

DIRECTIVE

DIRECTIVA 2009/149/CE A COMISIEI

din 27 noiembrie 2009

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 costului accidentelor

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității 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),

având în vedere recomandarea Agenției Europene a Căilor Ferate (ERA/REC/SAF/02-2008) din 29 septembrie 2008,

întrucât:

(1) Articolul 5 alineatul (2) din Directiva 2004/49/CE, astfel cum a fost corectată, prevede posibilitatea revizuirii anexei I la directiva menționată pentru a se include definiții comune ale indicatorilor de siguranță comuni (ISC) și ale metodelor comune de calcul al costului accidentelor.

(2) În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE, informațiile privind ISC trebuie colectate pentru a facilita evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță comune (OSC). În conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din directiva menționată, ISC trebuie să fie însoțite de o evaluare a impactului economic în termeni de acceptare a riscului în societate. Obiectivul principal al ISC trebuie 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 indicatori legați de costurile tuturor accidentelor care trebuie suportate de căile ferate la indicatori legați de impactul economic al accidentelor asupra societății.

(3) Atribuirea unei valori bănești siguranței ameliorate trebuie privită în contextul resurselor bugetare limitate

ale acțiunilor de politică publică. De aceea, pentru a selecționa inițiative care să garanteze alocarea eficientă a resurselor, devine necesară stabilirea ordinii de prioritate a diferitelor acțiuni.

(4) Articolul 9 din 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) ⁽²⁾ acordă agenției un mandat pentru a stabili o rețea cu autoritățile naționale responsabile pentru siguranță și autoritățile naționale responsabile cu investigațiile, în scopul de a defini conținutul ISC enumerați în anexa I la Directiva 2004/49/CE. Ca urmare a acestui mandat, la 29 septembrie 2008, agenția a prezentat recomandarea sa cu privire la revizuirea anexei I la Directiva 2004/49/CE: definiții comune pentru ISC și metode comune de calcul al impactului economic al accidentelor (ERA/REC/SAF/02-2008).

(5) Prin urmare, anexa I la Directiva 2004/49/CE trebuie modificată.

(6) Măsurile prevăzute de prezenta directivă sunt în conformitate cu avizul comitetului instituit prin articolul 21 din Directiva 96/48/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DIRECTIVĂ:

Articolul 1

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

Articolul 2

(1) Statele membre adoptă și publică actele cu putere de lege și actele administrative necesare pentru a se conforma prezentei directive până la 18 iunie 2010. Statele membre comunică de îndată Comisiei textele acestor acte, precum și un tabel de corespondență între respectivele acte și prezenta directivă.

⁽¹⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

⁽²⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

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.

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, 27 noiembrie 2009.

Pentru Comisie
Antonio TAJANI
Vicepreședinte

ANEXĂ

„ANEXA I

INDICATORI COMUNI DE SIGURANȚĂ

Indicatorii comuni de siguranță se raportează anual de către autoritățile de siguranță. Prima perioadă de raportare este 2010.

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 corecți de autoritatea de siguranță cu prima ocazie convenabilă și cel târziu în următorul raport anual.

Pentru indicatorii referitori la accidente prevăzuți în rubrica 1, Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar ⁽¹⁾ se aplică în măsura în care informațiile sunt disponibile.

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:

- coliziuni de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabariturii de liberă trecere;
- deraieri de trenuri;
- accidente la trecerile la nivel, inclusiv accidente în care sunt implicați pietoni la trecerile la nivel;
- accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare, cu excepția sinuciderilor;
- 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)];
- angajați, inclusiv personalul contractanților;
- utilizatori ai trecerilor la nivel;
- persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare;
- altele.

2. Indicatori referitori la mărfuri periculoase

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

- accidente 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.

⁽¹⁾ JO L 14, 21.1.2003, p. 1.

