

32009L0149

28.11.2009.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 313/65

DIREKTIVA KOMISIJE 2009/149/EZ**od 27. studenoga 2009.****o izmjeni Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u vezi sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima i zajedničkim metodama izračunavanja troškova nesreće****(Tekst značajan za EGP)**

KOMISIJA EUROPSKIH ZAJEDNICA,

uzimajući u obzir Ugovor o osnivanju Europske zajednice,

uzimajući u obzir Direktivu 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 5. stavak 2.,

uzimajući u obzir preporuku Europske agencije za željeznice (ERA/REC/SAF/02-2008) od 29. rujna 2008.,

budući da:

(1) U članku 5. stavku 2. Direktive 2004/49/EZ, kako je ispravljen, predviđa se mogućnost izmjene Priloga I. navedenoj Direktivi, kako bi se uključile zajedničke definicije zajedničkih sigurnosnih pokazatelja (CSI) i metode izračunavanja troškova nesreće.

(2) U skladu s člankom 5. stavkom 1. Direktive 2004/49/EZ potrebno je prikupiti informacije o zajedničkim pokazateljima sigurnosti kako bi se olakšala ocjena postizanja zajedničkih sigurnosnih ciljeva (CST). U skladu s člankom 7. stavkom 3. navedene Direktive, zajedničkim sigurnosnim ciljevima mora se priložiti ocjena gospodarskog učinka u smislu društvene prihvatljivosti rizika. Glavna bi svrha zajedničkih sigurnosnih pokazatelja bila mjerenje sigurnosti i olakšavanje ocjene gospodarskog učinka zajedničkih sigurnosnih pokazatelja. Stoga je potrebno odmaknuti se od pokazatelja koji se odnose na troškove svih nesreća koje snose željeznice prema pokazateljima koji se odnose na gospodarski učinak nesreća na društvo.

(3) Pripisivanje novčanih vrijednosti poboljšanoj sigurnosti treba promatrati u kontekstu ograničenih proračunskih

sredstava za aktivnosti javnog poretka. Stoga je potrebno razvrstati različite aktivnosti prema prioritetima, kako bi se odabrale inicijative koje osiguravaju učinkovitu raspodjelu sredstava.

(4) Člankom 9. Uredbe (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o agenciji) ⁽²⁾, Agencija se ovlašćuje za uspostavljanje mreže s nacionalnim tijelima nadležnim za sigurnost i nacionalnim tijelima nadležnim za istraživanje, kako bi se utvrdio sadržaj zajedničkih sigurnosnih pokazatelja navedenih u Prilogu I. Direktivi 2004/49/EZ. Kao odgovor na to ovlaštenje, Agencija je 29. rujna 2008. donijela preporuku o izmjeni Priloga I. Direktivi 2004/49/EZ: zajedničke definicije za zajedničke sigurnosne pokazatelje i metode za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća (ERA/REC/SAF/02-2008).

(5) Stoga je potrebno izmijeniti Prilog I. Direktivi 2004/49/EZ.

(6) Mjere predviđene ovom Direktivom u skladu su s mišljenjem Odbora osnovanog na temelju članka 21. Direktive 96/48/EZ,

DONIJELA JE OVU DIREKTIVU:

Članak 1.

Prilog I. Direktivi 2004/49/EZ zamjenjuje se tekстом u Prilogu ovoj Direktivi.

Članak 2.

1. Države članice donose i objavljuju zakone i druge propise potrebne za usklađivanje s ovom Direktivom najkasnije do 18. lipnja 2010. One Komisiji odmah dostavljaju tekst tih odredaba i korelacijsku tablicu između tih odredaba i ove Direktive.

⁽¹⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 44.

⁽²⁾ SL L 164, 30.4.2004., str. 1.

Kad države članice donose ove odredbe, one sadržavaju uputu na ovu Direktivu ili se uz njih navodi takva uputa. Načine tog upućivanja određuju države članice.

2. Države članice Komisiji dostavljaju tekst glavnih odredaba nacionalnog prava koje donesu u području na koje se odnosi ova Direktiva.

Članak 3.

