

## KOMMISJONSDIREKTIV 2009/149/EF

2015/EØS/36/14

av 27. november 2009

**om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF om felles sikkerhetsindikatorer og felles metoder for beregning av kostnadene ved ulykker(\*)**

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/49/EF av 29. april 2004 om sikkerheten på Fellesskapets jernbaner og om endring av rådsdirektiv 95/18/EF om lisenser til jernbaneforetak og direktiv 2001/14/EF om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetsertifisering (jernbanesikkerhetsdirektivet)<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 5 nr. 2, under henvisning til Det europeiske jernbanebyrås anbefaling (ERA/REC/SAF/02-2008) av 29. september 2008, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) I henhold til artikkel 5 nr. 2 i direktiv 2004/49/EF med endringer skal det være mulig å revidere vedlegg I til nevnte direktiv for å ta med felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av kostnader ved ulykker.
- 2) I samsvar med artikkel 5 nr. 1 i direktiv 2004/49/EF skal det innhentes opplysninger om de felles sikkerhetsindikatorene for å gjøre det lettere å vurdere oppnåelsen av de felles sikkerhetsmålene. I samsvar med artikkel 7 nr. 3 i nevnte direktiv bør de felles sikkerhetsmålene ledsages av en vurdering av de økonomiske konsekvensene uttrykt som samfunnsmessig risikoaksept. Hovedformålet med de felles sikkerhetsindikatorene bør være å måle sikkerhetsnivået og å gjøre det lettere å vurdere de økonomiske konsekvensene av de felles sikkerhetsmålene. Det er derfor nødvendig å gå over fra indikatorer knyttet til kostnader ved alle ulykker som bæres av jernbaneforetakene, til indikatorer knyttet til de økonomiske konsekvensene disse ulykkene har for samfunnet.
- 3) Når økt sikkerhet tilskrives en pengeverdi, bør det sees i sammenheng med de begrensede budsjettressursene

for offentlige politiske tiltak. For å velge initiativer som sikrer at ressursene fordeles effektivt, blir det derfor nødvendig å prioritere mellom de ulike tiltakene.

- 4) Ved artikkel 9 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 881/2004 av 29. april 2004 om opprettelse av et europeisk jernbanebyrå (byråforordningen)<sup>2</sup> gis Byrået mandat til å opprette et nettverk med de nasjonale myndighetene som er ansvarlige for sikkerheten, og de nasjonale myndighetene som er ansvarlige for undersøkelsene som skal fastsette innholdet i de felles sikkerhetsindikatorene oppført i vedlegg I til direktiv 2004/49/EF. På bakgrunn av dette mandatet framla byrået 29. september 2008 sin anbefaling om revisjon av vedlegg I til direktiv 2004/49/EF med felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker (ERA/REC/SAF/02-2008).
- 5) Vedlegg I til direktiv 2004/49/EF bør derfor endres.
- 6) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 21 i direktiv 96/48/EF —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

*Artikkel 1*

Vedlegg I til direktiv 2004/49/EF erstattes med teksten i vedlegget til dette direktiv.

*Artikkel 2*

1. Medlemsstatene skal senest 18. juni 2010 vedta og kunngjøre de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene og en sammenligningstabell som viser sammenhengen mellom disse bestemmelsene og bestemmelsene i dette direktiv.

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 313 av 28.11.2009, s. 65, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 89/2010 av 2. juli 2010 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 59 av 21.10.2010, s. 11.

(<sup>1</sup>) EUT L 164 av 30.4.2004, s. 44.

(<sup>2</sup>) EUT L 164 av 30.4.2004, s. 1.

Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 3*

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

*Artikkel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 27. november 2009.

*For Kommisjonen*

Antonio TAJANI

*Visepresident*

---

## VEDLEGG

## «VEDLEGG I

**FELLES SIKKERHETSINDIKATORER**

Felles sikkerhetsindikatorer som sikkerhetsmyndighetene skal gi årlig underretning om. Den første rapporteringsperioden skal være 2010.

Eventuell underretning om indikatorer knyttet til virksomheten nevnt i artikkel 2 nr. 2 bokstav a) og b) skal gis separat.

