

DIREKTIV

KOMMISSIONENS DIREKTIV 2009/149/EG

av den 27 november 2009

om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNA KOMMISSION HAR ANTAGIT
DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) ⁽¹⁾, särskilt artikel 5.2,

med beaktande av rekommendationen från Europeiska järnvägsbyrån (ERA/REC/SAF/02-2008) av den 29 september 2008, och

av följande skäl:

- (1) Enligt artikel 5.2 i direktiv 2004/49/EG, i dess ändrade lydelse, är det möjligt att se över bilaga I till det direktivet i syfte att inkludera gemensamma definitioner av gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor.
- (2) Enligt artikel 5.1 i direktiv 2004/49/EG ska information om de gemensamma säkerhetsindikatorerna samlas in för att göra det lättare att bedöma hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås. I enlighet med artikel 7.3 i samma direktiv bör de gemensamma säkerhetsmålen åtföljas av en bedömning av de ekonomiska konsekvenserna mot bakgrund av en för samhället acceptabel risknivå. Huvudsyftet med de gemensamma säkerhetsindikatorerna bör vara att mäta säkerhetsnivån och underlätta ekonomisk konsekvensbedömning av gemensamma säkerhetsmål. Därför är det nödvändigt att gå över från indikatorer kopplade till kostnaderna för alla järnvägsolyckor till indikatorer kopplade till den ekonomiska konsekvens dessa olyckor har för samhället.
- (3) Ökad säkerhet tilldelas ekonomiskt värde mot bakgrund av de begränsade budgetresurserna för offentliga politiska

åtgärder. För att välja initiativ som säkerställer att resurserna fördelas effektivt blir det därför nödvändigt att prioritera bland de olika åtgärderna.

- (4) I artikel 9 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen) ⁽²⁾ ges järnvägsbyrån mandat att inrätta ett nätverk med de nationella myndigheter som ansvarar för säkerhetsfrågor och de nationella myndigheter som ansvarar för de utredningar som ska göras för att fastställa vad som ska ingå i de gemensamma säkerhetsindikatorer som förtecknas i bilaga I till direktiv 2004/49/EG. Mot bakgrund av detta mandat lämnade järnvägsbyrån den 29 september 2008 in en rekommendation om översyn av bilaga I till direktiv 2004/49/EG med gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor (ERA/REC/SAF/02-2008).

- (5) Bilaga I till direktiv 2004/49/EG bör därför ändras.

- (6) De åtgärder som föreskrivs i detta direktiv är förenliga med yttrandet från den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Bilaga I till direktiv 2004/49/EG ska ersättas med bilagan till detta direktiv.

Artikel 2

1. Medlemsstaterna ska senast den 18 juni 2010 anta och offentliggöra de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv. De ska till kommissionen genast överlämna texten till dessa bestämmelser tillsammans med en jämförelsetabell över dessa bestämmelser och detta direktiv.

⁽¹⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

2. Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 27 november 2009.

På kommissionens vägnar

Antonio TAJANI

Vice ordförande

BILAGA

"BILAGA I

GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER

Säkerhetsmyndigheterna ska varje år rapportera de gemensamma säkerhetsindikatorerna. Det första rapporteringsåret ska vara 2010.

Om indikatorer avseende verksamheten i artikel 2.2 a och 2.2 b rapporteras, bör dessa anges separat.

Om nya fakta eller fel upptäcks efter inlämnandet av rapporten, ska indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast i följande årsrapport.

För indikatorer avseende olyckor enligt rubrik 1 ska Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik ⁽¹⁾ tillämpas i den utsträckning information finns tillgänglig.

1. Indikatorer avseende olyckor

1.1 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet allvarliga olyckor ska delas upp på följande typer av olyckor:

- Tågkollisioner, inbegripet kollisioner med hinder inom det fria rummet.
- Ursparningar av tåg.
- Plankorsningsolyckor, inbegripet olyckor som innefattar fotgängare vid plankorsningar.
- Personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse, undantaget självmord.
- Bränder i rullande materiel.
- Övriga.

Varje allvarlig olycka ska rapporteras under typen för den primära olyckan, även om konsekvenserna av den sekundära olyckan är allvarligare, till exempel brand till följd av en ursparning.

1.2 Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller omkommit per typ av olycka ska delas upp i följande kategorier:

- Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer).
- Anställda, inbegripet entreprenörers personal.
- Plankorsningstrafikanter.
- Obehöriga som befinner sig på järnvägsområdet.
- Andra personer.