3. Indicatori referitori la sinucideri

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

4. Indicatori referitori la elementele precursoare ale accidentelor

Număr total și relativ (pe kilometru-tren) de:

- șine rupte;
- deformări ale șinelor;
- defecțiuni de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului;
- depășiri ale unui semnal de pericol;
- rupturi de roți și osii la materialul rulant în serviciu.

Toate elementele precursoare trebuie raportate, atât cele care conduc la accidente, cât și cele care nu conduc la accidente. Elementele precursoare care conduc la accidente sunt raportate la ISC privind elementele precursoare; dacă sunt grave, accidentele care au loc sunt raportate la ISC privind accidentele la care se face referire la rubrica 1.

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 fie impactul economic al tuturor accidentelor, fie numai impactul economic al accidentelor grave. Această alegere trebuie să fie indicată în mod clar în raportul anual la care se face referire la articolul 18.

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 un sistem de protecție automată a trenurilor (ATP) în funcțiune, procentaj de kilometri-tren utilizând sisteme ATP operaționale.

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

(a) treceri la nivel active, echipate cu:

- (i) sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (ii) sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iii) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iv) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel, precum și protecție pe partea căii ferate;
- (v) sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (vi) sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (vii) sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;

(b) treceri la nivel pasive.

7. **Indicatori referitori la managementul siguranței**

Auditorile interne realizate de administratorii de infrastructură și întreprinderile feroviare, prevăzute în documentația sistemului de management al siguranței. Numărul total de audituri realizate și numărul ca procentaj din auditurile necesare (și/sau planificate).

8. **Definiții**

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

Apendice

Definiții comune ale ISC și metode comune 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. Se exclud accidentele 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. O locomotivă ușoară, respectiv o locomotivă care circulă singură, este considerată tren.
- 1.5. «Coliziune de trenuri, inclusiv coliziuni cu obstacole aflate în spațiul gabaritului de liberă trecere» înseamnă coliziunea frontală, din spate sau laterală între partea unui tren și partea altui tren sau cu:
 - (i) material rulant pentru manevre;
 - (ii) obiecte fixate sau aflate temporar pe calea ferată sau lângă aceasta (dar nu la trecerile la nivel în cazul în care obiectul a fost pierdut de un vehicul sau de un alt utilizator care a folosit trecerea).
- 1.6. «Deraiere de tren» înseamnă orice situație în care cel puțin una dintre roțile trenului părăsește șinele.
- 1.7. «Accidente la trecerile la nivel» înseamnă accidente 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.
- 1.8. «Accidentări de persoane cauzate de material rulant în mișcare» înseamnă accidentarea uneia sau mai multor persoane care sunt lovite de un vehicul feroviar sau de un obiect atașat la acesta, ori care s-a detașat de acesta. Se includ persoanele care cad din vehiculele feroviare, precum și persoanele care cad sau sunt lovite de obiecte detașate în timpul călătoriei la bordul vehiculelor.
- 1.9. «Incendii ale materialului rulant» înseamnă incendiile și exploziile care au loc în vehiculele feroviare (inclusiv încărcătura acestora) atunci când acestea 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 operațiilor de triaj.
- 1.10. «Alte tipuri de accidente» înseamnă toate accidentele altele decât cele deja menționate (coliziuni de trenuri, deraieri de trenuri, accidente la trecerile la nivel, accidentări ale persoanelor cauzate de material rulant în mișcare și incendii ale materialului rulant).
- 1.11. «Călător» înseamnă orice persoană, cu excepția membrilor personalului trenului, care efectuează o călătorie pe calea ferată. Pentru statisticile privind accidentele, sunt incluși călătorii care încearcă să se imbarce/să debarce în/dintr-un tren în mișcare.
- 1.12. «Angajați (se include personalul contractanților și contractanții independenți)» înseamnă orice persoană al cărei loc de muncă este legat de căile ferate și care se află la serviciu în momentul accidentului. Se include personalul trenurilor și persoanele care manipulează materialul rulant și instalațiile de infrastructură.
- 1.13. «Utilizatori ai trecerilor 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.
- 1.14. «Persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare» înseamnă orice persoană prezentă în incinta instalațiilor feroviare în care prezența acesteia este interzisă, cu excepția utilizatorilor trecerilor la nivel.

