DIREKTIV

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2014/88/EU

av den 9 juli 2014

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT FÖLJANDE DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) ([1]), särskilt artikel 5.2, och

av följande skäl:

(1) Enligt artikel 5.1 i direktiv 2004/49/EG ska information om gemensamma säkerhetsindikatorer samlas in av medlemsstaterna för att göra det lättare att bedöma om de gemensamma säkerhetsmålen har uppnåtts och för att göra det möjligt att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten. I enlighet med artikel 7.3 i direktivet bör de lägsta säkerhetsnivåerna uttryckta i kriterier för en acceptabel risknivå i fråga om samhällsrisker fastställas i de gemensamma säkerhetsmålen. Huvudsyftet med de gemensamma säkerhetsindikatorerna bör vara att mäta säkerhetsnivån och underlätta ekonomisk konsekvensbedömning av gemensamma säkerhetsmål. Därför är det nödvändigt att gå över från indikatorer kopplade till de olycksrelaterade kostnader som uppbärs av järnvägsföretag till indikatorer kopplade till den ekonomiska konsekvens som dessa olyckor har för samhället.

(2) När ökad säkerhet tillskrivs ett ekonomiskt värde bör man beakta att budgetresurserna för offentliga åtgärder är begränsade. Prioritet bör därför ges till initiativ som säkerställer att resurserna fördelas effektivt.

(3) I artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 ([2]) ges Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) mandat att inrätta ett nätverk med säkerhetsmyndigheterna (enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 2004/49/EG) och de nationella organ som ansvarar för de utredningar som ska göras för att fastställa vad som ska ingå i de gemensamma säkerhetsindikatorer som förtecknas i bilaga I till direktiv 2004/49/EG. Byrån lämnade in en rekommendation om översyn av bilaga I den 10 december 2013 (ERA-REC-08-2013).

(4) Bilaga I till direktiv 2004/49/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

(5) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats enligt artikel 27.1 i direktiv 2004/49/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I till direktiv 2004/49/EG ska ersättas med texten i bilagan till detta direktiv.

([1]) EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.
([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 1).

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den 30 juli 2015 sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till de bestämmelserna.

När en medlemsstat antar de bestämmelserna ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorier.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 9 juli 2014.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande

BILAGA

”BILAGA I

Gemensamma säkerhetsindikatorer

Säkerhetsmyndigheterna, som definieras i artikel 3 g, ska varje år rapportera de gemensamma säkerhetsindikatorerna.

Om indikatorer som hänför sig till sådan verksamhet som avses i artikel 2.2 a och 2.2 b rapporteras, bör de beaktas separat.

Om nya fakta eller fel upptäcks efter inlämnandet av rapporten, ska indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast i följande årsrapport.

I tillägget fastställs gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor.

1. **Indikatorer avseende olyckor**

1.1 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet allvarliga olyckor och en uppdelning av följande olyckstyper:

— Kollision mellan tåg och järnvägsfordon.

— Kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet.

— Tågurspårning.

— Plankorsningsolycka, inbegripet olycka som innefattar fotgängare vid plankorsning, och en ytterligare uppdelning för de fem typer av plankorsningar som definieras i punkt 6.2.

— Personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse, med undantag av självmord och självmordsförsök.

— Brand i rullande materiel.

— Annan.

Varje allvarlig olycka ska rapporteras under typen av primär olycka även om följderna av den sekundära olyckan är allvarligare (t.ex. urspårning som följs av brand).

1.2 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller avlidit per typ av olycka ska delas upp i följande kategorier:

— Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer).

— Anställd eller entreprenör.

— Plankorsningstrafikant.

— Inkräktare.

— Annan person som befinner sig på en plattform.

— Annan person som inte befinner sig på en plattform.

2. **Indikatorer avseende farligt gods**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper järnvägstransport av farligt gods ska delas upp i följande kategorier:

— Olycka som minst inbegriper ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods, enligt definitionen i tillägget.

— Antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

3. **Indikatorer avseende självmord**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord och självmordsförsök.

4. **Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor**

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet riskfaktorer och en uppdelning på följande typer av riskfaktorer:

— Rälsbrott.

— Skevhet i spår och andra spårgeometrifel.

— Säkerhetsfarliga signalfel som leder till ett mindre restriktivt signalbesked än vad som krävs.

— Passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt.

— Passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt.

— Hjulbrott på rullande materiel i bruk.