Ova Direktiva stupa na snagu dvadesetog dana nakon objave u *Službenom listu Europske unije*.

Članak 4.

Ova je Direktiva upućena državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 27. studenoga 2009.

Za Komisiju
Antonio TAJANI
Potpredsjednik

PRILOG

„PRILOG I.

ZAJEDNIČKI SIGURNOSNI POKAZATELJI

Tijela nadležna za sigurnost svake godine izvješćuju o zajedničkim sigurnosnim pokazateljima. Prvo izvještajno razdoblje je 2010.

Ako se podnose pokazatelji koji se odnose na aktivnosti iz članka 22. stavka 2. točaka (a) i (b), njih treba prikazati odvojeno.

Ako se nakon podnošenja izvješća otkriju nove činjenice ili pogreške, tijela nadležna za sigurnost prvom odgovarajućom prilikom mijenjaju ili ispravljaju pokazatelje za određenu godinu, a najkasnije u sljedećem godišnjem izvješću.

Za pokazatelje koji se odnose na nesreće navedene pod rubrikom 1 primjenjuje se Uredba (EZ) br. 91/2003 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. prosinca 2002. o statistici željezničkog prijevoza ⁽¹⁾ ako su podaci raspoloživi.

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

1.1. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) značajnih nesreća i raščlamba na sljedeće vrste nesreća:

- sudari vlakova, uključujući sudare s preprekama unutar slobodnog profila,
- iskliznuća vlakova,
- nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima, uključujući nesreće u kojima sudjeluju pješaci na željezničko-cestovnim prijelazima,
- nesreće osoba koje prouzroče željeznička vozila u pokretu, osim samoubojstava,
- požari u željezničkim vozilima,
- ostalo.

O svakoj se značajnoj nesreći izvješćuje prema vrsti primarne nesreće, čak i ako su posljedice sekundarne nesreće ozbiljnije, npr. požar nakon iskliznuća vlaka.

1.2. Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) teško ozlijeđenih i smrtno stradalih osoba prema vrsti nesreće, razvrstano u sljedeće kategorije:

- putnici (također u odnosu na ukupan broj putničkih kilometara i putničkih vlak-kilometara),
- zaposlenici, uključujući vanjski ugovoreno osoblje,
- korisnici željezničko-cestovnih prijelaza,
- neovlaštene osobe na objektima željeznice,
- ostali.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima) nesreća kod prijevoza opasnih tvari, podijeljeno na sljedeće kategorije:

- nesreće u kojima sudjeluje najmanje jedno željezničko vozilo koje prevozi opasne tvari, kako je definirano u Dodatku,
- broj takvih nesreća u kojima je došlo do ispuštanja opasnih tvari.

⁽¹⁾ SL L 14, 21.1.2003., str. 1.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

Ukupan i relativan broj samoubojstava (prema vlak-kilometrima).

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

Ukupan i relativan broj (prema vlak-kilometrima):

- slomljenih tračnica,
- spojnica,
- ispad signalizacije u nesigurno stanje,
- prolaza pored signala koji zabranjuju daljnju vožnju,
- slomljenih kotača i osovina na željezničkim vozilima u prometu.

Potrebno je izvijestiti o svim pretkazivačima nesreća, kako o onima koji za posljedicu imaju nesreću, tako i o onima koji ju nemaju. O pretkazivačima koji za posljedicu imaju nesreću izvješćuje se u skladu sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima za pretkazivače; o nesrećama koje su se dogodile, ako su značajne, izvješćuje se u skladu sa zajedničkim sigurnosnim pokazateljima za nesreće iz točke 1.

5. Pokazatelji za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

Ukupno u eurima i relativno (u odnosu na vlak-kilometre):

- broj smrtno stradalih osoba i teških ozljeda pomnožen s vrijednošću sprečavanja stradanja (VPC),
- troškovi štete po okoliš,
- troškovi materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi,
- troškovi kašnjenja kao posljedice nesreća.

Tijela nadležna za sigurnost izvješćuju ili o gospodarskom učinku svih nesreća ili samo o gospodarskom učinku značajnijih nesreća. U godišnjem izvješću iz članka 18. potrebno je točno naznačiti koja od te dvije mogućnosti je odabrana.