Dersom det oppdages nye fakta eller feil etter at rapporten er framlagt, skal indikatorene for et bestemt år endres eller korrigeres av sikkerhetsmyndigheten ved første egnede anledning, og senest i den nærmest påfølgende årsrapport.

Når det gjelder indikatorene knyttet til ulykker under punkt 1, får europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 91/2003 av 16. desember 2002 om statistikk over jernbanetraffikk<sup>(1)</sup> anvendelse i den grad opplysningene er tilgjengelige.

**1. Indikatorer knyttet til ulykker**

1.1. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall alvorlige ulykker og fordeling på følgende ulykkestyper:

- kollisjon mellom tog, herunder kollisjoner med hindringer i frittromsprofilen,
- togavsporinger,
- ulykker ved planoverganger, herunder ulykker der fotgjengere er innblandet,
- personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse, unntatt selvmord,
- brann i rullende materiell,
- annet.

Enhver alvorlig ulykke skal rapporteres under den primære ulykkestypen, også selv om følgene av den sekundære ulykken er mer alvorlige, f.eks. avsporing etterfulgt av brann.

1.2. Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall alvorlig skadede eller omkomne personer etter ulykkestype, inndelt i følgende personkategorier:

- passasjerer (også i forhold til samlet antall passasjerkilometer og passasjertogkilometer),
- ansatte, herunder underleverandørers personale,
- brukere av planovergang,
- uvedkommende personer som befinner seg ulovlig på jernbaneanlegg,
- annet.

**2. Indikatorer knyttet til farlig gods**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall ulykker i forbindelse med transport av farlig gods, inndelt i følgende kategorier:

- ulykker der minst ett jernbanekjøretøy som transporterer farlig gods, som definert i vedlegget, er innblandet,
- antall slike ulykker med utslipp av farlig gods.

<sup>(1)</sup> EFT L 14 av 21.1. 2003, s. 1.

**3. Indikatorer knyttet til selvmord**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall selvmord.

**4. Indikatorer knyttet til tilløp til ulykker**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) antall

- skinnebrudd,
- solslyng,
- signalfeil,
- passering av stoppsignal,
- hjulbrudd og akselbrudd på rullende materiell i trafikk.

Alle tilløp skal rapporteres, både de som fører til ulykker, og de som ikke gjør det. Tilløp som fører til ulykker, skal rapporteres under den felles sikkerhetsindikatoren for tilløp; dersom de ulykkene som inntreffer er alvorlige, skal de rapporteres under den felles sikkerhetsindikatoren for ulykker omhandlet i punkt 1.

**5. Indikatorer for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker**

Samlet og relativt (i forhold til togkilometer) kostnad i euro:

- antall dødsfall og alvorlige skader multiplisert med verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade,
- kostnad ved miljøskader,
- kostnad ved skader på rullende materiell eller infrastruktur,
- kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker.

Sikkerhetsmyndighetene skal rapportere enten de økonomiske konsekvensene av alle ulykker eller bare de økonomiske konsekvensene av alvorlige ulykker. Hva som velges, skal være klart angitt i årsrapporten omhandlet i artikkel 18.

Verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade er den verdien samfunnet tillegger forebygging av et dødsfall eller en alvorlig skade, og skal som sådan ikke utgjøre en referanse for erstatning mellom parter som er involvert i en ulykke.

**6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne**

6.1. Prosentandel spor med automatisk hastighetsovervåkning (ATP) som er i drift, prosentandel togkilometer der operative ATP-systemer er tatt i bruk.

6.2. Antallet planoverganger (samlet, per linjekilometer og sporkilometer) etter følgende åtte typer:

- a) planoverganger med aktiv sikring med:
  - i) automatisk varsling for veifarende,
  - ii) automatisk sikring for veifarende,
  - iii) automatisk sikring og varsling for veifarende,
  - iv) automatisk sikring og varsling for veifarende og sikring mot skinnegangen,
  - v) manuell varsling for veifarende,
  - vi) manuell sikring for veifarende,
  - vii) manuell sikring og varsling for veifarende,

b) planoverganger med passiv sikring.

