

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2014/88/ЕС НА КОМИСИЯТА

от 9 юли 2014 година

за изменение на Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета по отношение на общите показатели за безопасност и общите методи за изчисляване на разходите при произшествие

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) ⁽¹⁾, и по-специално член 5, параграф 2 от нея,

като има предвид, че:

- (1) В съответствие с член 5, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО информация за общите показатели за безопасност (ОПБ) трябва да се събира от държавите членки, за да се улесни оценката по отношение на това дали общите цели за безопасност (ОЦБ) са постигнати и да се осигури мониторингът на общото развитие на безопасността на железопътния транспорт. В съответствие с член 7, параграф 3 от директивата, ОЦБ следва да определят нивата на безопасност, изразени като критерии за приемливост на риска по отношение на рисковете за обществото. Основната цел на ОПБ следва да бъде измерване на експлоатационните показатели, свързани с безопасността, и улесняване на оценката на икономическото въздействие на ОЦБ. Поради това е необходимо да се премине от показатели, свързани с понесените разходи от железниците от произшествия, към показатели, свързани с икономическото въздействие на произшествията върху обществото.
- (2) Придаването на парични измерения на подобрените експлоатационни показатели за безопасност следва да се разглежда в контекста на ограничените бюджетни ресурси за действия в областта на публичните политики. Поради това следва да се даде приоритет на инициативи, които осигуряват ефективно разпределяне на ресурсите.
- (3) С член 9 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾ се възлага мандат на Европейската железопътна агенция (Агенцията) да създаде мрежа с органите по безопасността (определени в член 3 от Директива 2004/49/ЕО) и с националните органи, отговорни за разследванията, за да определи съдържанието на ОЦБ, изброени в приложение I към Директива 2004/49/ЕО. Агенцията представи своята препоръка относно преработването на приложение I на 10 декември 2013 г. (ERA-REC-08-2013).
- (4) Поради това приложение I към Директива 2004/49/ЕО следва съответно да се измени.
- (5) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 27, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

Приложение I към Директива 2004/49/ЕО се заменя с текста в приложението към настоящата директива.

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁽²⁾ Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1).

Член 2

1. Държавите членки въвеждат в сила законите, подзаконовите и административните разпоредби, необходими за постигане на съответствие с настоящата директива, не по-късно от 30 юли 2015 г. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби.

Когато държавите членки приемат тези разпоредби, те съдържат позоваване на настоящата директива или се придружават от такова позоваване при официалното им публикуване. Условието и редът на позоваване се определят от държавите членки.

2. Държавите членки съобщават на Комисията текста на основните разпоредби от националното законодателство, които те приемат в областта, обхваната от настоящата директива.

3. Задълженията за транспониране и изпълнение на настоящата директива не се прилагат за Република Кипър и Република Малта, доколкото на териториите им няма установена железопътна система.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила на двадесетия ден след датата на публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите членки.

Съставено в Брюксел на 9 юли 2014 година.

За Комисията
Председател
José Manuel BARROSO

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

Общи показатели за безопасност

Общите показатели за безопасност (ОПБ) се докладват ежегодно от органите по безопасността, дефинирани в член 3, буква ж).

Показателите, свързани с дейностите, посочени в член 2, параграф 2, букви а) и б), следва да се разглеждат отделно, в случай че са предоставени.

Ако след представянето на доклада бъдат открити нови факти или грешки, показателите за съответната година се изменят или коригират от органа по безопасност при първа възможност и най-късно в следващия годишен доклад.

Общите определения за ОПБ и методите за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията са дадени в допълнението.

1. Показатели, свързани с произшествия

1.1. Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой значителни произшествия и разбивка по следните видове произшествия:

- сблъсък на влак с железопътно возило,
- сблъсък на влак с препятствие в рамките на строителния габарит,
- дерайлиране на влак,
- произшествие на прелез, включително произшествие с пешеходци на прелез, и допълнителна разбивка за петте вида прелези, дефинирани в точка 6.2,
- произшествие с лица, с участието на движещ се подвижен състав, с изключение на самоубийствата и опитите за самоубийство,
- пожар на подвижен състав,
- други.

Всяко значително произшествие се докладва по вида на първичното произшествие, дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки, (напр. дерайлиране, последвано от пожар).