VPC je vrijednost koju društvo pripisuje sprečavanju stradanja i kao takva nije referentna u slučaju nadoknade štete između sudionika u nesrećama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

6.1. Postotak pruga koje imaju u uporabi automatsku zaštitu vlaka (ATP), postotak vlak-kilometara uz uporabu ATP sustava.

6.2. Broj željezničko-cestovnih prijelaza (ukupan, po kilometru pruge i kolosiječnom kilometru) prema sljedećih osam vrsta:

(a) aktivni (zaštićeni) željezničko-cestovni prijelazi s:

- i. automatskim upozorenjem korisnika;
- ii. automatskom zaštitom korisnika;
- iii. automatskom zaštitom i upozorenjem korisnika;
- iv. automatskom zaštitom i upozorenjem korisnika, te zaštitom pruge;
- v. ručnim upozorenjem korisnika;
- vi. ručnom zaštitom korisnika;
- vii. ručnom zaštitom i upozorenjem korisnika;

(b) pasivni (nezaštićeni) željezničko-cestovni prijelazi.

7. Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću

Unutarnji nadzor koji provode upravitelji infrastrukture i željeznički prijevoznici kako je utvrđeno u dokumentaciji o sustavu upravljanja sigurnošću. Ukupan broj provedenih nadzora i broj kao postotak traženih (i/ili planiranih) nadzora.

8. Definicije

Zajedničke definicije za CSI-je i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća navedene su u Dodatku.

Dodatak

Zajedničke definicije za CSI-je i metode izračunavanja gospodarskog učinka nesreća

1. Pokazatelji koji se odnose na nesreće

- 1.1. ‚Značajna nesreća‘ znači svaka nesreća u kojoj je uključeno najmanje jedno željezničko vozilo u pokretu, a koja za posljedicu ima najmanje jednu smrtno stradalu ili teško ozlijeđenu osobu, ili veliku štetu na željezničkim vozilima, pruzi ili drugim postrojenjima ili okolišu, ili veće smetnje u prometu. Nesreće u radionicama, skladištima i spremištima su isključene.
- 1.2. ‚Velika šteta na željezničkim vozilima, pruzi, drugim postrojenjima ili okolišu‘ znači šteta koja odgovara iznosu od EUR 150 000 ili većem.
- 1.3. ‚Veće smetnje u prometu‘ znači obustavljanje usluga prijevoza vlakom na glavnoj željezničkoj pruzi u trajanju od šest sati ili dulje.
- 1.4. ‚Vlak‘ znači jedno ili više željezničkih vozila koje vuče jedna ili više lokomotiva ili jedan ili više tračničkih vozila ili jedno tračničko vozilo koje vozi samo, koji prometuje pod određenim brojem ili pod posebnom oznakom od početne utvrđene točke do krajnje utvrđene točke. Lokomotiva koja vozi sama, smatra se vlakom.
- 1.5. ‚Sudar vlaka, uključujući sudare s preprekama unutar slobodnog profila‘ znači sudar vlakova prednjim dijelom, sudar prednjeg dijela sa stražnjim dijelom ili sudar postrance između dijela vlaka i dijela drugog vlaka, ili s:
 - i. manevarskim sastavom,
 - ii. objektima koji su pričvršćeni ili se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini (osim na željezničko-cestovnim prijelazima, ako ih je tijekom prelaženja izgubilo vozilo ili korisnik prijelaza).
- 1.6. ‚Iskliznuće vlaka‘ znači svaki slučaj gdje najmanje jedan kotač vlaka ispadne s tračnice.
- 1.7. ‚Nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima‘ znači nesreće na željezničko-cestovnim prijelazima u koje su uključene najmanje jedno željezničko vozilo te jedno ili više vozila koja prelaze preko prijelaza, drugi korisnici prijelaza, kao što su pješaci, ili drugi objekti koji se privremeno nalaze na pruzi ili u njezinoj blizini, a koje su izgubila vozila/korisnici tijekom prelaženja preko prijelaza.
- 1.8. ‚Nesreće osoba koje su prouzročila željeznička vozila u pokretu‘ znači nesreće koje dožive jedna ili više osoba kada ih udari željezničko vozilo ili predmet koji je pričvršćen na vozilo ili se s njega otkacio. Uključene su osobe koje su pale sa željezničkih vozila, kao i osobe koje su pale ili su ih udarili nepričvršćeni predmeti tijekom putovanja u vozilima.
- 1.9. ‚Požari na željezničkim vozilima‘ znači požari i eksplozije u željezničkim vozilima (uključujući i njihov teret) tijekom vožnje između odlaznog kolodvora do odredišta, uključujući i razdoblja stajanja na odlaznom kolodvoru, odredištu ili međustajalištima, kao i tijekom ranžiranja.
- 1.10. ‚Ostale vrste nesreća‘ znači sve nesreće osim već navedenih (sudari vlakova, iskliznuća vlakova, na željezničko-cestovnim prijelazima, nesreće koje dožive osobe, a koje uzrokuju željeznička vozila u pokretu i požari na željezničkim vozilima).
- 1.11. ‚Putnik‘ znači svaka osoba koja putuje željeznicom, osim članova osoblja vlaka. U svrhu statističkih podataka o nesrećama, tu su uključeni su i putnici koji se pokušavaju ukrcati na vlak ili iskrcati s vlaka koji je u pokretu.
- 1.12. ‚Zaposlenici (uključeno je osoblje ugovaratelja te samozaposleni ugovaratelji)‘ znači sve osobe čije je zaposlenje povezano sa željeznicom i koje se u trenutku nesreće nalaze na radnom mjestu. To uključuje osoblje vlaka i osobe koje rukuju željezničkim vozilima i postrojenjima infrastrukture.
- 1.13. ‚Korisnici željezničko-cestovnih prijelaza‘ znači sve osobe koje koriste prijelaz radi prelaženja željezničke pruge bilo kojim prijevoznim sredstvom ili pješice.
- 1.14. ‚Neovlaštene osobe na objektima željeznice‘ znači sve osobe koje se nalaze na objektima željeznice gdje je nazočnost zabranjena, osim korisnika željezničko-cestovnih prijelaza.

