirnih vozilih (vključno z njihovim tovorom) med vožnjo od odhodne do namembne postaje, vključno s postanki na odhodni postaji, namembni postaji ali vmesnih postajah ter med ranžiranjem;

1.11 ‚drugo (druga nesreča)' pomeni vsako nesrečo, razen trčenja vlaka s tirnim vozilom, trčenja vlaka z oviro znotraj svetlega profila, iztirjenja vlaka, nesreče na nivojskem prehodu, nesreče, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam, ali požara v tirnih vozilih;

1.12 ‚potnik' pomeni vsako osebo, razen članov vlakovnega osebja, ki potuje z železnico, vključno s potnikom, ki poskuša na vlak vstopiti ali z vlaka izstopiti, medtem ko se giblje, vendar le za statistične podatke o nesrečah;

1.13 ‚zaposleni ali pogodbenik' pomeni vsako osebo, katere zaposlitev je povezana z železnico in ki je na delovnem mestu ob nesreči, vključno z osebjem pogodbenikov, samozaposlenimi pogodbeniki, osebjem vlaka in osebami, ki upravljajo tirna vozila in infrastrukturne naprave;

1.14 ‚uporabnik nivojskega prehoda' pomeni vsako osebo, ki uporablja nivojski prehod za prečkanje železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš;

1.15 ‚nepooblaščena oseba na zemljišču železnice' pomeni vsako osebo, ki se nahaja na zemljišču železnice, na katerem je taka navzočnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskega prehoda;

1.16 ‚druga oseba na peronu' pomeni vsako osebo na železniškem peronu, ki ni opredeljena kot ‚potnik', ‚zaposleni ali pogodbenik', ‚uporabnik nivojskega prehoda', ‚druga oseba, ki se ne nahaja na peronu' ali ‚nepooblaščena oseba na zemljišču železnice';

1.17 ‚druga oseba, ki se ne nahaja na peronu' pomeni vsako osebo, ki se ne nahaja na železniškem peronu ter ni opredeljena kot ‚potnik', ‚zaposleni ali pogodbenik', ‚uporabnik nivojskega prehoda', ‚druga oseba na peronu' ali ‚nepooblaščena oseba na zemljišču železnice';

1.18 ‚smrt (smrtna žrtev)' pomeni vsako osebo, ki je zaradi nesreče umrla takoj ali v 30 dneh, razen samomorov;

1.19 ‚huda poškodba (hudo poškodovana oseba)' pomeni vsako poškodovano osebo, ki je bila zaradi nesreče sprejeta v bolnišnico za več kot 24 ur, razen poskusov samomorov.

2. **Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom**

2.1 ‚nesreča pri prevozu nevarnega blaga' pomeni vsako nesrečo ali incident, o katerem je treba poročati v skladu z razdelkom 1.8.5 RID ([1])/ADR;

2.2 ‚nevarno blago' pomeni tiste snovi in izdelke, katerih prevoz je z RID prepovedan ali pa dovoljen le pod tam določenimi pogoji.

3. **Kazalniki v zvezi s samomori**

3.1 ‚samomor' pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico smrt, kakor ga je evidentiral in razvrstil pristojni nacionalni organ;

3.2 ‚poskus samomora' pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico hudo poškodbo.

4. **Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč**

4.1 ‚poškodovana tirnica' pomeni ločitev tirnice na dva ali več delov, ali ločitev katerega koli kosa kovine tirnice, kar povzroči vrzel na vozni površini tirnice, ki je daljša od 50 mm in globlja od 10 mm;

4.2 ‚deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira' pomeni vsako napako v zvezi z neprekinjenostjo in geometrijo tira, zaradi katere je treba tir zapreti ali nemudoma zmanjšati dovoljeno hitrost;

4.3 ‚napaka pri oddajanju signala' pomeni vsako tehnično napako signalnega sistema (na infrastrukturi ali tirnih vozilih), ki ima za posledico manj omejevalni signalni znak od zahtevanega;

4.4 ‚neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost z vožnjo mimo mesta nevarnosti' pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorači zanj odobren premik in potuje preko mesta nevarnosti;

4.5 ‚neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost brez vožnje mimo mesta nevarnosti' pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorači zanj odobren premik, vendar ne potuje preko mesta nevarnosti.