7. **Indikatorer knyttet til sikkerhetsstyringen**

Interne revisjoner som er gjennomført av infrastrukturforvaltninger og jernbaneforetak i henhold til dokumentasjonen for sikkerhetsstyringssystemet. Det samlede antall gjennomførte revisjoner og prosentandelen i forhold til det antall revisjoner som kreves (og/eller er planlagt).

8. **Definisjoner**

Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker er fastsatt i tillegget.

---

*Tillegg***Felles definisjoner av de felles sikkerhetsindikatorene og felles metoder for beregning av de økonomiske konsekvensene av ulykker****1. Indikatorer knyttet til ulykker**

- 1.1. «alvorlige ulykke», enhver ulykke der minst ett jernbanekjøretøy i bevegelse er innblandet og som fører til at minst én person omkommer eller blir alvorlig skadet, eller til betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet, eller omfattende trafikkforstyrrelser. Ulykker i verksteder, lagre og depoter medregnes ikke.
- 1.2. «betydelig skade på materiell, spor, andre anlegg eller miljøet», skade til en verdi av minst 150 000 euro.
- 1.3. «omfattende trafikkforstyrrelser», togtrafikken på en hovedjernbanelinje innstilles i minst seks timer.
- 1.4. «tog» ett eller flere jernbanekjøretøyer som trekkes av ett eller flere lokomotiver eller skinnegående motorvogn, eller én skinnegående motorvogn som kjører alene under et bestemt nummer eller en bestemt betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutt punkt. Et lokomotiv som kjører alene, betraktes som et tog.
- 1.5. «togkollisjon, herunder kollisjoner med hindringer i frittromsprofilen», en frontkollisjon, en kollisjon bakfra eller en sidekollisjon mellom en del av et tog og en del av et annet tog, eller med
  - i) rullende materiell under skifting,
  - ii) gjenstander som er fastmontert eller midlertidig befinner seg på eller nær sporet (unntatt ved planoverganger dersom de er mistet av kryssende kjøretøy eller bruker).
- 1.6. «togavsporing», ethvert tilfelle der minst ett hjul på et tog sporer av.
- 1.7. «ulykker ved planovergang», ulykker ved planoverganger som involverer minst ett jernbanekjøretøy og ett eller flere kryssende kjøretøyer, andre kryssende brukere, f.eks. fotgjengere, eller gjenstander som midlertidig befinner seg i eller nær sporet dersom de er mistet av kryssende kjøretøy/bruker.
- 1.8. «personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse», ulykker der en eller flere personer enten er truffet av et jernbanekjøretøy eller av en gjenstand som er festet til eller har løsnet fra kjøretøyet. Dette omfatter personer som faller fra jernbanekjøretøyer samt personer som faller eller som blir truffet av løse gjenstander når de reiser med kjøretøyer.
- 1.9. «brann i rullende materiell», brann og eksplosjoner som inntreffer i jernbanekjøretøyer (herunder lasten) underveis fra avgangsstasjonen til bestemmelsesstedet, herunder når de står stille på avgangsstasjonen, ankomststedet eller stopp underveis samt under rangering.
- 1.10. «andre typer ulykker», alle andre ulykker enn de som allerede er nevnt (togkollisjoner, togavsporinger, ulykker ved planovergang, personulykker forårsaket av rullende materiell i bevegelse og brann i rullende materiell).
- 1.11. «passasjer», enhver person, unntatt togpersonalet, som reiser med jernbane. Passasjerer som forsøker å stige på eller av et tog i bevegelse, medregnes i ulykkesstatistikken.
- 1.12. «ansatte (herunder underleverandørers personale og underleverandører som er selvstendig næringsdrivende)», enhver person som har ansettelse i forbindelse med en jernbane og som er i tjeneste på ulykkestidspunktet. Det omfatter også togpersonalet og personer som håndterer rullende materiell og infrastrukturanlegg.
- 1.13. «brukere av planovergang», enhver person som benytter planovergangen til å krysse jernbanelinjen ved bruk av ethvert transportmiddel eller til fots.
- 1.14. «uvedkommende personer på jernbaneanlegg», enhver person som befinner seg ulovlig på jernbaneanlegg, med unntak av brukere av planovergang.