— Axelbrott på rullande materiel i bruk.

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. (En riskfaktor som leder till en allvarlig olycka ska även rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer; en riskfaktor som inte leder till en allvarlig olycka ska endast rapporteras under indikatorer avseende riskfaktorer.)

5. **Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**

Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:

— Antalet dödsfall och allvarliga personskador multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada.

— Kostnaden för miljöskador.

— Kostnaden för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur.

— Kostnaden för förseningar till följd av olyckor.

Säkerhetsmyndigheterna ska rapportera de ekonomiska konsekvenserna av allvarliga olyckor.

Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada är det värde samhället tillskriver förhindrandet av dessa, och det värdet får som sådant inte utgöra en referens för kompensation för parter som varit inblandade i olyckor.

6. **Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande**

6.1 Procentandel spår med tågskyddssystem (TPS) som är aktiva och procentandel tågkilometer med tågskyddssystem ombord på tåget, där dessa system tillhandahåller följande:

— Varning.

— Varning och automatiskt stopp.

— Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning.

— Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning.

6.2 Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande fem slag:

a) Plankorsningar med passiva skyddsanordningar.

b) Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar:

i) Manuella.

ii) Automatiska varningssignaler mot vägen.

iii) Automatiska skydd mot vägen.

iv) Med hinderkontroll.

Tillägg

Gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

1. **Indikatorer avseende olyckor**

1.1 *allvarlig olycka*: varje olycka där minst ett järnvägsfordon i rörelse är inblandat och där minst en person avlider eller skadas allvarligt, eller med omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön eller med allvarliga trafikstörningar som följd, med undantag för olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer.

1.2 *omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön*: skador som uppgår till minst 150 000 euro.

1.3 *allvarliga trafikstörningar*: tågtrafiken på en huvudjärnvägslinje upphör i minst sex timmar.

1.4 *tåg*: ett eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller motorvagnar, eller en ensamgående motorvagn som framförs med ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt, inklusive ett ensamgående lok.

1.5 *kollision mellan tåg och järnvägsfordon*: frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ett tåg och delar av ett annat tåg eller järnvägsfordon, eller med rullande rangerenheter.

1.6 *kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet*: kollision mellan delar av ett tåg och föremål som är fastgjorda eller tillfälligt placerade på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet stammar från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter), inklusive kollisioner med kontaktledningar.

1.7 *tågurspårning*: varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret.

1.8 *plankorsningsolycka*: olycka vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som stammar från korsande fordon eller trafikanter.

1.9 *personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse*: olycka där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet. Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.

1.10 *brand i rullande materiel*: brand eller explosion som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när det är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när det står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omrangering.

1.11 *annan (olycka)*: varje annan olycka än kollision mellan tåg och järnvägsfordon, kollision mellan tåg och hinder inom det fria rummet, tågurspårning, plankorsningsolycka, personolycka som inbegriper rullande materiel i rörelse samt brand i rullande materiel.

1.12 *passagerare*: varje person, exklusive någon i tågpersonalen, som reser med ett järnvägsfordon, endast i olycksstatistiken en passagerare, som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.

1.13 *anställd eller entreprenör*: varje person vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker, inbegripet entreprenörens personal, entreprenörer som är egenföretagare, tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar.

1.14 *plankorsningstrafikant*: varje person som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.

1.15 *inkräktare*: varje person som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter.

1.16 *annan person som befinner sig på en plattform*: varje person på en plattform som inte definieras som 'passagerare', 'anställd eller entreprenör', 'plankorsningstrafikant', 'annan person som inte befinner sig på en plattform' eller 'inkräktare'.

1.17 *annan person som inte befinner sig på en plattform*: varje person som inte befinner sig på en plattform och som inte definieras som 'passagerare', 'anställd eller entreprenör', 'plankorsningstrafikant', 'annan person som befinner sig på en plattform' eller 'inkräktare'.

1.18 *dödsfall (avliden person)*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord.

1.19 *allvarlig personskada (allvarligt skadad person)*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök.

2. Indikatorer avseende farligt gods

2.1 *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller tillbud som ska rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID [1]/ADR.

2.2 *farligt gods*: de ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri.

3. Indikatorer avseende självmord

3.1 *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av den behöriga nationella myndigheten.

3.2 *självmordsförsök*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till allvarlig personskada.

