

DIREKTĪVAS

KOMISIJAS DIREKTĪVA 2009/149/EK

(2009. gada 27. novembris)

par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK grozījumiem attiecībā uz kopīgiem drošības indikatoriem un vienotām metodēm nelaiemes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

budžeta resursiem. Tāpēc, lai izraudzītos tās iniciatīvas, kas nodrošina piešķirto resursu efektīvu izmantošanu, kļūst nepieciešams noteikt dažādo pasākumu prioritātes.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos, un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) ⁽¹⁾ un jo īpaši tās 5. panta 2. punktu,

ņemot vērā Eiropas Dzelzceļa aģentūras 2008. gada 29. septembra rekomendāciju (ERA/REC/SAF/02-2008),

tā kā:

(1) Direktīvas 2004/49/EK labotās redakcijas 5. panta 2. punktā paredzēta iespēja minētās direktīvas I pielikumu pārskatīt, iekļaujot vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaiemes gadījumos radušos zaudējumu aprēķināšanai.

(2) Saskaņā ar Direktīvas 2004/49/EK 5. panta 1. punktu kopīgo drošības mērķu (CST) sasniegšanas novērtēšanas atvieglošanai jāvāc informācija par kopīgajiem drošības indikatoriem. Ievērojot minētās direktīvas 7. panta 3. punktu, līdz ar kopīgajiem drošības mērķiem izstrādā pieņemamās bīstamības ekonomisko izmaksu novērtējumu. Kopīgie drošības indikatori galvenokārt jāizmanto drošības noteikšanai un kopīgo drošības mērķu ekonomiskās ietekmes novērtēšanai. Tāpēc jāpāriet no indikatoriem, kas raksturo visu veidu dzelzceļa avāriju radītās izmaksas, uz indikatoriem, kas raksturo nelaiemes gadījumu ekonomisko ietekmi uz sabiedrību.

(3) Drošības paaugstināšanās novērtēšana naudas izteiksmē ir saistīta ar publiskās politikas pasākumu ierobežotajiem

(4) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Regulas (EK) Nr. 881/2004 par Eiropas Dzelzceļa aģentūras izveidošanu (Aģentūras regula) ⁽²⁾ 9. pantā Aģentūrai noteikts uzdevums izveidot tīklu, kurā iesaistītas valstu iestādes, kas atbildīgas par drošību, un valstu iestādes, kas atbildīgas par izmeklēšanu, lai definētu Direktīvas 2004/49/EK I pielikumā uzskaitīto kopīgo drošības indikatoru saturu. Ievērojot šo mandātu, Aģentūra 2008. gada 29. septembrī ir sniegusi rekomendāciju par Direktīvas 2004/49/EK I pielikuma pārskatīšanu: vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaiemes gadījumos radušos ekonomisko zaudējumu aprēķināšanai (ERA/REC/SAF/02-2008).

(5) Tāpēc ir jāgroza Direktīvas 2004/49/EK I pielikums.

(6) Šajā direktīvā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi komiteja, kas izveidota ar Direktīvas 96/48/EK 21. pantu,

IR PIENĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 2004/49/EK I pielikumu aizstāj ar šīs direktīvas pielikumu.

2. pants

1. Dalībvalstis ne vēlāk kā 2010. gada 18. jūnijā pieņem un publicē normatīvos un administratīvos aktus, kas vajadzīgi, lai izpildītu šo direktīvu. Dalībvalstis tūlīt dara zināmus Komisijai minēto noteikumu tekstus, kā arī minēto noteikumu un šīs direktīvas atbilstības tabulu.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁽²⁾ OV L 164, 30.4.2004., 1. lpp.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu, vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālai publikācijai. Dalībvalstis nosaka, kā izdarāma šāda atsauce.