1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой лица, тежко ранени или загинали по вид произшествия, разпределен в следните категории:

- пътник (също така и относителна стойност спрямо общия брой пътник-километри и пътнически влак-километри),
- служител или изпълнител,
- ползвател на прелез,
- нарушител,
- друго лице, намиращо се на перон,
- друго лице, ненамиращо се на перон.

2. Показатели, свързани с опасни товари

Общ и относителен (спрямо влак-километрите) брой произшествия, свързани с железопътния превоз на опасни товари, разделени в следните категории:

- произшествие с участието на най-малко едно железопътно возило, превозващо опасни товари, както са дефинирани в допълнението,
- брой произшествия, при които са изпуснати опасни товари.

3. Показатели, свързани със самоубийствата

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на самоубийствата и опитите за самоубийство.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой на предпоставки за произшествия и разбивка по следните видове предпоставки:

- счупена релса,
- изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза,
- неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация,
- подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка,
- подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка,
- счупено колело на подвижен състав в експлоатация,
- счупена ос на подвижен състав в експлоатация.

Всички предпоставки трябва да бъдат докладвани, както довелите, така и недовелите до произшествие. (Предпоставка, която е довела до значително произшествие, се докладва също така по показателите, свързани с предпоставки; предпоставка, която не е довела до значително произшествие, се докладва само по показателите, свързани с предпоставките).

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

Общо в евро и относително (спрямо влак-километрите):

- брой на смъртните случаи и на тежко ранените лица, умножен по стойността за предотвратяване на пострадал (СПП),
- разходи за щети, нанесени на околната среда,
- разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата,
- разходи, за закъснения вследствие на произшествия.

Органите по безопасността докладват за икономическото въздействие на значителните произшествия.

СПП представлява стойността, която обществото определя за предотвратяването на пострадал, и като такава тя не може да представлява референтна стойност за обезщетението между страни, участвали в произшествие.

6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане

6.1. Процент коловози с действащи системи за влакова защита (СВЗ) и процент влак-километри с използването на бордови СВЗ, когато тези системи осигуряват:

- предупреждение,
- предупреждение и автоматично спиране,
- предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта,
- предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта.

6.2. Брой прелези (общ, на линеен километър и на километър релсов път) по следните пет вида:

- а) прелез с пасивна охрана
- б) прелез с активна охрана:
 - i) ръчна,
 - ii) автоматична, с предупреждение от страната на ползвателя,
 - iii) автоматична, със защита от страната на ползвателя,
 - iv) със защита от страната на железния път.

Допълнение

Общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията**1. Показатели, свързани с произшествия**

