

## DIREKTIVE

## DIREKTIVA KOMISIJE 2009/149/ES

z dne 27. novembra 2009

**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)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ukrepov javne politike. Zato je treba za izbiro pobud, ki zagotavljajo učinkovito razporeditev virov, prednostno razvrstiti različne ukrepe.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

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 železnicah) <sup>(1)</sup> ter zlasti člena 5(2) Direktive,

- (4) S členom 9 Uredbe (ES) št. 881/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o ustanovitvi Evropske železniške agencije (Uredba o Agenciji) <sup>(2)</sup> se Agencija pooblašča, naj vzpostavi mrežo z nacionalnimi organi, odgovornimi za varnost, in nacionalnimi organi, odgovornimi za preiskave, z namenom opredelitve vsebine SVK, navedenih v Prilogi I k Direktivi 2004/49/ES. Agencija je v odgovor na to pooblastilo 29. septembra 2008 predložila priporočilo o pregledu Priloge I k Direktivi 2004/49/ES: skupne opredelitve za SVK in metode za izračun gospodarskega vpliva nesreč (ERA/REC/SAF/02-2008).

ob upoštevanju priporočila Evropske agencije za železniški promet (ERA/REC/SAF/02-2008) z dne 29. septembra 2008,

- (5) Prilogo I k Direktivi 2004/49/ES je zato treba spremeniti.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Člen 5(2) Direktive 2004/49/ES, kakor je bil popravljen, določa možnost pregleda Priloge I k navedeni direktivi, da bi se vključile skupne opredelitve skupnih varnostnih kazalnikov (SVK) in metod za izračun stroškov nesreč.

- (6) Ukrepi, določeni v tej direktivi, so v skladu z mnenjem odbora, ustanovljenega na podlagi člena 21 Direktive 96/48/ES –

- (2) V skladu s členom 5(1) Direktive 2004/49/ES je treba zbirati informacije o SVK, da bi olajšali oceno doseganja skupnih varnostnih ciljev (SVC). V skladu s členom 7(3) navedene direktive mora SVC spremljati ocena gospodarskega vpliva v smislu družbene sprejemljivosti tveganja. Glavni namen SVK je merjenje varnosti in olajševanje ocene gospodarskega vpliva SVC. Zato se je treba od kazalnikov, povezanih s stroški vseh nesreč, ki jih nosijo železnice, premakniti h kazalnikom, povezanim z gospodarskim vplivom nesreč na družbo.

- (3) Pripisovanje denarnih vrednosti izboljšani varnosti je treba obravnavati glede na omejene proračunske vire

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

## Člen 1

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

## Člen 2

1. Države članice sprejmejo in objavijo zakone, predpise in upravne določbe, potrebne za usklajitev s to direktivo, najpozneje do 18. junija 2010. Komisiji nemudoma sporočijo besedilo navedenih določb in korelacijsko tabelo med navedenimi določbami in to direktivo.

<sup>(1)</sup> UL L 164, 30.4.2004, str. 44.

<sup>(2)</sup> UL L 164, 30.4.2004, str. 1.

Države članice se v sprejetih predpisih sklicujejo na to direktivo ali pa sklic nanjo navedejo ob njihovi uradni objavi. Način sklicevanja določijo države članice.

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

#### 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, 27. novembra 2009

Za Komisijo  
Antonio TAJANI  
Podpredsednik

## PRILOGA

## „PRILOGA I

**SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI**

Varnostni organi vsako leto poročajo o skupnih varnostnih kazalnikih. Prvo poročevalno obdobje je leto 2010.

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.

Za kazalnike v zvezi z nesrečami pod naslovom 1 se uporablja Uredba (ES) št. 91/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o statistiki železniškega prevoza <sup>(1)</sup>, če so informacije na voljo.