1.15. ‚Ostale (treće osobe)‘ znači sve osobe koje nisu definirane kao ‚putnici‘, ‚zaposlenici, uključujući osoblje ugovaratelja‘, ‚korisnici željezničko-cestovnog prijelaza‘ ili ‚neovlaštene osobe na objektima željeznice‘.

1.16. ‚Smrtni slučajevi (smrtno stradala osoba)‘ znači svaka osoba koja je od posljedica nesreće preminula odmah ili u roku od 30 dana, osim samoubojstva.

1.17. ‚Ozljeđe (teško ozlijeđena osoba)‘ znači svaka ozlijeđena osoba koja je zbog nesreće boravila u bolnici dulje od 24 sata, osim zbog pokušaja samoubojstva.

2. Pokazatelji koji se odnose na opasne tvari

2.1. ‚Nesreća koja uključuje prijevoz opasnih tvari‘ znači svaka nesreća ili poremećaj koju je potrebno prijaviti u skladu s RID-om ⁽¹⁾/ADR-om, odjeljkom 1.8.5.

2.2. ‚Opasne tvari‘ znači one tvari i proizvodi čiji je prijevoz zabranjen RID-om, ili dopušten samo pod uvjetima propisanim u njemu.

3. Pokazatelji koji se odnose na samoubojstva

3.1. ‚Samoubojstvo‘ znači čin namjernog ozljeđivanja samog sebe koji za posljedicu ima smrt, kako ga je zabilježilo i razvrstalo nadležno državno tijelo.

4. Pokazatelji koji se odnose na pretkazivače nesreća

4.1. ‚Slomljena tračnica‘ znači svaka tračnica koje je podijeljena na dva ili više dijelova ili svaka tračnica s kojih se odvojio dio metala, a što je prouzročilo slobodan prostor na voznoj površini veći od 50 mm po duljini i veći od 10 mm po dubini.