2. Indikatorer avseende farligt gods

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper transport av farligt gods ska delas upp i följande kategorier:

- Olyckor som minst inbegriper ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods, enligt definitionen i tillägget.
- Antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

⁽¹⁾ EGT L 14, 21.1.2003, s. 1.

3. Indikatorer avseende självmord

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord.

4. Indikatorer avseende riskfaktorer

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet

- rälsbrott,
- skevheter i spår,
- signalfel,
- passerad stoppsignal,
- hjulbrott och axelbrott på rullande materiel i bruk.

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. Riskfaktorer som leder till olyckor ska rapporteras under gemensamma säkerhetsindikatorer avseende riskfaktorer; om de olyckor som inträffar är allvarliga ska de rapporteras under gemensamma säkerhetsindikatorer avseende olyckor, i enlighet med punkt 1.

5. Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor

Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:

- Antalet omkomna och allvarligt skadade multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada.
- Kostnaden för miljöskador.
- Kostnaden för materialskador på rullande materiel eller infrastruktur.
- Kostnaden för förseningar till följd av olyckor.

Säkerhetsmyndigheterna ska rapportera antingen de ekonomiska konsekvenserna av samtliga olyckor, eller de ekonomiska konsekvenserna av endast allvarliga olyckor. Detta val ska tydligt anges i den årsrapport som avses i artikel 18.

Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada är det värde samhället tillskriver att sådana förhindras och det värdet kan i sig inte utgöra en referens för kompensation för parter som varit inblandade i olyckor.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

6.1 Procentandel spår med automatisk tågkontroll (ATP) i drift, procentandel tågkilometer med ATP-system i drift.

6.2 Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande åtta slag:

- a) Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar:
 - i) Automatiska varningssignaler mot vägen.
 - ii) Automatiska skydd mot vägen.
 - iii) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen.
 - iv) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen och vägkorsningssignal mot spåret.
 - v) Manuella varningssignaler mot vägen.
 - vi) Manuella skydd mot vägen.
 - vii) Manuella skydd och varningssignaler mot vägen.

b) Plankorsningar med passiva skyddsanordningar.

7. **Indikatorer avseende säkerhetsstyrning**

Interna revisioner utförda av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i enlighet med dokumentationen om säkerhetsstyrningssystem. Sammanlagt antal utförda revisioner och antalet uttryckt i procent av de revisioner som krävs (och/eller planeras).

8. **Definitioner**

I tillägget fastställs gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor.

Tillägg

Gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**1. Indikatorer avseende olyckor**

- 1.1 *allvarlig olycka*: varje olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse är inblandat och där minst en person dödas eller skadas allvarligt, eller med omfattande skador på varor, spår, andra installationer eller miljön eller allvarliga trafikstörningar som följd. Olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer omfattas ej.
- 1.2 *omfattande skador på varor, spår, andra installationer eller miljön*: skador som uppgår till minst 150 000 EUR.
- 1.3 *olyckor med allvarliga trafikstörningar som följd*: tågtrafiken på en huvudjärnvägslinje upphör i minst sex timmar.
- 1.4 *tåg*: ett eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller motorvagnar, eller en ensamgående motorvagn som framförs med ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt. Ett ensamgående lok betraktas som ett tåg.
- 1.5 *tågakollision, inbegripet kollisioner med hinder inom det fria rummet*: frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av olika tåg eller mellan tåg och
 - i) rullande rangerenheter, eller
 - ii) föremål som är fastgjorda eller tillfälligt placerade på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet stammar från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter).
- 1.6 *tågurspärning*: varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret.
- 1.7 *plankorsningsolyckor*: olyckor vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som stammar från korsande fordon/trafikanter.
- 1.8 *personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse*: olyckor där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet. Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.
- 1.9 *bränder i rullande materiel*: bränder och explosioner som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när de är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när de står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omrangering.
- 1.10 *andra typer av olyckor*: alla andra olyckor än de som redan har nämnts (tågakollisioner, tågurspärningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse och bränder i rullande materiel).
- 1.11 *passagerare*: alla personer, exklusive tågpersonal, som reser med ett järnvägsfordon. I olycksstatistiken ingår passagerare som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.
- 1.12 *anställda (däribland entreprenörens personal och entreprenörer som är egenföretagare)*: alla personer vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker. Här ingår tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar.
- 1.13 *plankorsningstrafikanter*: alla personer som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.
- 1.14 *obehöriga på järnvägsområdet*: alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter.

