

ДИРЕКТИВИ

ДИРЕКТИВА 2009/149/ЕО НА КОМИСИЯТА

от 27 ноември 2009 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)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

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 взе предвид препоръката на Европейската железопътна агенция (ERA/REC/SAF/02-2008) от 29 септември 2008 г.,

като има предвид, че:

- (1) Член 5, параграф 2 от Директива 2004/49/ЕО в поправената версия предвижда възможност за ревизиране на приложение I към посочената директива, за да бъдат включени общи дефиниции на общите показатели за безопасност (ОПБ) и методи за изчисляване на разходите при произшествие.
- (2) В съответствие с член 5, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО трябва да се събира информацията относно ОПБ, за да се улесни оценката на постигането на общите критерии за безопасност (ОКБ). В съответствие с член 7, параграф 3 от посочената директива ОКБ следва да бъдат придружавани от оценка на икономическото въздействие по отношение на обществената приемливост на риска. Основното предназначение на ОПБ следва да бъде измерване на резултатите по отношение на безопасността и улесняване на оценката на икономическото въздействие на ОКБ. Поради това е необходимо да се премине от показатели, свързани с понесените от железниците разходи по всички произшествия, към показатели, свързани с икономическото въздействие на произшествията върху обществото.
- (3) Приписването на парични стойности на подобрената безопасност следва да се разглежда в контекста на огра-

нените бюджетни ресурси за обществено-политически действия. Поради това, с цел подбор на инициативи, които да осигуряват ефективно разпределяне на ресурсите, се налага да се определят приоритетните измежду различните действия.

- (4) Член 9 от Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г. за създаване на Европейска железопътна агенция (наричан по-долу „Регламент за Агенцията“) ⁽²⁾ задължава Агенцията да изгради мрежа с националните органи, отговарящи за безопасността, и с националните органи, отговарящи за разследванията, с цел да се определи съдържанието на ОПБ, изброени в приложение I към Директива 2004/49/ЕО. В изпълнение на това задължение на 29 септември 2008 г. Агенцията представи своята препоръка относно преработването на приложение I към Директива 2004/49/ЕО: общи определения за ОПБ и методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията (ERA/REC/SAF/02-2008).
- (5) Поради това приложение I към Директива 2004/49/ЕО следва да бъде изменено.
- (6) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩАТА ДИРЕКТИВА:

Член 1

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

Член 2

1. Държавите-членки приемат и публикуват не по-късно от 18 юни 2010 г. необходимите законови, подзаконови и административни разпоредби, за да се съобразят с настоящата директива. Те незабавно съобщават на Комисията текста на тези разпоредби и прилагат таблица на съответствието между разпоредбите и настоящата директива.

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁽²⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

Когато държавите-членки приемат тези разпоредби, в тях се съдържа позоваване на настоящата директива или то се извършва при официалното им публикуване. Условиата 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, уредена с настоящата директива.

Член 3

Настоящата директива влиза в сила двадесет дни след публикуването ѝ в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Член 4

Адресати на настоящата директива са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 27 ноември 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

„ПРИЛОЖЕНИЕ I

ОБЩИ ПОКАЗАТЕЛИ ЗА БЕЗОПАСНОСТ

Общите показатели за безопасност се отчитат ежегодно от органите по безопасността. Първият отчетен период е 2010 г.

Показателите, свързани с дейностите, посочени в член 2, параграф 2, букви а) и б), следва да бъдат взети предвид поотделно, ако са представени.

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

За показатели, отнасящи се до произшествия съгласно точка 1, се прилага Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт⁽¹⁾, доколкото е налице съответната информация.

1. Показатели, свързани с произшествия

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

- сблъсквания на влакове, включително сблъсквания с препятствия в междурелсовия просвет,
- дерайлиране на влакове,
- произшествия при железопътни прелези, включително произшествия с пешеходци при железопътни прелези,
- произшествия с лица, причинени от подвижен състав в движение, с изключение на самоубийства,
- пожари в подвижен състав,
- други.

Всяко тежко произшествие се докладва според вида на първичното произшествие, дори когато последствията от вторичното произшествие са по-тежки, като например пожар след дерайлиране.

1.2. Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой лица, тежко ранени или убити по вид на произшествието, подразделени на следните категории:

- пътници (също и относителна стойност спрямо пътник-километри и общ брой километри, изминати от пътнически влакове),
- служители, включително персонала на подизпълнителите,
- ползватели на железопътни прелези,
- лица без разрешително за ползване на железопътни съоръжения,
- други.