4. Indikatorer avseende riskfaktorer för olyckor

4.1 *rälsbrott*: räl som är delad i två eller fler delar eller räl från vilken en metallbit har lossnat, vilket efterlämnar ett hål på löpytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt.

4.2 *skevhet i spår och andra spårgeometrifel*: fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som kräver att spåret tas ur bruk eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.

4.3 *säkerhetsfarligt signalfel*: varje tekniskt signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till en mindre restriktiv signalinformation än vad som krävs.

4.4 *passerad stoppsignal vid passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet och bortom den farliga punkten.

4.5 *passerad stoppsignal utan passage av en farlig punkt*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet men inte bortom den farliga punkten.

Att köra längre än tillåtet, som avses i punkterna 4.4 och 4.5, innebär att tåget passerar

— en ljussignal eller semafor vid spåret som signalerar stopp, eller en stopporder då ett tågskyddssystem (TPS) är ur bruk,

— en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i ett tågskyddssystem,

— en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen,

— stoppskyltar (ej stoppbockar) eller handsignaler.

[1] RID: förordningar om internationell transport av farligt gods på järnväg, antagna genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår ej. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

Säkerhetsmyndigheterna får lämna in separata rapporter om de fyra fall då tåg kör längre än tillåtet som anges i strecksatserna i denna punkt och ska lämna in minst en sammanlagd rapport med uppgifter om alla fyra fall.

4.6 *hjulbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar hjulet och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

4.7 *axelbrott på rullande materiel i bruk*: brott som påverkar axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

5. Gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

5.1 Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada består av

1. värdet av säkerheten i sig: värdet på betalningsviljan baserat på undersökningar av uttalad preferens genomförda i den medlemsstat där värdet ska tillämpas,

2. direkta och indirekta ekonomiska kostnader: de uppskattade kostnaderna i medlemsstaterna består av

   — kostnader för medicinsk behandling och rehabilitering,

   — rättegångskostnader, kostnader för polis, privata olycksundersökningar, räddningstjänst och förvaltning av försäkringar,

   — produktionsbortfall: värdet för samhället av de varor och tjänster som kunde ha producerats av personen i fråga om olyckan inte hade inträffat.

Vid beräkningen av kostnaderna för dödsfall och allvarliga personskador ska dessa beaktas separat (värdet av att förhindra ett dödsfall skiljer sig från värdet av att förhindra en allvarlig personskada).

5.2 Gemensamma principer för att uppskatta värdet av säkerheten i sig och de direkta/indirekta ekonomiska kostnaderna:

Vid beräkning av värdet av säkerheten i sig ska bedömningen av huruvida föreliggande uppskattningar är rimliga eller ej utgå från följande faktorer:

— Uppskattningarna ska vara knutna till ett system för värdering av en minskad risk för dödsfall inom transportsektorn och följa ett förfarande som utgår från värdet på betalningsviljan enligt uttalade preferenser.

— Det stickprov som görs när värdena tas fram ska vara representativt för den berörda populationen. Framför allt måste stickprovet avspegla populationens ålder/inkomstfördelning och andra relevanta socioekonomiska/demografiska kännetecken.

— Metod för att räkna fram värdet av betalningsviljan: Undersökningen ska vara utformad så att frågorna är tydliga och meningsfulla för de svarande.

Direkta och indirekta ekonomiska kostnader ska uppskattas utifrån de faktiska kostnader som samhället står för.

5.3 Definitioner

5.3.1 *kostnad för miljöskador*: kostnader som järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare, enligt uppskattning baserad på erfarenhet, står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.

5.3.2 *kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur*: kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller ny infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som den som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick den befann sig i före olyckan, ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.

5.3.3 *kostnad för förseningar till följd av olyckor*: det monetära värdet av förseningar för användarna av järnvägstransporter (passagerare och fraktföretag) till följd av olyckor, uträknad enligt följande modell:

VT = det monetära värdet av kortare restid

Tidens värde för en tågpassagerare (per timme)

VT_P = [VT för passagerare som reser till och från arbetet] * [genomsnittlig procentandel passagerare som reser till och från arbetet per år] + [VT för passagerare som inte reser till eller från arbetet] * [genomsnittlig procentandel passagerare som inte reser till och från arbetet per år]

VT_P mäts i euro per passagerare och timme.

Med *passagerare som reser till och från arbetet* avses en passagerare som reser i samband med sin yrkesverksamhet med undantag av pendling.