4.2. ‚Izbacivanje kolosijeka‘ znači oštećenja koja se odnose na neprekinutost i geometriju kolosijeka, zbog kojih je potrebno kolosijek zatvoriti ili odmah smanjiti dozvoljenu brzinu kako bi se sačuvala sigurnost.

4.3. ‚Ispad signalizacije u nesigurno stanje‘ znači svaki ispad signalno-sigurnosnog sustava (na infrastrukturi ili željezničkim vozilima), koje za posljedicu imaju pokazivanje manje ograničavajućih signalnih informacija od zahtijevanih.

4.4. ‚Prolazak pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju (SPAD)‘ znači svaka situacija kada bilo koji dio vlaka nastavi vožnju izvan dopuštenog kretanja.

Nedopušteno kretanje znači prolazak:

— pored svjetlosnog signala u boji ili likovnog signala uz prugu koji upozoravaju na opasnost, pokazuju naredbu STOJ, tamo gdje sustav automatske kontrole vlakova (ATCS) ili sustav ATP nisu u pogonu,

— kraja dopuštenog sigurnog kretanja, koje je utvrđeno u sustavu ATCS ili ATP,

— pored točke koja je priopćena pismenim ili usmenim odobrenjem utvrđenim u propisima,

— pored ploče sa znakom obaveznog zaustavljanja (ublaživači udara nisu uključeni) ili ručnih signala.

Slučajevi gdje vozila bez priključene vučne jedinice ili nezaposjednuti vlak prođu pored signala koji zabranjuje daljnju vožnju nisu uključeni. Nisu uključeni ni slučajevi gdje signal iz bilo kojeg razloga pravovremeno ne ukaže na zabranu daljnje vožnje i time omogućiti strojovođi da zaustavi vlak prije signala.

Nacionalna tijela nadležna za sigurnost mogu odvojeno izvješćivati o navedena četiri slučaja nedopuštenog kretanja, a moraju izvjestiti najmanje o zbirnom pokazatelju koji sadrži podatke o sve četiri stavke.

4.5. ‚Slomljeni kotači i slomljene osovine‘ znači svi lomovi koji utječu na glavne dijelove kotača ili osovine i stvaraju rizik od nesreće (iskliznuće ili sudar).

⁽¹⁾ RID, Odredbe koje se odnose na međunarodni prijevoz opasnih tvari željeznicom, kako su donesene Direktivom 2008/68/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 24. rujna 2008. o prijevozu opasnih tvari unutarnjim vodama (SL L 260, 30.9.2008., str. 13.)

5. Zajedničke metodologije za izračunavanje gospodarskog učinka nesreća

5.1. Vrijednost sprečavanja stradavanja (VPC) sastoji se od:

1. Vrijednosti sigurnosti *per se*: vrijednosti spremnosti na plaćanje (WTP) na temelju studija navedenih preferencija, koje su provedene u državama članicama na koje se primjenjuju.
2. Izravni i neizravni gospodarski troškovi: vrijednosti troškova procijenjenih u državi članici, koji se sastoje od:
 - troškova liječenja i oporavka,
 - sudskih troškova, troškova policije, privatnih istraga o sudaru i troškova službe za hitne slučajeve te administrativnih troškova osiguranja,
 - gubitaka u proizvodnji: vrijednost robe i usluga za društvo, koje je osoba mogla proizvesti ili pružiti da se nesreća nije dogodila.

5.2. Zajednička načela za ocjenu vrijednosti sigurnosti *per se* i izravni/neizravni gospodarski troškovi:

Za vrijednost sigurnosti *per se*, ocjena jesu li raspoložive procjene odgovarajuće ili ne, temelji se na sljedećim razmatranjima:

- procjene se odnose na sustav za vrednovanje smanjivanja rizika od smrtnosti u sektoru prometa i slijede pristup WTP-a u skladu s metodama navedenih preferencija,
- korišteni uzorak ispitanika glede vrijednosti reprezentativan je za dotičnu populaciju. Uzorak naročito mora odražavati raspodjelu prema dobi/dohotku zajedno s ostalim mjerodavnim društveno gospodarskim/demografskim značajkama populacije,
- metode za dobivanje vrijednosti WTP-a: anketa mora biti sastavljena tako da su pitanja ispitanicima jasna/razumljiva.