**1. Kazalniki v zvezi z nesrečami**

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

- trčenja vlakov, vključno s trčenji z ovirami znotraj obtirnega profila,
- iztirjenja vlakov,
- nesreče na nivojskih prehodih, vključno z nesrečami, v katere so vpleteni pešci na nivojskih prehodih,
- nesreče oseb, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem, razen samomorov,
- požari 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:

- potniki (tudi glede na skupno število potniških kilometrov in potniških vlakovnih kilometrov),
- zaposleni, vključno z osebjem pogodbenikov,
- uporabniki nivojskih prehodov,
- nepooblaščenice osebe na zemljišču železnice,
- druge.

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

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

- nesreče, v katerih je udeleženo najmanj eno železniško vozilo, ki prevaža nevarno blago, kakor je opredeljeno v dodatku,
- število takih nesreč, v katerih se nevarno blago razsuje.

<sup>(1)</sup> UL L 14, 21.1.2003, str. 1.

**3. Kazalniki v zvezi s samomori**

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

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

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število:

- poškodovanih tirov,
- upognjenih tirov,
- napak pri oddajanju signala,
- signalov, oddanih v nevarnosti,
- poškodovanih koles in osi na aktivnih tirnih vozilih.

Poročati je treba o vseh znanilcih nesreč, tistih, ki imajo za posledico nesrečo, in tistih, ki je nimajo. O znanilcih, ki imajo za posledico nesrečo, se poroča v skladu s SVK za znanilce, o nesrečah, ki so se zgodile, če so hude, pa v skladu s SVK za nesreče iz naslova 1.

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

Skupno v eurih in relativno (glede na vlakovne kilometre):

- število smrtnih žrtev in hudih poškodb, 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 vseh nesreč ali pa le o gospodarskem vplivu hudih nesreč. V letnem poročilu iz člena 18 se jasno navede, katera od teh dveh možnosti je bila izbrana.

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 tirov z obratujočo avtomatsko zaščito vlaka (ATP – Automatic Train Protection), odstotek vlakovnih kilometrov ob uporabi obratujočih sistemov ATP.

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

(a) aktivni nivojski prehodi z:

- (i) avtomatskim opozorilom na strani uporabnika;
- (ii) avtomatsko zaščito na strani uporabnika;
- (iii) avtomatsko zaščito in opozorilom na strani uporabnika;
- (iv) avtomatsko zaščito in opozorilom na strani uporabnika ter zaščito na strani proge;
- (v) ročnim opozorilom na strani uporabnika;
- (vi) ročno zaščito na strani uporabnika;
- (vii) ročno zaščito in opozorilom na strani uporabnika;

(b) pasivni nivojski prehodi.

**7. Kazalniki v zvezi z upravljanjem varnosti**

Notranje revizije, ki jih izvajajo upravljavci železniške infrastrukture in prevozniki v železniškem prometu ter kot so določene v dokumentaciji o sistemu upravljanja varnosti. Skupno število izvedenih revizij in število kot odstotek zahtevanih (in/ali načrtovanih) revizij.