- 1.15. «andre (tredjemann)», enhver person som ikke er definert som «passasjer», «ansatte, herunder underleverandørs personale», «brukere av planovergang» eller «uvedkommende personer på jernbaneanlegg».
- 1.16. «dødsfall (omkommet person)», en person som omkommer umiddelbart eller som dør innen 30 dager som følge av en ulykke, unntatt selvmord.
- 1.17. «alvorlig skadet person», en skadet person som innlegges på sykehus i mer enn 24 timer som følge av en ulykke, unntatt selvmordsforsøk.
- 2. Indikatorer knyttet til farlig gods**
- 2.1. «ulykke i forbindelse med transport av farlig gods», en ulykke eller hendelse som skal rapporteres i henhold til RID<sup>(1)</sup>/ADR avsnitt 1.8.5.
- 2.2. «farlig gods», de stoffer og gjenstander som det er forbudt å transportere i henhold til RID, eller som bare kan transporteres på vilkårene fastsatt i RID.
- 3. Indikatorer knyttet til selvmord**
- 3.1. «selvmord», en handling der en person forsettlig skader seg selv med døden til følge, slik det er registrert og klassifisert av vedkommende nasjonale myndighet.
- 4. Indikatorer knyttet til tillop til ulykker**
- 4.1. «skinnbrudd», alle skinner som er delt i to eller flere deler, eller alle skinner der en del av metallet har løsnet og skaper et hull i kjøreflaten som er mer enn 50 mm langt og mer enn 10 mm dypt.
- 4.2. «solslyng», feil relatert til løpet og geometrien i skinnene og som krever at sporet stenges eller umiddelbar reduksjon av tillatt kjørehastighet for å opprettholde sikkerheten.
- 4.3. «signalfeil», enhver feil i et signalsystem (enten på infrastruktur eller på rullende materiell) som fører til et mindre restriktivt signal enn det som kreves.
- 4.4. «passering av stoppsignal (passhendelse)», alle tilfeller der noen del av et tog kjører lenger enn tillatt.

Med å kjøre lenger enn tillatt menes her å kjøre forbi:

- lys- eller semafor signaler ved sporet som med farge eller stilling signaliserer fare, eller en stoppordre på linjer der verken et system for automatisk togkontroll (ATCS) eller et ATP-system er i drift,
- sluttpunktet i en sikkerhetsrelatert kjøretillatelse gitt gjennom et ATCS- eller ATP-system,
- et bestemt punkt som er meddelt gjennom en muntlig eller skriftlig tillatelse fastsatt i forskrift,
- stoppskilter (ikke sporstoppere) eller håndsignaler.

Tilfeller der kjøretøyer uten trekkvogn eller et ubemannet tog kjører forbi et stoppsignal, omfattes ikke. Tilfeller der signalet av en eller annen grunn ikke signaliserer fare tidsnok til at togføreren kan stoppe toget før signalet, omfattes ikke.

Nasjonale sikkerhetsmyndigheter kan rapportere om de fire typene hver for seg, men de skal framlegge minst én samleindikator som inneholder opplysninger om alle fire typer.

- 4.5. «hjulbrudd og akselbrudd», brudd som har innvirkning på vesentlige deler av hjulet eller akselen, og dermed skaper risiko for ulykke (avsporing eller kollisjon).

<sup>(1)</sup> RID, reglement for internasjonal jernbanetransport av farlig gods, som vedtatt i henhold til europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/68/EF av 24. september 2008 om landtransport av farlig gods (EUT L 260 av 30.9.2008, s. 13).

## 5. Felles metoder for beregning av økonomiske konsekvenser av ulykker

### 5.1. Verdien av å forebygge et dødsfall eller en alvorlig skade (VPC) består av

1. Egenverdien av sikkerhet: Verdien av betalingsviljen basert på undersøkelser av oppgitte preferanser gjennomført i de medlemsstatene denne verdien får anvendelse.
2. Direkte og indirekte økonomiske kostnader: anslag over kostnadene beregnet i medlemsstatene som består av:
  - kostnader ved medisinsk behandling og rehabilitering,
  - saksomkostninger, kostnader til politi, kostnader ved privat etterforskning av ulykken, kostnader ved redningstjeneste og administrative kostnader ved forsikring,
  - produksjonstap: den verdien samfunnet setter på varer og tjenester som kunne ha blitt produsert av personen dersom ulykken ikke hadde inntruffet.