Neodobren premik iz točk 4.4 in 4.5 pomeni vožnjo mimo:

— ob progi stoječega signala, ki kaže signalni znak za nevarnost, ali signalni znak Stoj, če sistem zaščite vlaka ne deluje,

— konca z varnostjo povezanega odobrenega premika, določenega v sistemu zaščite vlaka,

— točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih,

— tabel za zaustavitev (blažilci za zaustavitev niso vključeni) ali ročnih signalov.

([1]) RID, Pravilnik o mednarodnem železniškem prevozu nevarnega blaga, kakor je bil sprejet v skladu z Direktivo 2008/68/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o notranjem prevozu nevarnega blaga (UL L 260, 30.9.2008, str. 13).

Primeri, v katerih tirno vozilo brez priključenega vlečnega vozila ali vlak brez strojevodje prevozi signalni znak za nevarnosti, niso vključeni. Primeri, v katerih iz katerega koli razloga signal ne pokaže signalnega znaka za nevarnosti pravočasno, da bi voznik lahko vlak zaustavil pred signalom, niso vključeni.

Varnostni organi lahko o teh štirih vrstah neodobrenega premika, navedenih v alineah v tej točki, poročajo ločeno, poročajo pa o vsaj enem zbirnem kazalniku, ki vsebuje podatke o vseh štirih postavkah;

4.6 ‚zlomljeno kolo na tirnem vozilu v obratovanju' pomeni zlom, ki vpliva na kolo in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje);

4.7 ‚zlomljena os na tirnem vozilu v obratovanju' pomeni zlom, ki vpliva na os in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje).

5. **Skupne metodologije za izračun gospodarskega vpliva nesreč**

5.1 Vrednost preprečevanja žrtve (VPŽ) vključuje:

1. vrednost varnosti same po sebi: vrednosti pripravljenosti plačati (PP) temeljijo na študijah navedenih preferenc, opravljenih v državah članicah, za katere se uporabljajo;

2. neposredni in posredni gospodarski stroški: vrednosti stroškov, ki so ocenjeni v državi članici in jih sestavljajo:

   — stroški zdravljenja in rehabilitacije,

   — sodni stroški, stroški policije, zasebnih preiskav trčenj in službe za ukrepanje ob nesrečah ter upravni stroški zavarovanja,

   — izgube v proizvodnji: vrednost blaga in storitev, ki bi jih oseba lahko proizvedla ali opravila za družbo, če nesreče ne bi bilo.

Pri izračunu stroškov žrtev se smrtne žrtve in hude poškodbe upoštevajo ločeno (različni VPŽ za smrtno žrtev in za hudo poškodbo).

5.2 Skupna načela za oceno vrednosti varnosti same po sebi in neposrednih/posrednih gospodarskih stroškov:

Pri vrednosti varnosti same po sebi presoja, ali so razpoložljive ocene primerne ali ne, temelji na upoštevanju naslednjega:

— ocene se nanašajo na sistem vrednotenja zmanjševanja tveganja smrtnosti v prometnem sektorju in so skladne s pristopom pripravljenosti plačati (PP) v skladu z metodami navedenih preferenc,

— uporabljeni vzorec anketiranih glede vrednosti je reprezentativen za zadevno populacijo. Predvsem mora odražati starostno/dohodkovno porazdelitev skupaj z drugimi pomembnimi družbeno-gospodarskimi/demografskimi značilnostmi populacije,

— metode poizvedovanja o vrednostih PP: anketa je oblikovana tako, da so vprašanja anketirancem jasna in so smiselna.