**8. Opredelitev pojmov**

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

---

## 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 železniško vozilo, katere posledica je najmanj ena smrtno ponesrečena ali hudo ranjena oseba, ali velika škoda na voznem parku, progi, drugih napravah ali okolju oziroma večje motnje prometa. Nesreče v delavnicah, skladiščih in depojih so izključene;
- 1.2 ‚velika škoda na voznem parku, 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 železniških vozil, ki jih vleče ena ali več lokomotiv oziroma eden ali več modularnih motornikov, ali pa pomeni en modularni motornik, ki vožnjo opravlja sam pod določeno številko ali posebno označbo od začetne fiksne točke do končne fiksne točke. Prazna lokomotiva, tj. lokomotiva, ki opravlja vožnjo sama, se ne šteje kot vlak;
- 1.5 ‚trčenja vlakov, vključno s trčenji z ovirami znotraj obtirnega profila‘ pomeni čelno trčenje, trčenje sprednji del-zadnji del, ali stransko trčenje med delom enega vlaka in delom drugega vlaka, ali s/z:
  - (i) ranžirnimi tirnimi vozili;
  - (ii) 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);
- 1.6 ‚iztirjenje vlaka‘ pomeni vsak primer, v katerem vsaj eno kolo vlaka zapusti tračnice;
- 1.7 ‚nesreče na nivojskih prehodih‘ pomenijo nesreče na nivojskih prehodih, v katere so vpleteni vsaj eno železniško 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/uporabnik, ki prečka prehod;
- 1.8 ‚nesreče oseb, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem‘ pomenijo nesreče ene ali več oseb, ki jih zadene železniško vozilo ali predmet, ki je na to vozilo pritrjen oziroma se je od tega vozila ločil. Vključene so osebe, ki padejo z železniških vozil, in osebe, ki med potovanjem v teh vozilih padejo ali jih zadenejo nepritrjeni predmeti;
- 1.9 ‚požari v tirnih vozilih‘ pomenijo požare in eksplozije v železniških vozilih (vključno z njihovim tovorom) med vožnjo od odhodne do namembne postaje, vključno z obdobjem mirovanja na odhodni postaji, namembni postaji ali vmesnih postajah ter med ranžiranjem;
- 1.10 ‚druge vrste nesreč‘ pomenijo vse nesreče, razen že navedenih (trčenj vlakov, iztirjenj vlakov, nesreč na nivojskih prehodih, nesreč oseb, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem, in požarov v tirnih vozilih);
- 1.11 ‚potnik‘ pomeni vsako osebo, razen članov vlakovnega osebja, ki potuje z železnico. V statističnih podatkih o nesrečah so vključeni potniki, ki se poskušajo vkrcati na vlak ali izkrcati z vlaka, medtem ko se giblje;
- 1.12 ‚zaposleni (vključno z osebjem pogodbenikov ali samozaposlenimi pogodbeniki)‘ pomenijo vsako osebo, katere zaposlitev je povezana z železnico in ki je na delovnem mestu ob nesreči. To vključuje osebje vlaka in osebe, ki upravljajo tirna vozila in infrastrukturne naprave;
- 1.13 ‚uporabniki nivojskih prehodov‘ pomenijo vse osebe, ki uporabljajo nivojski prehod za prečkanje železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš;
- 1.14 ‚nepooblaščenice osebe na zemljišču železnice‘ pomenijo vsako osebo, ki se nahaja na zemljišču železnice, na katerem je taka navzočnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskega prehoda;

- 1.15 ‚drugi (tretje osebe)‘ pomenijo vse osebe, ki niso opredeljene kot ‚potniki‘, ‚zaposleni, vključno z osebjem pogodbenikov‘, ‚uporabniki nivojskih prehodov‘ ali ‚nepooblašene osebe na zemljišču železnice‘;
- 1.16 ‚smrti (smrtne žrtve)‘ pomenijo vsako osebo, ki je zaradi nesreče umrla takoj ali v 30 dneh, razen samomorov;
- 1.17 ‚poškodbe (hudo poškodovane osebe)‘ pomenijo 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 ‚Nesreče pri prevozu nevarnega blaga‘ pomenijo vsako nesrečo ali incident, o katerih je treba poročati v skladu z razdelkom 1.8.5 RID <sup>(1)</sup>/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 evidencial in razvrstil pristojni nacionalni organ.

## 4. Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč

- 4.1 ‚Poškodovani tiri‘ pomenijo vsak tir, ki se loči na dva ali več delov, ali vsak tir, od katerega se loči kos kovine, kar povzroči na vozni površini vrzel, ki je daljša od 50 mm in globlja od 10 mm;
- 4.2 ‚upognjeni tiri‘ pomenijo napake v zvezi z neprekinjenostjo in geometrijo tira, zaradi katerih je treba tir zapreti ali nemudoma zmanjšati dovoljeno hitrost, da bi ohranili varnost;
- 4.3 ‚napaka pri oddajanju signala‘ pomeni vsako napako signalnega sistema (na infrastrukturi ali tirnih vozilih), ki ima za posledico manj omejevalne signalne informacije od zahtevanih;
- 4.4 ‚neupoštevanje signala pri nevarnosti‘ pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorači zanj odobren premik.