### 5.2. Felles prinsipper for fastsettelse av egenverdien av sikkerhet og direkte/indirekte økonomiske kostnader:

For egenverdien av sikkerhet skal vurderingen av hvorvidt tilgjengelige estimater er egnet eller ikke, bygge på følgende betraktninger:

- estimatene skal være basert på et system for vurdering av redusert risiko for dødsfall i transportsektoren etter metoden som bygger på verdien av betalingsvilje i henhold til oppgitte preferanser,
- det utvalg av respondenter som benyttes for å fastsette verdiene, skal være representativt for den berørte befolkningen. Utvalget skal særlig gjenspeile fordelingen på alder/inntekt i tillegg til andre relevante sosioøkonomiske/demografiske kjennetegn ved befolkningen,
- metode for å regne ut verdien av betalingsvilje: spørreundersøkelsen skal være utformet slik at spørsmålene er entydige/meningsfulle for respondentene.

Verdien av direkte og indirekte kostnader skal fastsettes på grunnlag av de faktiske samfunnskostnadene.

- 5.3. «kostnad ved miljøskade», kostnader som skal bæres av jernbaneforetak/infrastrukturforvaltninger, fastsatt på grunnlag av deres erfaring, for å bringe det skadede området tilbake til den stand det var i før jernbaneulykken.
- 5.4. «kostnad ved materiell skade på rullende materiell eller infrastruktur», kostnaden ved å framskaffe nytt rullende materiell eller ny infrastruktur som har samme funksjonalitet og tekniske parametere som det rullende materiell eller den infrastruktur som ble uopprettelig skadet, samt kostnaden ved å tilbakeføre rullende materiell eller infrastruktur som kan repareres til den stand det/den var i før ulykken. Begge skal beregnes av jernbaneforetak/infrastrukturforvaltninger på grunnlag av deres erfaring. Kostnader ved leie av rullende materiell som erstatning for det som er skadet, omfattes også.
- 5.5. «kostnad ved forsinkelser som følge av ulykker», den pengeverdien av forsinkelser for brukere av jernbanetransport (passasjerer og fraktforetak) som følge av ulykker, beregnet ut fra følgende modell:

$VT =$  pengeverdien av innspart reisetid

Verdien av tid for en togpassasjer (per time)

$$VT_P = [VT \text{ for arbeidsreisende}] * [\text{Gjennomsnittlig prosentandel av arbeidsreisende per år}] + [VT \text{ for andre reisende}] * [\text{Gjennomsnittlig prosentandel av andre reisende per år}]$$

VT målt i euro per passasjer per time

Verdien av tid for et godstog (per time)

$$VT_F = [VT \text{ for godstog}] * [(\text{tonnkilometer}) / (\text{togkilometer})]$$

VT måles i euro per tonn gods per time

$$\text{Gjennomsnittlig antall tonn gods som transporteres per tog per år} = (\text{tonnkilometer}) / (\text{togkilometer})$$

$C_M =$  Kostnaden ved ett minutt forsinkelse for et tog

*Passasjertog*

$$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * [(\text{passasjerkilometer}) / (\text{togkilometer})]$$



Gjennomsnittlig antall passasjerer per tog per år = (passasjerkilometer)/(togkilometer)

*Godstog*

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

Faktorene  $K_1$  og  $K_2$  ligger mellom verdien av tid og verdien av forsinkelse, beregnet gjennom undersøkelser av oppgitte preferanser, for å ta hensyn til at tap av tid som følge av forsinkelser oppfattes signifikant mer negativt enn normal reisetid.

Kostnaden ved forsinkelser som følge av en ulykke =  $C_{MP} * (\text{antall minutters forsinkelse for passasjertog}) + C_{MF} * (\text{antall minutters forsinkelse for godstog})$

*Virkeområdet for modellen*

Kostnaden ved forsinkelser skal beregnes for alle ulykker, både alvorlige og mindre alvorlige ulykker.