2. Dalībvalstis dara zināmus Komisijai to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā 20 dienas pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē 2009. gada 27. novembrī

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Antonio TAJANI

PIELIKUMS

"I PIELIKUMS

KOPĪGIE DROŠĪBAS INDIKATORI

Kopīgie drošības indikatori, par kuriem drošības iestādēm katru gadu ir jāsniedz ziņas. Pirmais pārskata periods ir 2010. gads.

Indikatori, kas attiecas uz 2. panta 2. punkta a) un b) apakšpunktā minētajiem pasākumiem, ja tos iesniedz, ir jānorāda atsevišķi.

Ja pēc pārskata iesniegšanas atklājas jauni fakti vai tiek konstatētas kļūdas, indikatori par attiecīgo gadu drošības iestādei ir jāgroza vai jālabo pie pirmās izdevības, bet ne vēlāk kā nākamajā gada pārskatā.

Uz 1. iedaļā minētajiem indikatoriem par nelaiemes gadījumiem attiecas Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 91/2003 par dzelzceļa transporta statistiku⁽¹⁾, ciktāl ir pieejama vajadzīgā informācija.

1. Ar avārijām saistītie indikatori

1.1. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) smagu avāriju skaits, tās iedalot šādi:

- vilcienu sadursmes, ieskaitot sadursmes ar šķēršļiem būvju tuvināšanas gabarītā,
- vilcienu nobraukšana no sliedēm,
- avārijas uz pārbrauktuvēm, ieskaitot nelaiemes gadījumus uz pārbrauktuvēm ar gājējiem,
- avārijas ar cilvēku upuriem, ko izraisījis kustībā esošs ritošais sastāvs, izņemot pašnāvības,
- ritošā sastāva ugunsgrēki,
- citi.

Par katru smagu avāriju jāziņo pēc sākotnējās avārijas veida arī tad, ja sekundārās avārijas sekas ir smagākas, piemēram, ugunsgrēks pēc vilciena nobraukšanas no sliedēm.

1.2. Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) personu skaits, kas guvušas smagus miesas bojājumus vai gājušas bojā pa nelaiemes gadījumu veidiem, tās iedalot šādi:

- pasažieri (arī uz kopējo pasažierkilometru skaitu un pasažieru vilcienkilometriem),
- darbinieki, ieskaitot apakšuzņēmēju personālu,
- pārbrauktuvju lietotāji,
- nepiederošas personas dzelzceļa teritorijā,
- citi.

2. Ar bīstamām kravām saistītie indikatori

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) avāriju skaits, kas saistītas ar bīstamu kravu pārvadājumiem, tās iedalot šādi:

- avārijas, kurās iesaistīts vismaz viens bīstamu kravu dzelzceļa transportlīdzeklis, saskaņā ar pielikuma papildinājumu,
- tādu avāriju skaits, kurās notikušas izplūdes no bīstamajām kravām.

⁽¹⁾ OV L 14, 21.1.2003., 1. lpp.

3. Ar pašnāvībām saistītie indikatori

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) pašnāvību skaits.

4. Ar avāriju prekursoriem saistītie indikatori

Kopējais un relatīvais (uz vilcienkilometriem) gadījumu skaits:

- sliežu lūzumi,
- sliežu ceļa izmetums,
- bīstamas signalizācijas atteices,
- bīstama garāmbraukšana signālam,
- riteņu un asu lūzumi ritošā sastāva ekspluatācijas laikā.

Jāsniedz ziņas par visiem prekursoriem, arī par tiem, kas nebeidzas ar avāriju. Par prekursoriem, kas beidzas ar avāriju, jāsniedz ziņas iedaļā par kopīgajiem drošības rādītājiem par prekursoriem; attiecībā uz faktiski notikušajām avārijām, ja tās ir smagas, jāsniedz ziņas par kopīgajiem drošības indikatoriem par avārijām saskaņā ar 1. iedaļu.