- 1.1. „значително произшествие“ означава всяко произшествие с участието на най-малко едно движещо се железопътно возило, с резултат най-малко едно загинало или тежко ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения или околната среда, или значително нарушаване на движението, с изключение на произшествия в ремонтните заводи, складовете и депата;
- 1.2. „значителни щети по подвижния състав, коловоза, други съоръжения, или околната среда“ означава щети, които са еквивалентни на 150 000 EUR или повече;
- 1.3. „значително нарушаване на движението“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е прекъснато за шест часа или повече;
- 1.4. „влак“ означава едно или повече железопътни возила, задвижвани от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или специфично обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка, включително лека машина, т.е. локомотив, пътуващ самостоятелно.
- 1.5. „сблъсък на влак с железопътно возило“ означава сблъсък чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак или железопътно возило, или с маневриращ подвижен състав;
- 1.6. „сблъсък на влак с препятствие в строителния габарит“ означава сблъсък между част от влак и предмети, закрепени или временно намиращи се на или в близост до коловоза (с изключение на предмети на прелез, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател), включително сблъсък с надземна контактна мрежа.
- 1.7. „дерайлиране на влак“ означава всеки случай, при който най-малко едно колело на влака напусне железния път.
- 1.8. „произшествие на прелез“ означава всяко произшествие на прелез с участието на най-малко едно железопътно возило и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като пешеходци, или други предмети, намиращи се временно на или в близост до коловоза, ако са загубени от пресичащо превозно средство или ползвател;
- 1.9. „произшествие с хора, с участието на движещ се подвижен състав“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени от железопътно возило или от предмет, който е закрепен към возилото или който се е отделил от него, това включва лица, които падат от железопътни возила, както и лица, които падат или са ударени от незакрепени предмети, докато пътуват на борда на железопътни возила;
- 1.10. „пожар на подвижен състав“ означава пожар или взрив, настъпил на железопътно возило (включително на товара му), докато се движи между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително докато е спряло на гарата на заминаване, на гарата на местоназначение или на междинни спирки, както и по време на дейности по прекомпозиране.
- 1.11. „друго (произшествие)“ означава всяко произшествие, различно от сблъсък на влак с железопътно возило, сблъсък на влак с препятствия в рамките на строителния габарит, дерайлиране на влак, произшествие на прелез, произшествие с човек, с участието на движещ се подвижен състав или пожар на подвижен състав;
- 1.12. „пътник“ означава всяко лице, с изключение на членовете на влаковата бригада, което извършва пътуване по железен път, включително пътник, който се опитва да се качи или да слезе от движещ се влак, само за целите на статистиката на произшествията;
- 1.13. „служител или изпълнител“ означава всяко лице, чиято трудова дейност е свързана с железница и се намира на работа по време на произшествието, включително персонала на изпълнителите, самостоятелно заетите лица, наети като изпълнители, влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения;
- 1.14. „ползвател на прелез“ означава всяко лице, което използва прелез, за да пресече железопътната линия с някакво превозно средство или пеша;
- 1.15. „нарушител“ означава всяко лице, намиращо се в железопътни обекти, в които такава присъствие е забранено, с изключение на ползвател на прелез;

- 1.16. „друго лице, намиращо се на перон“ означава всяко лице, което се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“ „друго лице, ненамиращо се на перон“ или „нарушител“;
- 1.17. „друго лице, ненамиращо се на перон“ означава всяко лице, което не се намира на перон, което не попада в определенията за „пътник“, „служител или изпълнител“, „ползвател на прелез“ „друго лице, намиращо се на перон“ или „нарушител“;
- 1.18. „смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е загинало на място или е починало в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство;
- 1.19. „тежко раняване (тежко ранено лице)“ означава всяко ранено лице, което е прието за болнично лечение за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опитите за самоубийство.

2. Показатели, свързани с опасни товари

- 2.1. „произшествие, свързано с превоза на опасни товари“ означава произшествие или инцидент, подлежащ/о на докладване в съответствие с RID ⁽¹⁾/ADR, раздел 1.8.5.
- 2.2. „опасни товари“ означава вещества и предмети, превозът на които е забранен съгласно RID или е разрешен само при предписаните в него условия.

3. Показатели, свързани със самоубийствата

- 3.1. „самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до смърт, както е регистриран и класифициран от компетентния национален орган;
- 3.2. „опит за самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване, довел до тежко раняване.

4. Показатели, свързани с предпоставки за произшествия

- 4.1. „счупена релса“ означава релса, която се е начупила на две или повече парчета или от която се е отделило парче метал, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm на повърхността, по която се търкалят колелата.
- 4.2. „изкривяване на коловоза и други деформации на коловоза“ означава всяка неизправност, свързана с непрекъснатостта и геометрията на коловоза, която изисква коловоза да бъде спрял от експлоатация, или незабавното ограничаване на разрешена скорост;
- 4.3. „неправилно показание на сигнализацията, което води до опасна ситуация“ означава всяка техническа неизправност на системата за сигнализация (на инфраструктурата или на подвижния състав), вследствие на която сигнализираната информация е по-малко ограничителна, отколкото е необходимо;
- 4.4. „подминаване на сигнал за опасност, когато се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, и преминава оттатък опасната точка;
- 4.5. „подминаване на сигнал за опасност, когато не се преминава през опасна точка“ означава всеки случай, при който която и да е част на влака извършва движение извън разрешеното, но не преминава оттатък опасната точка;

Неразрешено движение, както е посочено в точки 4.4 и 4.5 по-горе, означава преминаване покрай:

- подаден встрани от коловоза цветен светлинен сигнал или затворен семафор, или нареждане „СПРИ“, когато няма действаща система за влакова защита (СВЗ),
- крайната точка на движението, свързано с безопасността, разрешено от СВЗ,
- точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно правилниците,
- стоп-табла (отбивачните съоръжения не се включват) или ръчни сигнали.