1.15 *andra personer (tredje part)*: alla personer som inte definieras som passagerare, anställda (inbegripet personal hos underleverantörer), plankorsningstrafikanter eller obehöriga på järnvägsområdet.

1.16 *omkomna (dödsfall)*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord.

1.17 *personskador (allvarligt skadad person)*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök.

2. Indikatorer avseende farligt gods

2.1 *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller incident som ska rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID ⁽¹⁾/ADR.

2.2 *farligt gods*: de ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri.

3. Indikatorer avseende självmord

3.1 *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av de behöriga nationella myndigheterna.

4. Indikatorer avseende riskfaktorer

4.1 *rälsbrott*: räls som är delad i två eller fler delar eller räls från vilken en metallbit har lossnat, vilket efterlämnar ett hål på körytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt.

4.2 *skevheter i spår*: fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som av säkerhetsskäl kräver att spåret spärras eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.

4.3 *signalfel*: varje signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till en mindre restriktiv signal än vad som krävs.

4.4 *passerad stoppsignal*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet.

Detta att köra längre än tillåtet innebär att tåget passerar

— en stoppsignal riktad mot spåret, som genom ljus eller form signalerar fara, på linjer där varken automatisk hastighetsövervakning (ATCS) eller automatisk tågkontroll (ATP) är i bruk,

— en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i system med automatisk hastighetsövervakning eller automatisk tågkontroll,

— en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen,

— stoppskyltar (ej stoppböckar) eller handsignaler.

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår ej. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

De nationella säkerhetsmyndigheterna får lämna in rapporter om de fyra typerna separat, men de måste lämna in minst en sammanlagd rapport med uppgifter om alla fyra typerna.

4.5 *hjulbrott och axelbrott*: brott som påverkar väsentliga delar av hjulet eller axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

⁽¹⁾ RID, förordningar om internationell transport av farligt gods på järnväg, antagna genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

5. **Gemensamma metoder för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av olyckor**

5.1 Värde av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada består av

1. *värdet av säkerheten i sig*: värdet på betalningsviljan mot bakgrund av undersökningar av uttalad preferens genomförda i den medlemsstat där värdet ska tillämpas,
2. *direkta och indirekta ekonomiska kostnader*: de uppskattade kostnaderna i medlemsstaterna består av
 - kostnader för medicinsk behandling och rehabilitering,
 - rättegångskostnader, kostnader för polis, privata olycksförsäkringar, räddningstjänst och förvaltning av försäkringar,
 - produktionsbortfall: värdet för samhället av de varor och tjänster som kunde ha producerats av personen i fråga om olyckan inte hade inträffat.

5.2 Gemensamma principer för att uppskatta värdet av säkerheten i sig och de direkta/indirekta ekonomiska kostnaderna:

Vid beräkning av värdet av säkerheten i sig ska bedömningen av huruvida föreliggande uppskattningar är rimliga eller ej utgå från följande faktorer:

- Uppskattningarna ska vara knutna till ett system för värdering av en minskad risk för dödsfall inom transportsektorn och följa ett förfarande som utgår från värdet på betalningsviljan enligt uttalade preferenser.
- Det stickprov som görs när värdena tas fram ska vara representativt för den berörda populationen. Framför allt måste stickprovet avspegla populationens ålder/inkomstfördelning och andra relevanta socioekonomiska/demografiska kännetecken.
- Metod för att räkna fram värdet av betalningsviljan: Undersökningen ska vara utformad så att frågorna är tydliga och meningsfulla för de svarande.

Direkta och indirekta ekonomiska kostnader ska uppskattas utifrån de faktiska kostnader som samhället står för.

- 5.3 *kostnad för miljöskador*: kostnader som järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare erfarenhetsmässigt står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.
- 5.4 *kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur*: kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick de befann sig i före olyckan. Båda kostnadstyperna ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.
- 5.5 *kostnad för förseningar till följd av olyckor*: det monetära värdet av förseningar för användarna av järnvägstransporter (passagerare och fraktföretag) till följd av olyckor, uträknad enligt följande modell:

VT = det monetära värdet av kortare restid

Tidens värde för en tågpassagerare (per timme)