- 1.15. «Alte persoane (terți)» înseamnă toate persoanele care nu intră în categoriile «călători», «angajați, inclusiv personalul contractanților», «utilizatori ai trecerilor la nivel» sau «persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare».
- 1.16. «Decese (persoană ucisă)» înseamnă orice persoană ucisă pe loc sau care decedează în cel mult 30 de zile în urma unui accident, cu excepția sinuciderilor.
- 1.17. «Vătămări (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.

4. Indicatori referitori la elementele precursore ale accidentelor

- 4.1. «Șine rupte» 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. «Deformări ale șinelor» înseamnă defecte privind continuitatea și geometria șinelor, care necesită închiderea căii sau reducerea imediată a vitezei autorizate pentru menținerea siguranței.
- 4.3. «Defecțiune de semnalizare rezultând într-o stare periculoasă a semnalului» înseamnă orice defecțiune 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» înseamnă orice situație în care o parte a unui tren transgresează depășirea sa autorizată.

Depășire neautorizată înseamnă depășirea:

- unui semnal luminos de cale sau a unui semafor semnalizând pericolul, cu ordinul de oprire, în cazul în care sistemul automat de control al trenului sau sistemul ATP nu este operațional;
- limitei unei depășiri autorizate din motive de siguranță, prevăzute în cadrul unui sistem ATCS sau ATP;
- 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.

Nu se includ cazurile în care vehiculele fără nicio unitate de tracțiune atașată sau trenurile fără personal depășesc 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 oprirea trenului în fața semnalului.

Autoritățile naționale de siguranță pot prezenta rapoarte separate pentru cele patru tipuri de depășiri neautorizate, dar raportează cel puțin un indicator agregat care conține date legate de toate cele patru depășiri în cauză.

- 4.5. «Rupturi de roți și osii» înseamnă rupturi ale elementelor esențiale ale roților sau axei, care creează riscul unui accident (deraiere sau coliziune).

⁽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).

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: costuri evaluate în statele membre, compuse din:
 - 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.

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 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 de extragere a 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. «Costul pagubelor cauzate mediului înconjurător» înseamnă costurile care trebuie suportate de întreprinderile feroviare sau de administratorii infrastructurii, evaluate pe baza experienței lor, pentru a readuce zona afectată la starea sa de dinaintea accidentului.
- 5.4. «Costul pagubelor materiale cauzate materialului rulant sau infrastructurii» înseamnă costurile cu furnizarea unui nou material rulant sau a unei noi infrastructuri cu aceleași funcționalități și parametri tehnici ca și cele care au fost astfel deteriorate încât nu sunt reparabile, precum și costul readucerii în starea de dinaintea accidentului a materialului rulant și a infrastructurii reparabile. Ambele costuri sunt estimate de întreprinderile feroviare sau de administratorii infrastructurii pe baza experienței lor. Sunt de asemenea incluse costurile aferente închirierii de material rulant ca urmare a indisponibilității cauzate de materialul rulant deteriorat.
- 5.5. «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 pe baza modelului următor:

$VT =$ valoarea bănească a timpului câștigat pe durata călătoriei

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

$$VT_p = [VT \text{ a călătorilor care se deplasează în interes de serviciu}] * [\text{Procentul mediu de călători care se deplasează în interes de serviciu pe an}]$$

VT este măsurată în EUR pe călător pe oră

Valoarea timpului pentru un tren de marfă (o oră)

$$VT_f = [VT \text{ a trenurilor de marfă}] * [(\text{tone-km}) / (\text{tren-km})]$$

VT este măsurată în EUR pe tonă de marfă pe oră

Cantitatea medie în tone de marfă transportată per tren într-un an = $(\text{tone-km}) / (\text{tren-km})$

$C_M =$ Costul unui minut de întârziere a trenului

Tren de călători

$$C_{MP} = K_1 * (VT_p / 60) * [(\text{călători-km}) / (\text{tren-km})]$$

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

Tren de marfă

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

Factorii K_1 și K_2 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 = $C_{MP} * (\text{minutele întârziate de trenurile de călători}) + C_{MF} * (\text{minutele întârziate de trenurile de marfă})$

Domeniul de aplicare al modelului

Costul întârzierilor se calculează pentru toate accidentele, atât cele grave, cât și cele ușoare.