⁽¹⁾ RID — „Правилник за международен железопътен транспорт на опасни товари“, приет с Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно вътрешния превоз на опасни товари (ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13).

Не се включват случаите, при които возила без прикачена тягова единица или влак без присъствието на персонал на борда преминават покрай затворен сигнал. Не се включват случаите, при които по някаква причина сигналът не се е затворил навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака пред сигнала.

Органите за безопасност могат да докладват поотделно за четирите признака на неразрешено движение, посочени в тиретата в настоящата точка, но трябва да докладват най-малкото един събирателен показател, съдържащ данни за всичките четири признака.

- 4.6. „счупено колело на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо колелото и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък);
- 4.7. „счупена ос на подвижен състав в експлоатация“ означава счупване, засягащо оста и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъсък).

5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

5.1. Стойност за предотвратяване на пострадал (СПП) се състои от:

- 1) стойността за безопасността сама по себе си: стойностите на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията за заявените предпочитания, осъществени в държавата членка, в която се прилагат такива стойности.
- 2) преки и косвени икономически разходи: стойностите на разходите, оценени в държавите членки, състоящи се от:
 - медицински и рехабилитационни разходи,
 - съдебни разходи, полицейски разходи, разходи за частни разследвания на произшествието, разходи за службата за извънредни ситуации и административни разходи по застраховането,
 - производствени загуби: стойност за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако произшествието не се беше случило.

При изчисляването на разходите за жертвите, смъртните случаи и тежките ранявания се разглеждат поотделно (различна СПП за смъртен случай и тежко раняване).

5.2. Общи принципи за определяне на стойността на безопасността сама по себе си и за оценяване на преките и косвените икономически разходи:

За стойността на безопасността сама по себе си определянето на уместността на наличните оценки трябва да се основава на следните съображения:

- оценките да са свързани със система за оценяване на намаляването на риска от смъртни случаи в транспортния сектор и да следват подход на готовност за плащане (ГП) съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,
- използваната за стойностите извадка респонденти трябва да е представителна за съответното целева група. Поспециално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и демографски характеристики на целевата група,
- метод за определяне на стойностите за ГП: изследването да е замислено така, че въпросите да са ясни и понятни за респондентите.

Преките и косвените икономически разходи се оценяват въз основа на действителните разходи, понесени от обществото.

5.3. Дефиниции

5.3.1. „разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътните предприятия и операторите на инфраструктурата, като се преценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в състоянието му преди железопътното произшествие;

5.3.2. „разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата“ означава разходите за осигуряване на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези определени като тотална щета, и разходите по възстановяването на подаващите се на ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието им преди произшествието; оценяват се от железопътните предприятия и управителите на инфраструктурата въз основа на техния опит, включително всички разходи, свързани с вземането под наем на подвижен състав, вследствие на недостига, породен от повредените возила;

- 5.3.3. „разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ означава паричната стойност на закъсненията, понесена от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарните превози) вследствие на произшествия, изчислени по следния модел:

VT = парична стойност на спестеното време за пътуване

Стойност на времето за влаков пътник (за час)

$$VT_p = [VT \text{ на пътуващите по работа}] * [\text{среден процент на пътуващите по работа годишно}] + [VT \text{ на непътуващите по работа}] * [\text{среден процент на непътуващите по работа годишно}]$$

VT_p се измерва в евро на пътник на час

„Пътник по работа“ означава пътник, който пътува във връзка с професионалната си дейност, с изключение на пътуването до местоработата.

Стойност на времето за товарен влак (за час)

$$VT_f = [VT \text{ на товарни влакове}] * [(\text{тон-км})/(\text{влак-км})]$$

VT_f се измерва в евро за тон товар за час

Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година = (тон-км)/(влак-км)

CM = стойност на 1 минута закъснение на влак

Пътнически влак

$$CM_p = K1 * (VT_p/60) * [(\text{пътник-км})/(\text{влак-км})]$$

Среден брой пътници за влак за една година = (пътник-км)/(влак-км)

Товарен влак

$$CM_f = K2 * (VT_f/60)$$

Коефициентите K1 и K2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време за пътуване.

Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествие = CM_p * (минути закъснение на пътнически влакове) + CM_f * (минути закъснение на товарни влакове)

Обхват на модела

Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за значителни произшествия, както следва:

- действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия, измерени в крайната гара.
- действителни закъснения или, ако не е възможно, преценка за закъсненията по други засегнати линии.

6. Показатели, свързани с техническата безопасност на инфраструктурата и нейното прилагане

- 6.1. „система за влакова защита (СВЗ)“ означава система, която подпомага да се наложи спазване на сигналите и ограниченията на скоростта;
- 6.2. „бордови системи“ означава системи, подпомагащи машиниста да наблюдава сигнализацията по железопътната линия и сигнализацията в кабината, като по този начин предоставят защита по отношение на опасните точки и спазването на ограниченията на скоростта. Бордовите СВЗ се описват както следва:
- а) Предупреждение, което осигурява автоматично предупреждение на машиниста.
 - б) Предупреждение и автоматично спиране, които осигуряват автоматично предупреждение на машиниста и автоматично спиране при преминаване на затворен сигнал.

- в) Предупреждение и автоматично спиране и точков надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасните точки, където „точков надзор на скоростта“ означава надзор на скоростта на определени места (скоростни контроли) при подхода към сигнала.
- г) Предупреждение и автоматично спиране и непрекъснат надзор на скоростта, които осигуряват защита по отношение на опасни точки и непрекъснат надзор на ограниченията на скоростта по линията, където „непрекъснат надзор на скоростта“ означава непрекъснато указване и прилагане на максимално допустимата целева скорост във всички участъци на линията.

Тип г) се счита за система за автоматична влакова защита (АВЗ).

- 6.3. „прелез“ означава всяко пресичане на едно ниво на път или на преминаване с железопътна линия, както е признато от управителя на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се преминавания между перони в рамките на гарите, както и преминавания на коловозите, които са предназначени за ползване само от служители;
- 6.4. „път“ означава за целите на статистиката на железопътните произшествия, всеки обществен или частен път, улица или магистрала, включително прилежащите пешеходни пътеки и велосипедни алеи;
- 6.5. „преминаване“ означава всеки маршрут, различен от път, предназначен за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини;
- 6.6. „прелез с пасивна охрана“ означава прелез без каквато и да е форма на предупредителна система или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;
- 6.7. „прелез с активна охрана“ означава прелез, при който пресичащите ползватели са защитени или предупредени за приближавания се влак чрез устройства, задействащи се, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза;
 - Защитата чрез използване на физически устройства включва:
 - полубариери или цели бариери,
 - заграждения.
 - Предупреждение чрез използване на оборудване, монтирано на прелезите:
 - визуални устройства: светлини,
 - звукови устройства: звънци, сирени, клаксони и др.

Прелезите с активна охрана се класират както следва:

- а) ръчни: прелези, при които защитата или предупреждението от страната на ползвателя се задейства ръчно от служител на железницата.
- б) автоматични, с предупреждение от страната на ползвателя: прелези, при които предупреждението от страната на ползвателя се задейства от приближавания влак.
- в) автоматични, със защита от страната на ползвателя: прелези, при които защитата от страната на ползвателя се задейства от приближавания влак. Това включва прелези, които имат както защита, така и предупреждение от страната на ползвателя.
- г) защитени от страната на железния път: прелез, при който сигнал или друга система за влакова защита разрешава на влака да продължи щом прелезът е напълно защитен от страната на ползвателя и на него няма препятствия.

7. Определения на мерните единици

- 7.1. „влак-километър“ означава единица мярка, изразяваща движението на влак на разстояние един километър. Използва се действително изминатото разстояние, ако то е известно, в противен случай се използва стандартното разстояние по мрежата между началната точка и местоназначението. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;
- 7.2. „пътник-километър“ означава единица мярка, изразяваща превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Взема се предвид само разстоянието на националната територия на докладващата държава;
- 7.3. „линеен километър“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е определен в член 2; За многоколовозни железопътни линии се взема предвид само разстоянието между началната точка и местоназначението.
- 7.4. „километър релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многоколовозните железопътни линии се взема предвид общата дължина на всички коловози.“