5. Indikatori avāriju ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai

Kopējā un relatīvā (uz vilcienkilometriem) summa euro:

- upuru skaits, kas reizināts ar smagu avāriju novēršanas izmaksām (*Value of Preventing a Casualty, VPC*),
- videi nodarītā kaitējuma izmaksas,
- ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas,
- satiksmes kavējumu izmaksas nelaiemes gadījumu dēļ.

Drošības iestādēm jāsniedz pārskats par visu avāriju ekonomisko ietekmi, vai tikai par smagāko avāriju ekonomisko ietekmi. Šī izvēle skaidri jānorāda 18. pantā minētajā gada pārskatā.

VPC ir summa, ko sabiedrība saista ar smagu avāriju novēršanas izmaksām, un kā tādu to avārijā iesaistītās puses neizmanto kompensāciju noteikšanai.

6. Indikatori, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās realizāciju

6.1. Sliežu ceļu daļa procentos, kuros izmanto vilcienu automātisko aizsardzību, vilcienkilometru daļa procentos, kuros izmanto vilcienu automātiskās aizsardzības sistēmas.

6.2. Pārbrauktuņu skaits (kopējais, uz līnijas kilometru un sliežu ceļa kilometru) pa šādiem astoņiem to veidiem:

- a) aktīvas dzelzceļa pārbrauktuves ar:
 - i) automātisku lietotāja puses brīdināšanu;
 - ii) automātisku lietotāja puses aizsardzību;
 - iii) automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;
 - iv) automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu, un dzelzceļa puses aizsardzību;
 - v) neautomātisku lietotāja puses brīdināšanu;
 - vi) neautomātisku lietotāja puses aizsardzību;
 - vii) neautomātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;

b) pasīvas dzelzceļa pārbrauktuves.

7. Indikatori, kas attiecas uz drošības pārvaldību

Infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu veiktie iekšējie auditi, kā norādīts drošības pārvaldības sistēmas dokumentācijā. Kopējais faktiski veikto auditu skaits procentos no vajadzīgo (un/vai plānoto) auditu skaita.

8. Definīcijas

Vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaiemes gadījumos radušos ekonomisko zaudējumu aprēķināšanai noteiktas šā pielikuma papildinājumā.

*Papildinājums***Vienotas kopīgo drošības indikatoru definīcijas un vienotas metodes nelaiemes gadījumos radušos ekonomisko zaudējumu aprēķināšanai****1. Ar avārijām saistītie indikatori**