Tidens värde för ett godståg (per timme)

VT_F = [VT för godståg] * [(ton-km)/(tåg-km)]

VT_F mäts i euro per godston och timme.

Genomsnittligt ton gods som transporteras per tåg på ett år = (ton-km)/(tåg-km).

CM = Kostnaden för en tågförsening på en minut

Passagerartåg

CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(passagerar-km)/(tåg-km)]

Genomsnittligt antal passagerare per tåg på ett år = (passagerar-km)/(tåg-km).

Godståg

CM_F = K2 * (VT_F/60)

Faktorerna K1 och K2 ligger mellan värdet av tiden och värdet av förseningen, uppskattade vid undersökningar av uttalad preferens, för att ta hänsyn till att tidsförlusten till följd av förseningar betraktas som betydligt mer negativ än normal restid.

Kostnad för förseningar till följd av en olycka = CM_P * (ett passagerartågs försening i minuter) + CM_F * (ett godstågs försening i minuter)

Modellens tillämpningsområde

Kostnaden för förseningar ska beräknas för allvarliga olyckor enligt följande:

— Faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckor inträffade, uppmätta vid ändstationen.

— Faktiska förseningar eller, om detta inte är möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

6.1 *tågskyddssystem (TPS)*: ett system som genomdriver efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar.

6.2 *ombordsystem*: system som hjälper föraren att observera signalering utmed banan och signalering inne i hytten och därigenom tillhandahåller skydd av farliga punkter och upprätthållande av hastighetsbegränsningar. Tågskyddssystem ombord på tåget kan beskrivas på följande sätt:

a) *Varning*: automatisk varning till föraren.

b) *Varning och automatiskt stopp*: automatisk varning till föraren och automatiskt stopp när tåget passerar en stoppsignal.

c) *Varning och automatiskt stopp och punktvis hastighetsövervakning*: skydd av farliga punkter, där punktvis hastighetsövervakning avser övervakning av hastigheten vid vissa platser (hastighetsfällor) när tåget närmar sig en signal.

d) *Varning och automatiskt stopp och kontinuerlig hastighetsövervakning*: skydd av farliga punkter och kontinuerlig övervakning av hastighetsbegränsningar på linjen, där kontinuerlig hastighetsövervakning avser kontinuerlig angivelse och upprätthållande av den högsta tillåtna målhastigheten på alla delar av linjen.

Typ d betraktas som ett system för automatisk tågkontroll (ATP).

6.3 *plankorsning*: en korsning på samma nivå mellan en väg eller övergång och en järnväg, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan plattformar på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.

6.4 *väg*: för olycksstatistiken rörande järnvägar, en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även angränsande gång- och cykelbanor.

6.5 *övergång*: en färdväg som inte är en väg och som är till för människor, djur, fordon eller maskiner.

6.6 *plankorsning med passiva skyddsanordningar*: en plankorsning utan någon form av varningssystem eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen.

6.7 *plankorsningar med aktiva skyddsanordningar*: en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.

— Skydd i form av fysiska anordningar:
  — Halva eller hela bommar.
  — Grindar.
— Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:
  — Synliga skyddsanordningar: Ljussignaler.
  — Hörbara skyddsanordningar: klockor, signaler, sirener m.m.

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

a) *Manuella*: plankorsningar där skydd och varningssignaler mot vägen aktiveras manuellt av en järnvägsanställd.

b) *Automatiska med varningssignaler mot vägen*: plankorsningar där varningssignaler mot vägen aktiveras av det ankommande tåget.

c) *Automatiska med skydd mot vägen*: plankorsningar där skydd mot vägen aktiveras av det ankommande tåget. Detta ska inbegripa plankorsningar med både skydd mot vägen och varningssignaler mot vägen.

d) *Med hinderkontroll*: en plankorsning där en signal eller annat tågskyddssystem tillåter ett tåg att passera först när plankorsningen är helt skyddad från vägsidan och fri från intrång.

7. **Definitioner av måttenheter**

7.1 *tågkilometer*: måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan avgångsstation och slutstation användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterande landets territorium ska beaktas.

7.2 *passagerarkilometer*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare över en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterande landets territorium ska beaktas.

7.3 *linjekilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. För flerspåriga järnvägslinjer ska endast avståndet mellan avgångsstationen och slutstationen räknas.

7.4 *spårkilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. Alla spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.”