Neposredni in posredni gospodarski stroški se ocenijo na podlagi dejanskih stroškov, ki jih nosi družba.

5.3 Opredelitve pojmov

5.3.1 ‚stroški škode za okolje' pomenijo stroške, ki jih morajo, da bi na poškodovanem območju znova vzpostavili stanje, kot je bilo pred železniško nesrečo, poravnati prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture; na podlagi njihovih izkušenj se ti stroški tudi ocenijo;

5.3.2 ‚stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi' pomenijo stroške zagotovitve novih tirnih vozil ali infrastrukture z enakimi funkcionalnostmi in tehničnimi parametri, kot so jih imela tirna vozila ali infrastruktura, ki jih ni več mogoče popraviti, ter stroške vzpostavitve stanja, kot je bilo pred nesrečo, pri tirnih vozilih ali infrastrukturi, ki jih je mogoče popraviti. Oboje ocenijo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture na podlagi njihovih izkušenj, vključeni pa so tudi stroški najema tirnih vozil zaradi nerazpoložljivosti lastnih poškodovanih vozil;

5.3.3 ‚stroški zamud, ki so posledica nesreč' pomenijo denarno vrednost zamud, ki jih imajo uporabniki železniškega prevoza (potniki in stranke v tovornem prometu) zaradi nesreč, izračunani pa so po naslednjem modelu:

VT- denarna vrednost prihranjenega potovalnega časa

Vrednost časa za potnike na vlaku (na uro)

VT_P = [VT poslovnih potnikov] * [povprečni odstotek poslovnih potnikov na leto] + [VT neposlovnih potnikov] * [povprečni odstotek neposlovnih potnikov na leto]

VT_P se meri v EUR na potnika na uro.

‚poslovni potnik' pomeni potnika, ki potuje zaradi njegove poklicne dejavnosti, prevoz na delo ni vključen.

Vrednost časa za tovorni vlak (na uro):

VT_F = [VT tovornih vlakov] * [(tonski kilometer)/(vlakovni kilometer)]

VT_F se meri v EUR na tono tovora na uro.

Povprečno število ton blaga, prevoženega na vlak v enem letu = (tonski kilometer)/(vlakovni kilometer)

CM – strošek 1 minute zamude vlaka

Potniški vlak

$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(potniški kilometer)/(vlakovni kilometer)]$

Povprečno število potnikov na vlak v enem letu = (potniški kilometer)/(vlakovni kilometer)

Tovorni vlak

$CM_F = K2 * (VT_F/60)$

Faktorja K1 in K2 sta med vrednostjo časa in vrednostjo zamude, kakor sta bili ocenjeni v študiji navedenih preferenc, zaradi upoštevanja, da se čas, izgubljen zaradi zamud, dojema precej bolj negativno kot običajen potovalni čas.

Stroški zamud nesreče = CM_P * (minute zamude potniških vlakov) + CM_F * (minute zamude tovornih vlakov)

Področje uporabe modela

Stroški zamud za hude nesreče se izračunajo, kot sledi:

— dejanske zamude na železniških progah, na katerih so se zgodile nesreče, kot se izmerijo na postaji,

— dejanske zamude ali, če to ni mogoče, ocenjene zamude na drugih prizadetih progah.

6. **Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem**

6.1 ‚sistem zaščite vlaka' pomeni sistem, ki pomaga uveljavljati spoštovanje signalnih znakov in omejitev hitrosti;

6.2 ‚sistemi na vlaku' pomenijo sisteme, ki so vozniku v pomoč pri opazovanju signaliziranja ob progi in kabinskega signaliziranja ter tako zagotavljajo zaščito pred mestom nevarnosti in uveljavljanje omejitev hitrosti. Sistemi zaščite vlaka na vlaku so opisani, kot sledi:

(a) opozorilo, ki zagotavlja avtomatsko opozarjanje voznika;

(b) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje, ki zagotavljata opozarjanje voznika in avtomatsko zaustavljanje ob vožnji mimo signala nevarnosti,

(c) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti, pri čemer ‚ločeno nadziranje hitrosti' pomeni nadzor hitrosti na določenih lokacijah (omejevalniki hitrosti) ob približevanju signala;

(d) opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti in neprekinjen nadzor hitrostne omejitve na progi, pri čemer ‚neprekinjeno nadziranje hitrosti' pomeni neprekinjeno navajanje in uveljavljanje največje dovoljene ciljne hitrosti na vseh odsekih proge.