- 1.1. "Smaga avārija" ir jebkurš nelaiemes gadījums, kurā iesaistīts vismaz viens dzelzceļa transportlīdzeklis kustībā un kura rezultātā vismaz viena persona ir gājusi bojā vai ir guvusi smagus miesas bojājumus, vai kura rezultātā radīti nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu kaitējums videi, vai radušies būtiski satiksmes traucējumi. Šī definīcija neattiecas uz nelaiemes gadījumiem darbnīcās, noliktavās un depo.
- 1.2. "Nopietni ritošā sastāva, sliežu ceļu, citu iekārtu bojājumi vai kaitējums videi" ir EUR 150 000 vai lielāki zaudējumi.
- 1.3. "Būtiski satiksmes traucējumi" ir gadījumi, kad vilcienu kustība ir apturēta vai galvenais sliežu ceļš slēgts sešas stundas vai ilgāk.
- 1.4. "Vilciens" ir viens vai vairāki dzelzceļa transportlīdzekļi, ko velk viena vai vairākas lokomotīves vai motorvagoni, vai viens atsevišķs motorvagonš, kas brauc ar savu numuru vai īpašu apzīmējumu no noteikta maršruta sākumpunkta līdz noteiktam galapunktam. Rezerves lokomotīvi, t. i., atsevišķu lokomotīvi, kas veic ceļu viena pati, neuzskata par vilcienu.
- 1.5. "Vilcienu sadursme, ieskaitot sadursmes ar šķēršļiem būvju tuvinājuma gabarītā" ir viena vilciena daļas frontāla sadursme ar otra vilciena daļu frontāli, no aizmugures vai no sāniem, vai ar:
 - i) manevru ritošo sastāvu;
 - ii) stacionāriem objektiem vai objektiem, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā (izņemot uz pārbrauktuvēm, ja tur tos pazaudējuši šķērsojošie transportlīdzekļi vai lietotāji).
- 1.6. "Vilciena nobraukšana no sliedēm" ir visi gadījumi, kad vismaz viens vilciena ritenis nobrauc no sliedēm.
- 1.7. "Avārijas uz pārbrauktuvēm" ir tādi nelaiemes gadījumi uz pārbrauktuvēm, kuros iesaistīts vismaz viens dzelzceļa transportlīdzeklis un viens vai vairāki pārbrauktuvi šķērsojoši citi transportlīdzekļi, citi pārbrauktuves lietotāji, piemēram, gājēji, vai citi objekti, kas īslaicīgi atrodas uz sliežu ceļiem vai to tuvumā, ja tur tos pazaudējis šķērsojošais transportlīdzeklis/lietotājs.
- 1.8. "Kustībā esoša ritošā sastāva izraisīti nelaiemes gadījumi ar personām" ir tādi nelaiemes gadījumi, kuros vienu vai vairākas personas notriec dzelzceļa transportlīdzeklis, tam piestiprināts vai no tā atdalījies objekts. Iekļauj personas, kas izkrīt no dzelzceļa transporta, kā arī personas, kuras nokrīt vai kuras notriec nenostiprināti objekti, tām atrodoties transportlīdzeklī.
- 1.9. "Ritošā sastāva ugunsgrēki" ir ugunsgrēki un eksplozijas dzelzceļa transportlīdzekļos (un to kravā), kas izceļas to kustības laikā no izbraukšanas stacijas līdz galastacijai, kā arī stāvēšanas laikā izbraukšanas stacijā, galastacijā vai starpstacijās, kā arī laikā, kad notiek ritošā sastāva vienības iekļaušana vilciena sastāvā.
- 1.10. "Citu veidu avārijas" ir visas pārējās avārijas, izņemot iepriekš minētās (vilciena sadursme, vilciena nobraukšana no sliedēm, avārijas uz pārbrauktuvēm, kustībā esoša ritošā sastāva izraisīti nelaiemes gadījumi ar personām, ritošā sastāva ugunsgrēki).
- 1.11. "Pasažieris" ir jebkura persona, kas veic braucienu pa dzelzceļu, izņemot vilciena apkalpes locekļus. Nelaiemes gadījumu statistikā ieskaita arī pasažierus, kas cenšas iekāpt ejošā vilcienā vai izkāpt no vilciena tā kustības laikā.
- 1.12. "Darbinieki (ieskaitot apakšuzņēmēju un pašnodarbināto personālu)" ir personas, kuru nodarbinātība ir saistīta ar dzelzceļu un kuras laikā, kad notiek nelaiemes gadījums, ir savā darba vietā. Tiem pieskaitāmi vilciena apkalpes locekļi un personas, kas apkalpo ritošo sastāvu un infrastruktūras iekārtas.
- 1.13. "Pārbrauktuvju lietotāji" ir personas, kuras izmanto pārbrauktuves dzelzceļa līniju šķērsošanai ar visu veidu transportlīdzekļiem vai kājām.
- 1.14. "Nepiederošas personas dzelzceļa teritorijā" ir personas, kuras atrodas dzelzceļa teritorijā vietās, izņemot pārbrauktuves, kurās tām atrasties ir aizliegts.