$VT_P = [VT \text{ för passagerare som reser till och från arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som reser till och från arbetet per år}] + [VT \text{ för passagerare som inte reser till eller från arbetet}] * [\text{genomsnittlig procentandel passagerare som inte reser till och från arbetet per år}]$

VT mäts i euro per passagerare och timme

Tidens värde för ett godståg (per timme)

$VT_F = [VT \text{ för godståg}] * [(ton\text{-}km)/(tåg\text{-}km)]$

VT mäts i euro per godston och timme

Genomsnittligt ton gods som transporteras per tåg på ett år = $(ton\text{-}km)/(tåg\text{-}km)$

C_M = Kostnaden för en tågförsening på en minut

Passagerartåg

$C_{MP} = K_1 * (VT_P/60) * [(passagerar\text{-}km)/(tåg\text{-}km)]$

Genomsnittligt antal passagerare per tåg på ett år = (passagerar-km)/(tåg-km)

Godståg

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

Faktorerna K_1 och K_2 ligger mellan värdet av tiden och värdet av förseningen, uppskattade vid undersökningar av uttalad preferens, för att ta hänsyn till att tidsförlusten till följd av förseningar betraktas som betydligt mer negativ än normal restid.

Kostnad för förseningar till följd av en olycka = C_{MF} *(ett passagerartågs försening i minuter) + C_{MF} *(ett godstågs försening i minuter)

Modellens tillämpningsområde

Kostnaden för förseningar ska beräknas för alla olyckor, både allvarliga olyckor och mindre olyckor.

Förseningar ska beräknas på följande sätt:

- faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckan inträffade,
- faktiska förseningar eller, om inte möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.

6. Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande

- 6.1 *automatisk tågkontroll (ATP)*: ett system som genomdriver efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar genom hastighetsövervakning, inklusive automatiskt stopp vid signaler.
- 6.2 *plankorsning*: en korsning på samma nivå mellan järnvägen och en övergång, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan perronger på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.
- 6.3 *övergång*: en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även gång- och cykelstigar, eller annan väg som är till för människor, djur, fordon eller maskiner.
- 6.4 *plankorsningar med aktiva skyddsanordningar*: en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.

— Skydd i form av fysiska hinder:

- Halva eller hela bommar.
- Grindar.

— Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:

- Synliga skyddsanordningar: Ljussignaler.
- Hörbara skyddsanordningar: Klockor, signaler, sirener m.m.
- Fysiska anordningar, t.ex. stötar genom vägbulor.

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

1. *Plankorsning med automatiska skydd och/eller varningssignaler mot vägen*: en plankorsning där skydd och/eller varningssignaler aktiveras av det ankommande tåget.

Dessa plankorsningar klassificeras enligt följande:

- i) Automatiska varningssignaler mot vägen.
- ii) Automatiska skydd mot vägen.
- iii) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen.
- iv) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen och vägkorsningssignal mot spåret.

väggkorsningssignal mot spåret: en signal eller annat tågskyddssystem som endast tillåter ett tåg att passera när plankorsningen är skyddad från vägsidan och ingen håller på att ta sig över korsningen. Det sistnämnda kontrolleras genom övervakning och/eller hinderdetektion.

2. *Plankorsning med manuella skydd och/eller varningssignaler mot vägen*: en plankorsning där skydd och/eller varningssignaler aktiveras manuellt, utan en sammankopplad järnvägssignal som talar om för tåget att det endast får köra vidare när skyddet och/eller varningssignalerna vid plankorsningen är aktiverade.

Dessa plankorsningar klassificeras enligt följande:

- v) Manuella varningssignaler mot vägen.
 - vi) Manuella skydd mot vägen.
 - vii) Manuella skydd och varningssignaler mot vägen.
- 6.5 *plankorsning med passiva skyddsanordningar*: en plankorsning utan någon form av varningssystem och/eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen.
7. **Indikatorer avseende säkerhetsstyrning**
- 7.1 *revision*: en systematisk, oberoende och dokumenterad process för att få verifierade underlag och en objektiv utvärdering av dem för att fastställa i vilken utsträckning revisionskriterierna är uppfyllda.
8. **Definitioner av måttenheter**
- 8.1 *tågkilometer*: måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan avgångsstation och slutstation användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
- 8.2 *passagerarkilometer*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare över en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterade landets territorium ska beaktas.
- 8.3 *linjekilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. För flerspåriga järnvägslinjer ska endast avståndet mellan avgångsstationen och slutstationen räknas.
- 8.4 *spårkilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. Alla spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.”
-