Neodobren premik pomeni prekoračitev:

- ob progi stoječega barvnega svetlobnega signala ali semaforja, ki kaže nevarnost, ukaza za STOP, če ne deluje sistem avtomatske kontrole vlakov (ATCS) ali sistem ATP,
- konca z varnostjo povezanega odobrenega premika, določenega v sistemu ATCS ali ATP,
- točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih,
- tabel za zaustavitev (blažilci za zaustavitev niso vključeni) ali ročnih signalov.

Primeri, v katerih vozila brez priključenega vlečnega vozila ali vlaki brez strojevodje prevozijo signal nevarnosti, niso vključeni. Primeri, v katerih iz katerega koli razloga signal ne pokaže nevarnosti pravočasno, da bi voznik lahko vlak zaustavil pred signalom, niso vključeni.

Nacionalni varnostni organi lahko o teh štirih vrstah dogodkov poročajo ločeno, poročajo pa o vsaj enem zbirnem kazalniku, ki vsebuje podatke o vseh štirih postavkah;

- 4.5 ‚zlomljena kolesa in zlomljene osi‘ pomenijo zlom, ki vpliva na bistvene dele kolesa ali osi in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje).

<sup>(1)</sup> 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).

## 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 trčenja in službe za ukrepanje ob nesrečah ter upravni stroški zavarovanja,
  - izgube v proizvodnji: vrednost, ki jo za družbo pomenijo blago in storitve, ki bi jih oseba lahko proizvedla ali opravila, če nesreče ne bi bilo.

### 5.2 Skupna načela za oceno vrednosti varnosti same po sebi in neposredni/posredni gospodarski stroški:

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 PP v skladu z metodami navedenih preferenc,
- uporabljeni vzorec anketiranih glede vrednot je reprezentativen za zadevno populacijo. Predvsem mora odražati starostno/dohodkovno porazdelitev skupaj z drugimi pomembnimi družbeno-gospodarskimi/demografskimi značilnostmi populacije,
- metode poizvedovanja o vrednotah 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 ‚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/upravljavci železniške infrastrukture, na podlagi njihovih izkušenj se ti stroški tudi ocenijo.
- 5.4 ‚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/upravljavci železniške infrastrukture na podlagi izkušenj. Vključeni so tudi stroški najema tirnih vozil zaradi nerazpoložljivosti lastnih poškodovanih vozil.
- 5.5 ‚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)

$$VT_P = [VT \text{ poslovnih potnikov}] * [\text{Povprečni odstotek poslovnih potnikov na leto}] + [VT \text{ neposlovnih potnikov}] * [\text{Povprečni odstotek neposlovnih potnikov na leto}]$$

VT se meri v eurih na potnika na uro.

Vrednost časa za tovorni vlak (na uro):

$$VT_F = [VT \text{ tovornih vlakov}] * [(tonske \text{ kilometre}) / (\text{vlakovni kilometre})]$$

VT se meri v eurih na tono tovora na uro.

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

$C_M =$  strošek 1 minute zamude vlaka

Potniški vlak

$$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * [(potniški \text{ kilometre}) / (\text{vlakovni kilometre})]$$



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

Tovorni vlak,

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

Faktorja  $K_1$  in  $K_2$  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 =  $C_{MP} * (\text{minute zamude potniških vlakov}) + C_{MF} * (\text{minute zamude tovornih vlakov})$

Področje uporabe modela

Stroški zamude se izračunajo za vse nesreče, hude in tiste brez hujših posledic.