- 1.15. "Citas personas (trešās puses)" ir visas tādas personas, kuras netiek definētas kā "pasaziņi", "darbinieki (ieskaitot apakšuzņēmēju un pašnodarbināto personālu)", "pārbrauktu vju lietotāji" vai "nepiederošas personas dzelzceļa teritorijā".
- 1.16. "Nāves gadījums (bojā gājusi persona)" ir persona, kas uzreiz gājusi bojā nelaimes gadījumā vai nelaimes gadījuma rezultātā mirusi 30 dienu laikā pēc tā, izņemot pašnāvniekus.
- 1.17. "Miesas bojājumi (smagus miesas bojājumus guvusi persona)" ir persona, kas guvusi miesas bojājumus un nelaimes gadījuma rezultātā hospitalizēta ilgāk nekā 24 stundas, izņemot pašnāvību mēģinājumus.

2. Ar bīstamām kravām saistītie indikatori

- 2.1. "Ar bīstamu kravu pārvadājumiem saistīta avārija" ir jebkurš nelaimes gadījums vai notikums, kas jāpaziņo saskaņā ar RID⁽¹⁾/ADR 1.8.5. iedaļu.
- 2.2. "Bīstamas kravas" ir vielas un priekšmeti, kuru pārvadājumi saskaņā ar RID ir aizliegti vai kuras pārvadāt ir atļauts, tikai ievērojot RID paredzētos noteikumus.

3. Ar pašnāvībām saistītie indikatori

- 3.1. "Pašnāvība" ir personas apzināta rīcība ar nodomu radīt sev miesas bojājumus, kuru rezultātā iestājas nāve, un kuru kā tādu reģistrē un klasificē kompetentā valsts iestāde.

4. Ar avāriju prekursoriem saistītie indikatori

- 4.1. "Sliežu lūzumi" ir sliedes, kas sadalījušās vismaz divos gabalos, vai sliedes, no kurām atdalījies metāla gabals, kas velšanās virsmā radījis defektu vairāk nekā 50 mm garumā un 10 mm dziļumā.
- 4.2. "Sliežu ceļa izmetumi" ir defekti, kas saistīti ar sliežu ceļa nepārtrauktību un ģeometriju un kuru dēļ sliežu ceļš ir jāslēdz vai kustības drošības saglabāšanai nekavējoties jāsamazina atļautais kustības ātrums.
- 4.3. "Bīstamas signalizācijas atteices" ir signalizācijas sistēmas atteices (infrastrukturai vai ritošajam sastāvam), kuru rezultātā signalizācijas informācija nav tik ierobežojoša, cik vajadzīgs.
- 4.4. "Bīstama garāmbraukšana signālam (*Signal Passed at Danger, SPAD*)" ir visi gadījumi, kad vilciena jebkura lieluma daļa veic tam neatļautu kustību.

Neatļauta kustība nozīmē bīstamu garāmbraukšanu:

- gaismas STOP signāliem gar sliežu ceļu vai semaforam gadījumos, kad nedarbojas automātiskas vilcienu vadības (*Automatic Train Control System, ATCS*) vai *ATP* sistēmas ierīces,
- pēc *ATCS* vai *ATP* sistēmas izdotas atļaujas beigām ar drošību saistītai kustībai,
- punktam, kas paziņots ar noteikumos paredzētu mutvārdu vai rakstveida atļauju,
- mazā luksofora apstāšanās signāliem (izņemot attura signālus) vai neautomātiski ieslēdzamiem signāliem.

Šiem bīstamas garāmbraukšanas gadījumiem nepieskaita riteņļus bez vilces vienības un atbremzējušos vilcienu kustību bez vadītāja. Šiem bīstamas garāmbraukšanas gadījumiem nepieskaita arī aizlieguma signāla neieslēgšanos laikus dažādu iemeslu dēļ, kas nedod vadītājam iespēju vilcienu apturēt pirms signāla.

Valstu drošības iestādes par šiem četriem rādītājiem var sniegt pārskatu atsevišķi, un tām vismaz jānorāda apvienotais indikators ar datiem par visiem šiem četriem rādītājiem kopā.