Vrsta (d) se obravnava kot sistem avtomatske zaščite vlaka (ATP);

6.3 ‚nivojski prehod' pomeni vsako nivojsko križanje ceste ali prehoda in železnice, ki ga priznava upravljavec železniške infrastrukture in je odprto za javne ali zasebne uporabnike. Prehodi med peroni na postajah so izključeni, prav tako tudi prehodi čez tire, ki so namenjeni izključno zaposlenim;

6.4 ‚cesta' za namene statističnih podatkov o železniških nesrečah pomeni vsako javno ali zasebno cesto, ulico ali avtocesto, vključno z vzporednimi pešpotmi in kolesarskimi stezami;

6.5 ‚prehod' pomeni vsako pot, razen ceste, namenjeno prehodu ljudi, živali, vozil ali strojev;

6.6 ‚pasivni nivojski prehod' pomeni nivojski prehod brez kakršne koli oblike sistema opozarjanja ali zaščite, ki bi se sprožil, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno;

6.7 ‚aktivni nivojski prehod' pomeni nivojski prehod, na katerem so uporabniki, ki ga prečkajo, zavarovani ali opozorjeni pred prihajajočim vlakom z napravami, ki se sprožijo, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno.

— Zavarovanje z uporabo fizičnih naprav vključuje:

  — polovične ali polne pregrade,

  — zapornice.

— Opozorilo z uporabo fiksne opreme na nivojskih prehodih vključuje:

  — vidne naprave: luči,

  — zvočne naprave: zvonovi, rogovi, električne hupe itd.

Aktivni nivojski prehodi so razvrščeni takole:

(a) ročni: nivojski prehod, na katerem zaščito ali opozorilo na strani uporabnika ročno sproži zaposleni pri železnici;

(b) avtomatski z opozorilom na strani uporabnika: nivojski prehod, kjer opozorilo na strani uporabnika sproži prihajajoči vlak;

(c) avtomatski z zaščito na strani uporabnika: nivojski prehod, kjer zaščito na strani uporabnika sproži prihajajoči vlak, vključno z nivojskim prehodom tako z zaščito kot opozorilom na strani uporabnika;

(d) zaščiten na strani proge: nivojski prehod, kjer signal ali drug sistem zaščite vlaka vlaku omogoča nadaljevanje poti le, ko je nivojski prehod v celoti zaščiten na strani uporabnika in je vpad onemogočen.

7. **Opredelitev merilnih enot**

7.1 ‚vlakovni kilometer' pomeni mersko enoto, ki predstavlja vožnjo vlaka na razdalji en kilometer. Razdalja, ki se uporablja, je dejanska razdalja opravljene vožnje, če je na voljo, sicer se uporablja standardna razdalja omrežja med odhodnim in namembnim krajem. Upošteva se samo razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;

7.2 ‚potniški kilometer' pomeni mersko enoto, ki predstavlja prevoz enega potnika v železniškem prometu na razdalji en kilometer. Upošteva se samo razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;

7.3 ‚progovni kilometer' pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah, katerega področje uporabe je opredeljeno v členu 2. Pri večtirnih železniških progah se šteje samo razdalja med odhodnim in namembnim krajem;

7.4 ‚tirni kilometer' pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah, katerega področje uporabe je opredeljeno v členu 2. Šteje se vsak tir večtirne železniške proge."