Izravni i neizravni gospodarski troškovi procjenjuju se na temelju stvarnih troškova koje snosi društvo.

- 5.3. 'Trošak štete po okoliš' znači troškovi koje moraju pokriti željeznički prijevoznici/upravitelji infrastrukture i koji se procjenjuju na temelju njihovog iskustva, kako bi se oštećeno područje ponovno vratilo u stanje prije željezničke nesreće.
- 5.4. 'Trošak materijalne štete na željezničkim vozilima ili infrastrukturi' znači trošak osiguravanja novih željezničkih vozila ili infrastrukture s jednakom funkcionalnošću i tehničkim parametrima koje su imala ona koja se više ne mogu popraviti te trošak ponovne uspostave stanja željezničkih vozila ili infrastrukture koji se mogu popraviti u stanje prije nesreće. I jedno i drugo ocjenjuju željeznički prijevoznici/upravitelji infrastrukture na temelju svog iskustva. Također su uključeni i troškovi zakupa željezničkih vozila zbog neraspoloživosti vozila nastale zbog njihovog oštećenja.
- 5.5. 'Trošak kašnjenja kao posljedice nesreća' znači novčana vrijednost kašnjenja koju su pretrpjeli korisnici željezničkog prijevoza (putnici i korisnici prijevoza tereta) kao posljedicu nesreća, a izračunava se prema sljedećem modelu:

VT = novčana vrijednost uštede vremena putovanja

Vrijednost vremena za putnike u vlaku (po satu)

$VT_p = [VT \text{ poslovnih putnika}] * [\text{Prosječni postotak poslovnih putnika godišnje}] + [VT \text{ putnika koji ne putuju poslom}] * [\text{Prosječni postotak putnika koji ne putuju poslom godišnje}]$

VT se mjeri u eurima po putniku po satu

Vrijednost vremena za teretni vlak (po satu)

$VT_f = [VT \text{ teretnih vlakova}] * [(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})]$

VT se mjeri u eurima po toni tereta po satu

Prosječni broj tona tereta prevezenog vlakom u jednoj godini = $(\text{tonski kilometar}) / (\text{vlak-kilometar})$

C_M = trošak jedne minute kašnjenja vlaka

Putnički vlak

$C_{MP} = K_1 * (VT_p / 60) * (\text{putnički kilometar}) / (\text{kilometar vlaka})$

Prosječan broj putnika po vlaku u jednoj godini = (putnički kilometar)/(vlak-kilometar)

Teretni vlak

$$C_{MF} = K_2 \cdot (VT_F / 60)$$

Faktori K_1 i K_2 su između vrijednosti vremena i vrijednosti kašnjenja, kako je procijenjeno u studijama navedenih preferencija, kako bi se u obzir uzelo da se izgubljeno vrijeme kao posljedica kašnjenja smatra znatno negativnijim od uobičajenog vremena putovanja.

Troškovi kašnjenja zbog nesreće = C_{MP} * (minute kašnjenja putničkih vlakova) + C_{MF} * (minute kašnjenja teretnih vlakova)

Područje primjene modela

Troškovi kašnjenja izračunavaju se za sve nesreće, kako one značajne, tako i ostale.

Kašnjenja se izračunavaju na sljedeći način:

- stvarna kašnjenja na željezničkim prugama na kojima su se dogodile nesreće,
- stvarna kašnjenja ili, ako to nije moguće, procijenjena kašnjenja na ostalim pogodnim prugama.