- 4.5. "Riteņu un asu lūzumi" ir tādi riteņa vai ass būtisku detaļu lūzumi, kuri rada avāriju risku (vilciena nobraukšanu no sliedēm vai sadursmi).

⁽¹⁾ Noteikumi par bīstamu kravu starptautiskiem dzelzceļa pārvadājumiem (*RID, Regulations concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail*) saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 24. septembra Direktīvu 2008/68/EK par bīstamo kravu iekšzemes pārvadājumiem (OV L 260, 30.9.2008., 13. lpp.)

5. Indikatori avāriju ekonomiskās ietekmes aprēķināšanai

5.1. Smagu avāriju novēršanas izmaksas (*Value of Preventing a Casualty, VPC*) sastāv no:

- 1) drošības vērtības *per se*, t. i., gatavības maksāt (*Willingness to Pay, WTP*) vērtībām, kas noteikta preferenču izpētē dalībvalstī, kurai tās piemēro;
- 2) tiešām un netiešām ekonomiskajām izmaksām, kas noteiktas attiecīgajā dalībvalstī un kas sastāv no:
 - medicīnas un rehabilitācijas izmaksām,
 - tiesāšanās izmaksām, policijas izmaksām, privātās izmeklēšanas izmaksām, avārijas dienestu un apdrošināšanas administratīvajām izmaksām,
 - zaudējumiem ražošanai, t. i., preču un pakalpojumu sabiedriskā vērtība, kuru varētu saražot cietusī persona, ja nelaimes gadījums nebūtu noticis.

5.2. Vienoti principi drošības vērtības *per se* un tiešo/netiešo ekonomisko izmaksu noteikšanai.

Drošības vērtības *per se* novērtējums tam, vai pieejamie aprēķini ir piemēroti, pamatojas uz šādiem apsvērumiem:

- aprēķiniem jābūt saistītiem ar nāves gadījumu riska samazināšanas novērtējuma sistēmu transporta nozarē, un jāievēro gatavības maksāt (*WTP*) pieeja saskaņā ar noteiktajām preferenču metodēm,
- respondentu izlasei, kuru izmanto vērtību noteikšanai, jābūt reprezentatīvai attiecīgajai populācijai. Tas nozīmē, ka izlasei jāatspoguļo ienākumu sadalījums pa vecuma grupām, kā arī citi attiecīgi populāciju raksturojoši sociāli ekonomiskie un demogrāfiskie rādītāji,
- *WTP* vērtību noteikšanai aptaujai jābūt tādai, lai respondentiem uzdotie jautājumi būtu tiem skaidri/saprotami.

Tiešās un netiešās ekonomiskās izmaksas jānovērtē pēc sabiedrībai radītajām reālajām izmaksām.

- 5.3. "Videi nodarītā kaitējuma izmaksas" ir bojātās teritorijas atjaunošanas izmaksas stāvoklī, kādā tā bija pirms avārijas, kuras jāsedz dzelzceļa uzņēmumiem/ infrastruktūras pārvaldītājiem un kas novērtētas, pamatojoties uz viņu pieredzi.
- 5.4. "Ritošā sastāva vai infrastruktūras būtisku bojājumu izmaksas" ir izmaksas jauna ritošā sastāva vai jaunas infrastruktūras iegādei ar tādām pašām funkcijām un tehniskajiem raksturlielumiem kā tiem, kuriem radušies neatgriezeniski bojājumi, kā arī remontējama ritošā sastāva vai infrastruktūras atjaunošanas izmaksas stāvoklī, kādā tā bija pirms avārijas. Tās jānosaka dzelzceļa uzņēmumiem/ infrastruktūras pārvaldītājiem, pamatojoties uz viņu pieredzi. Šajās izmaksās ietilpst arī izmaksas, kas saistītas ar ritošā sastāva nomu, kas nepieciešama bojāto ritekļu aizstāšanai pēc avārijas.
- 5.5. "Ar avārijām saistīto satiksmes kavējumu izmaksas" ir dzelzceļa transporta lietotājiem (pasažieriem un kravu pārvadātājiem) ar avārijām saistīto satiksmes kavējumu radītās izmaksas naudas izteiksmē, kuras aprēķinātas šādi.