Zamude se izračunajo takole:

- dejanske zamude na železniških progah, na katerih so se zgodile nesreče,
- 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 ‚Avtomatska zaščita vlaka (ATP)‘ pomeni sistem, ki uveljavlja spoštovanje signalov in omejitev hitrosti z nadzorom hitrosti, vključno z avtomatskim zaustavljanjem ob signalih;
- 6.2 ‚nivojski prehod‘ pomeni vsako nivojsko križanje železnice in prehoda, ki ga priznava upravljavec železniške infrastrukture in je odprt za javne ali zasebne uporabnike. Prehodi med peroni na postajah so izključeni, prav tako tudi prehodi čez tire, ki so namenjeni izključno zaposlenim;
- 6.3 ‚prehod‘ pomeni vsako javno ali zasebno cesto, ulico ali avtocesto, vključno s pešpotmi in kolesarskimi potmi, ali drugo pot, namenjeno prehodu ljudi, živali, vozil ali strojev;
- 6.4 ‚aktivni nivojski prehod‘ pomeni nivojski prehod, na katerem so uporabniki, ki ga prečkajo, zavarovani ali opozorjeni pred prihajajočim vlakom s sprožitvijo naprav, kadar prečkanje prehoda za uporabnika ni varno.

- Zavarovanje z uporabo fizičnih naprav:
  - polovične ali polne pregrade,
  - zapornice.
- Opozorilo z uporabo fiksne opreme na nivojskih prehodih:
  - vidne naprave: luči,
  - zvočne naprave: zvonovi, rogovi, električne hupe itd.,
  - fizične naprave, npr. vibriranje zaradi cestnih izboklin.

Aktivni nivojski prehodi so razvrščeni takole:

1. ‚nivojski prehod z avtomatsko zaščito in/ali opozorilom na strani uporabnika, ki ga prečka‘ pomeni nivojski prehod, kjer zaščito in/ali opozorilo pri prečkanju sproži prihajajoči vlak.

Ti nivojski prehodi so razvrščeni takole:

- (i) avtomatsko opozorilo na strani uporabnika;
- (ii) avtomatska zaščita na strani uporabnika;
- (iii) avtomatska zaščita in opozorilo na strani uporabnika;
- (iv) avtomatska zaščita in opozorilo na strani uporabnika ter zaščita na strani proge.

‚Zaščita na strani proge‘ pomeni signal ali drug sistem zaščite vlaka, ki vlaku omogoča nadaljevanje poti le, če je nivojski prehod zaščiten na strani uporabnika in je vpad onemogočen; zadnje z nadzorom in/ali odkrivanjem ovir.

2. ‚Nivojski prehod z ročno zaščito in/ali opozorilom na strani uporabnika, ki prečka prehod‘ pomeni nivojski prehod, na katerem se zaščita in/ali opozorilo sprožita ročno in na katerem ni sinhroniziranega železniškega signala, ki vlaku kaže, da je nadaljevanje vožnje mogoče le, če sta sprožena zaščita in/ali opozorilo nivojskega prehoda.

Ti nivojski prehodi so razvrščeni takole:

- (v) ročno opozorilo na strani uporabnika;
  - (vi) ročna zaščita na strani uporabnika;
  - (vii) ročna zaščita in opozorilo na strani uporabnika.
- 6.5 ‚Pasivni nivojski prehod‘ pomeni nivojski prehod brez kakršne koli oblike sistema opozarjanja in/ali zaščite, ki bi se sprožil, ko prečkanje tega prehoda za uporabnika ni varno.

## 7. **Kazalniki v zvezi z upravljanjem varnosti**

- 7.1 ‚Revizija‘ pomeni sistematičen, neodvisen in dokumentiran postopek za pridobivanje revizijskih dokazov in njihovo objektivno presojo, da bi ugotovili, v kakšnem obsegu so izpolnjena revizijska merila.

## 8. **Opredelitev merilnih enot**

- 8.1 ‚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;
- 8.2 ‚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;
- 8.3 ‚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;
- 8.4 ‚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.“
-