Întârzierile se calculează în felul următor:

- întârzierile reale pe căile ferate pe care s-a produs accidentul;
- întârzierile reale sau, dacă nu este posibil, întârzierile estimate pe celelalte căi afectate.

6. Indicators referitori la siguranța tehnică a infrastructurii și la implementarea acesteia

- 6.1. «Protecția automată a trenurilor (ATP)» înseamnă un sistem care aplică respectarea semnalelor și a restricțiilor de viteză prin supravegherea vitezei, inclusiv prin oprirea automată la semnale.
- 6.2. «Trecere la nivel» înseamnă orice intersecție la nivel între un drum 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.
- 6.3. «Pasaj» înseamnă orice drum, stradă sau autostradă publică sau privată, inclusiv căile pietonale și piste pentru bicicliști sau alte rute puse la dispoziție pentru trecerea oamenilor, animalelor, vehiculelor sau utilajelor.
- 6.4. «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:
 - bariere sau semibariere;
 - porți.
 - Avertizarea prin utilizarea unor echipamente fixe instalate la trecerea la nivel:
 - semnale vizuale: lumini;
 - semnale acustice: clopote, sirene, claxoane etc.;
 - dispozitive fizice, de exemplu vibrații datorate denivelărilor șoselei.

Trecerile la nivel active se clasifică în:

1. «trecerea la nivel cu sistem automat de protecție și/sau avertizare a utilizatorilor trecerii», care înseamnă trecerea la nivel pentru care sistemul de protecție și/sau avertizare este activat de sosirea trenului.

Aceste treceri la nivel se clasifică, la rândul lor, astfel:

- (i) sistem automat de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (ii) sistem automat de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iii) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- (iv) sistem automat de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel, precum și protecție pe partea căii ferate.

«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 pe partea utilizatorilor trecerii la nivel și când nicio incursiune nu mai este permisă grație unor mijloace de supraveghere și/sau de detectare a obstacolelor;

2. «treccrea la nivel cu sistem manual de protecție și/sau avertizare a utilizatorilor trecerii», care înseamnă trecerea la nivel pentru care sistemul de protecție și/sau avertizare este activat manual și pentru care nu există un semnal feroviar anclanșat care să-i indice trenului că poate să înainteze numai atunci când sistemul de protecție și/sau avertizare al trecerii la nivel a fost activat.

Aceste treceri la nivel se clasifică, la rândul lor, astfel:

- (v) sistem manual de avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
 - (vi) sistem manual de protecție a utilizatorilor trecerii la nivel;
 - (vii) sistem manual de protecție și avertizare a utilizatorilor trecerii la nivel;
- 6.5. «Trecerea la nivel pasivă», care înseamnă o trecere la nivel fără vreun sistem de avertizare și/sau protecție activat atunci când trecerea nu poate fi folosită de utilizatori în condiții de siguranță.

7. Indicatori referitori la managementul siguranței

- 7.1. «Audit» înseamnă un proces sistematic, independent și documentat pentru obținerea dovezilor de audit și evaluarea acestora în mod obiectiv cu scopul de a determina în ce măsură sunt îndeplinite criteriile de audit.

8. Definițiile bazelor de etalonare

- 8.1. «Tren-km» înseamnă unitatea de măsură care reprezintă deplasarea unui tren pe o distanță de un kilometru. Distanța utilizată este distanța 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.
- 8.2. «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.
- 8.3. «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.
- 8.4. «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.»
-