VT = braukšanas laika ietaupījuma vērtība naudas izteiksmē

Vilciena pasažiera laika (stundas) vērtība

$$VT_P = (\text{strādājošo pasažieru VT}) * (\text{Strādājošo pasažieru daļa vidēji gadā}) + (\text{nestrādājošo pasažieru VT}) * (\text{Nestrādājošo pasažieru daļa vidēji gadā})$$

VT izsaka euro (EUR) vienam pasažierim vienā stundā

Kravas vilciena laika (stundas) vērtība

$$VT_F = (\text{kravas vilcienu VT}) * ((\text{tonnkilometri}) / (\text{vilcienkilometri}))$$

VT izsaka euro (EUR) uz vienu tonnu kravas vienā stundā

Vidējais kravu daudzums tonnās, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā = $(\text{tonnkilometri}) / (\text{vilcienkilometri})$

C_M = vilciena vienas kavēšanās minūtes izmaksas

Pasažieru vilciens

$$C_{MP} = K_1 * (VT_P / 60) * ((\text{pasažierkilometri}) / (\text{vilcienkilometri}))$$

Vidējais pasažieru skaits, ko pārvadā ar vienu vilcienu vienā gadā = (pasažierkilometri)/(vilcienkilometri)

Kravas vilciens

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

Koeficienti K_1 un K_2 ir robežās starp laika vērtību un kavējuma vērtību, kas noteikta preferenču izpētē, lai ņemtu vērā to, ka kavēšanās dēļ zaudētais laiks tiek vērtēts daudz negatīvāk nekā parastais braukšanas laiks.

Avārijas izraisīto kavējumu izmaksas = $C_{MP} * (\text{pasažieru vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs}) + C_{MF} * (\text{kravas vilcienu kavēšanās ilgums minūtēs})$

Modeļa darbības joma

Kavējumu izmaksas jāaprēķina visām avārijām, gan nopietnām, gan nelielām.

Kavējumus aprēķina šādi:

- faktiskā vilcienu kavēšanās uz dzelzceļa līnijām, kurās notikušas avārijas,
- faktiskā vilcienu kavēšanās vai, ja to nav iespējams noteikt, aprēķinātā kavēšanās uz citām ietekmētajām līnijām.

6. Indikatori, kas attiecas uz infrastruktūras tehnisko drošību un tās realizāciju

- 6.1. "Vilcienu automātiskā aizsardzība (ATP)" ir sistēma, kas nodrošina signālu un ātruma ierobežojumu ievērošanu, kā arī automātisku bremzēšanu pie signāliem.
- 6.2. "Pārbrauktuve" ir infrastruktūras pārvaldītāja atzīts sliežu ceļa un ceļa krustojums, kas ir atvērts publiskajiem vai privātajiem lietotājiem. Ceļam nav pieskaitāmas pārejas starp peroniem stacijās, kā arī pārejas uz sliežu ceļiem, kas paredzētas tikai personālam.
- 6.3. "Ceļš" publiskas lietošanas vai privāts ceļš, iela vai automaģistrāle, gājēju vai velosipēdistu ceļš, vai citāds ceļš, pa kuru paredzēts pārvietoties cilvēkiem, dzīvniekiem, mehāniskajiem transportlīdzekļiem vai tehnikai.
- 6.4. "Aktīva pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kur pārbrauktuves lietotāji ir aizsargāti no vilciena, kas tuvojas, vai tiek par to brīdināti, ieslēdzot attiecīgas ierīces laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.

— Aizsardzība ar fiziskām ierīcēm:

- nolaižamām pusbarjerām vai barjerām,
- aizveramām barjerām.