6. Pokazatelji koji se odnose na tehničku sigurnost infrastrukture i njezinu provedbu

- 6.1. ‚Automatska zaštita vlaka‘ (ATP) znači sustav kojim se provodi poštivanje signala i ograničenja brzine putem nadzora brzine, uključujući automatsko zaustavljanje kod signala.
- 6.2. ‚Željezničko-cestovni prijelaz‘ znači svako križanje u razini između željezničke pruge i prolaza, kako ga priznaje upravitelj infrastrukture i koji je otvoren za javne ili privatne korisnike. Prolazi između perona na kolodvorima su isključeni, kao i prolazi preko kolosijeka koji su namijenjeni isključivo zaposlenicima.
- 6.3. ‚Prolaz‘ znači svaka javna ili privatna cesta, ulica ili auto-cesta, uključujući pješačke i biciklističke staze ili druge rute namijenjene prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva.
- 6.4. ‚Aktivan željezničko-cestovni prijelaz‘ znači željezničko-cestovni prijelaz na kojemu su korisnici prijelaza zaštićeni od ili upozoreni na nailazeći vlak putem aktiviranja naprava, kada prijelaz preko raskrižja nije siguran za korisnika.
 - Zaštita s uporabom fizičkih naprava:
 - branici ili polubranici,
 - zaštitne ograde.
 - Upozorenje uporabom ugrađene opreme na željezničko-cestovnim prijelazima:
 - vidljive naprave: svjetla,
 - zvučne naprave: zvana, sirene, trube, itd.,
 - fizičke naprave, npr. vibracija zbog uspornika.

Aktivni željezničko-cestovni prijelazi razvrstani su kako slijedi:

1. ‚Željezničko-cestovni prijelaz s automatskom zaštitom i/ili upozorenjem korisnika‘ znači željezničko-cestovni prijelaz, kod kojih zaštitu i/ili upozorenje pri prelasku aktivira nadolazeći vlak.

Ti su željezničko-cestovni prijelazi razvrstani kao:

- i. automatsko upozorenje korisnika;
- ii. automatska zaštita korisnika;
- iii. automatska zaštita i upozorenje korisnika;
- iv. automatska zaštita i upozorenje korisnika i zaštita pruge.

‚Zaštita pruge‘ znači signal ili drugi sustav zaštite vlaka kojim se dopušta prolazak vlaka samo ako je željezničko-cestovni prijelaz zaštićen za korisnika i prohodan; potonji je onemogućen nadzorom i/ili otkrivanjem prepreke.

2. ‚Željezničko-cestovni prijelaz s ručnom zaštitom i/ili upozorenjem‘ znači željezničko-cestovni prijelaz na kojem se zaštita i/ili upozorenje aktivira ručno i gdje ne postoji međusobno ovisan željeznički signal koji vlaku pokazuje da je nastavak vožnje moguć samo pri aktiviranju zaštite i/ili upozorenja na željezničko-cestovnom prijelazu.

Ti su željezničko-cestovni prijelazi razvrstani kao:

v. ručno upozorenje korisnika;

vi. ručna zaštita korisnika;

vii. ručna zaštita i upozorenje korisnika.

- 6.5. ‚Pasivni željezničko-cestovni prijelazi‘ znači željezničko-cestovni prijelazi bez ikakvog sustava upozorenja/zaštite koji se aktivira kada prijelaz preko njega nije siguran za korisnike.

7. **Pokazatelji koji se odnose na upravljanje sigurnošću**

- 7.1. ‚Nadzor‘ znači sustavan, nezavisan i dokumentiran postupak dobivanja dokaza o nadzoru te njihova objektivna ocjena, kako bi se utvrdilo u kojem opsegu su ispunjeni kriteriji nadzora.

8. **Definicije mjernih jedinica**

- 8.1. ‚Vlak-kilometar‘ znači mjerna jedinica koja predstavlja kretanje vlaka na udaljenosti od jednog kilometra. Udaljenost koja se koristi je stvarno prijeđena udaljenost, ako je raspoloživo; inače se koristi standardna udaljenost mreže između mjesta polaska i odredišta. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.
- 8.2. ‚Putnički kilometar‘ znači mjerna jedinica koja predstavlja prijevoz jednog putnika željeznicom na udaljenosti od jednog kilometra. U obzir se uzima samo udaljenost na državnom području države izvjestiteljice.
- 8.3. ‚Kilometar pruge‘ znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Kod željezničkih pruga s više kolosijeka računa se samo udaljenost između mjesta polaska i odredišta.
- 8.4. ‚Kolosiječni kilometar‘ znači u kilometrima izmjerena duljina željezničke mreže u državama članicama, čije je područje primjene utvrđeno u članku 2. Računa se svaki kolosijek željezničke pruge s više kolosijeka.
-