Forsinkelser skal beregnes som følger:

- faktiske forsinkelser på jernbanelinjen der ulykken inntraff,
- faktiske forsinkelser eller, om dette ikke lar seg beregne, beregnede forsinkelser på andre berørte linjer,

## 6. Indikatorer knyttet til infrastrukturens tekniske sikkerhet og gjennomføringen av denne

- 6.1. «automatisk hastighetsovervåking (ATP)», et system for overholdelse av signaler og fartsgrenser gjennom hastighetsovervåking, herunder automatisk stopp ved signal.
- 6.2. «planovergang», et skjæringspunkt mellom jernbanen og en overgang godkjent av infrastrukturforvaltningen og åpen for offentlig eller privat ferdsel. Overganger mellom perronger på stasjoner omfattes ikke, og heller ikke overganger over spor som bare kan brukes av ansatte.
- 6.3. «overgang», offentlig eller privat vei, gate eller landevei, herunder gangvei og sykkelsti, eller annen vei som er ment for ferdsel av mennesker, dyr, motorkjøretøyer eller maskiner.
- 6.4. «planovergang med aktiv sikring», planovergang der kryssende brukere beskyttes mot eller varsles om et tog som nærmer seg ved at innretninger aktiveres når det er utrygt for brukerne å benytte overgangen.
  - Sikring i form av fysiske innretninger:
    - halve eller hele bomber,
    - porter.
  - Varsling i form av fastmontert utstyr ved planoverganger:
    - synlige innretninger: lyssignaler,
    - hørbare innretninger: klokker, horn, sirener osv.
    - fysiske innretninger, f.eks. vibrasjon på grunn av humper i veien.

Planovergang med aktiv sikring klassifiseres som:

1. «planovergang med automatisk sikring og/eller varsling for veifarende», en planovergang der sikringen og/eller varslingen aktiveres av toget som nærmer seg.

Slike planoverganger klassifiseres som:

- i) automatisk varsling for veifarende,
- ii) automatisk sikring for veifarende,
- iii) automatisk sikring og varsling for veifarende,
- iv) automatisk sikring og varsling for veifarende og sikring mot skinnegangen.

«sikring mot skinnegangen», et signal eller annet system for automatisk hastighetsovervåking som bare tillater at et tog passerer dersom planovergangen er sikret for veifarende og ingen er i ferd med å krysse sporet; dette siste kontrolleres ved bruk av overvåking og/eller deteksjon av hindringer.

2. «planovergang med manuell sikring og/eller varsling for veifarende», en planovergang der sikringen og/eller varslingen aktiveres manuelt og det ikke finnes et forriglet jernbanesignal som varsler toget om at det bare kan passere når sikringen og/eller valselet ved planovergangen er aktivert.

Slike planoverganger klassifiseres som:

- v) manuell varsling for veifarende,
  - vi) manuell sikring for veifarende,
  - vii) manuell sikring og varsling for veifarende,
- 6.5. «planoverganger med passiv sikring», en planovergang uten noen form for varslingssystem og/eller sikring som aktiveres når det er utrygt for brukeren å krysse overgangen.

**7. Indikatorer knyttet til sikkerhetsstyringen**

- 7.1. «revisjon», en systematisk, uavhengig og dokumentert prosess for å framskaffe revisjonsbevis og vurdere disse objektivt for å fastslå i hvilken grad revisjonskriteriene er oppfylt.

**8. Definisjoner av målenheter**

- 8.1. «togkilometer», målenheten som betegner et togs bevegelse over én kilometer. Avstanden som benyttes, er om mulig den faktisk tilbakelagte avstanden; ellers benyttes jernbanenettets standardavstand mellom opprinnelses- og bestemmelsesstedet. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.
- 8.2. «passasjerkilometer», målenheten som betegner transporten av én passasjer med jernbane over en avstand på én kilometer. Bare avstanden på innberettende medlemsstats nasjonale territorium tas med i beregningen.
- 8.3. «linjekilometer», lengden målt i kilometer på medlemsstatens jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2. Ved flersporede jernbanelinjer skal bare avstanden mellom opprinnelses- og bestemmelsessted medregnes.
- 8.4. «sporkilometer», lengden målt i kilometer på medlemsstatenes jernbanenett, der omfanget er fastsatt i artikkel 2. Ved flersporede jernbanelinjer skal hvert spor medregnes.»
-