— Brīdinājumi uz pārbrauktuvēm, izmantojot stacionāras iekārtas:

- vizuālas ierīces: gaismas signālus,
- skaņas ierīces: zvanus, taures, pikstuļus u. c.,
- ierīces, kuru darbības pamatā ir fizikālas parādības, piemēram, vibrācijas, ko rada ceļa nelīdzenumi.

Aktīvās dzelzceļa pārbrauktuves klasificē šādi:

- 1) "pārbrauktuves ar lietotāja puses automātisku aizsardzību un/vai brīdināšanu" ir dzelzceļa pārbrauktuves, kurās aizsardzību un/vai brīdinājuma iekārtas aktivizē vilciens, kas tuvojas pārbrauktuvei.

Šīs pārbrauktuves ir šādu veidu:

- i) ar automātisku lietotāja puses brīdināšanu;
- ii) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību;
- iii) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu;
- iv) ar automātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu, un dzelzceļa puses aizsardzību.

"Dzelzceļa puses aizsardzība" ir signāls vai cita vilciena aizsardzības sistēma, kas ļauj vilcienam turpināt ceļu tikai tad, ja dzelzceļa pārbrauktuvei ir lietotāja puses aizsardzība un tā ir neaizņemta; pēdējais tiek nodrošināts ar uzraudzību un/vai šķēršļu detektēšanu;

- 2) "pārbrauktuves ar lietotāja puses neautomātisku aizsardzību un/vai brīdināšanu" ir dzelzceļa pārbrauktuves, kurās aizsardzību un/vai brīdinājuma iekārtas aktivizē neautomātiski, un tā nav saistīta ar dzelzceļa signālu, kas vilcienam rāda kustības iecirkni tikai tad, kad pārbrauktuves aizsardzība un/vai brīdinājuma signāli ir ieslēgti.

Šīs pārbrauktuves ir šādu veidu:

- v) ar neautomātisku lietotāja puses brīdināšanu;
 - vi) ar neautomātisku lietotāja puses aizsardzību;
 - vii) ar neautomātisku lietotāja puses aizsardzību un brīdināšanu.
- 6.5. "Pasīva pārbrauktuve" ir tāda dzelzceļa pārbrauktuve, kurai netiek ieslēgta nekāda veida brīdinājuma un/vai aizsardzības sistēma laikā, kad pārbrauktuves šķērsošana lietotājiem nav droša.
7. **Indikatori, kas attiecas uz drošības pārvaldību**
- 7.1. "Audits" ir sistemātisks, neatkarīgs un dokumentēts process audita licību iegūšanai un to objektīvai novērtēšanai, lai noteiktu pakāpi, kādā ir ievēroti auditējamie kritēriji.
8. **Diferenciācijas bāzu definīcijas**
- 8.1. "Vilcienkilometrs" ir mērvienība, kas izsaka vilciena nobraukumu viena kilometra attālumā. Izmantotais attālums ir faktiski nobrauktais attālums, vai izmanto tīkla standarta attālumu no maršruta sākuma līdz galapunktam. Ņem vērā tikai attālumu pārskata sniedzējas valsts teritorijā.
- 8.2. "Pasažierkilometrs" ir mērvienība, kas izsaka viena pasažiera pārvadāšanu pa dzelzceļu viena kilometra attālumā. Ņem vērā tikai attālumu pārskata sniedzējas valsts teritorijā.
- 8.3. "Līnijkilometrs" ir dzelzceļa tīkla garums kilometros dalībvalstīs apmērā, kas noteikts 2. pantā. Dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā tikai attālumu no to sākuma līdz galapunktam.
- 8.4. "Sliežu ceļa kilometrs" ir dzelzceļa tīkla garums kilometros dalībvalstīs apmērā, kas noteikts 2. pantā. Dzelzceļa līnijām ar vairākiem sliežu ceļiem ņem vērā visus atsevišķos sliežu ceļus."
-