2. Показатели, свързани с опасни товари

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой произшествия, свързани с превоз на опасни товари, подразделени на следните категории:

- произшествия с участието на поне едно железопътно превозно средство, превозващо опасни товари, както е определено в допълнението,
- брой произшествия, при които са освободени опасни товари.

⁽¹⁾ ОВ L 14, 21.1.2003 г., стр. 1.

3. Показатели, свързани със самоубийства

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

4. Показатели, свързани с предвестници на произшествия

Общ и относителен (спрямо влак-километри) брой:

- повредени релси,
- деформирани коловози,
- неизправности в сигнализацията за движение от неправилната страна,
- задминавания на сигнали за опасност,
- повредени колела и оси на експлоатирания подвижен състав.

Трябва да се докладват всички предвестници — както довелите, така и недовелите до произшествия. Предвестниците, довели до произшествия, трябва да се докладват по ОПБ относно предвестниците; възникналите произшествия, ако са тежки, да се докладват по ОПБ относно произшествията, посочени в точка 1.

5. Показатели за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

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

- брой на смъртните случаи и сериозните травми, умножени по цената за предотвратяване на една жертва на произшествие (ЦПЖ),
- разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда,
- разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата,
- разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия.

Органите по безопасността докладват икономическото въздействие или на всички произшествия, или само на тежките произшествия. Направеният избор да се укаже ясно в годишния доклад, посочен в член 18.

ЦПЖ представлява цената, която обществото приписва на предотвратяването на една жертва на произшествие, и като такава тя не може да представлява препоръка за обезщетение между страни, замесени в произшествия.

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

6.1. Процент коловози с автоматична защита на влаковете (АЗВ) в действие, процент влак-километри с ползване на действащи системи АЗВ.

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

- а) активно обезопасени железопътни прелези със:
 - i) автоматично предупреждение от страната на ползвателите,
 - ii) автоматична защита от страната на ползвателите,
 - iii) автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите,
 - iv) автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите, както и автоматична защита от страната на релсовия път,
 - v) ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите,
 - vi) ръчно задействана защита от страната на ползвателите,
 - vii) ръчно задействана защита и ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите;

б) пасивно обезопасени железопътни прелези.

7. Показатели, свързани с управлението на безопасността

Вътрешни одити, извършени от оператори на железопътни инфраструктури и железопътни предприятия, съгласно документацията на системата за управление на безопасността. Общ брой извършени одити и този брой като процент необходими (и/или планирани) одити.

8. Определения

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

Допълнение

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

- 1.1. „Тежко произшествие“ означава всяко произшествие с участието на поне едно релсово превозно средство в движение, с резултат поне едно загинало или сериозно ранено лице, или значителни щети по подвижния състав, релсовия път, други съоръжения или за околната среда, или значително нарушение на трафика. Изключват се произшествия в цехове, складове и депа.
- 1.2. „Значителни щети по подвижния състав, релсовия път, други инсталации или за околната среда“ означават щети, които са еквивалентни на 150 000 EUR или повече.
- 1.3. „Значително нарушение на трафика“ означава, че движението на влаковете по главна железопътна линия е преустановено за шест часа или повече.
- 1.4. „Влак“ означава едно или повече железопътни превозни средства, теглени от един или повече локомотиви или моторни вагони, или един моторен вагон, пътуващ самостоятелно, движещ се под определен номер или обозначение от начална фиксирана точка до крайна фиксирана точка. Лека машина, т.е. локомотив, пътуващ сам, се смята за влак.
- 1.5. „Сблъскване на влакове, включително сблъскване с препятствия в междурелсовия просвет“ означава сблъскване чело в чело, чело в край или странично сблъскване между част от влак и част от друг влак, или със:
 - i) маневриращ подвижен състав,
 - ii) обекти, закрепени или временно намиращи се върху релсовия път или близо до него (с изключение на обекти при железопътен прелез, ако са изгубени от пресичащо превозно средство или ползвател).
- 1.6. „Дерайлиране на влакове“ означава случай, при който поне едно колело на влак напусне релсовия път.
- 1.7. „Произшествия при железопътни прелези“ означава произшествия при железопътни прелези с участието на поне едно железопътно превозно средство и едно или повече пресичащи превозни средства, други пресичащи ползватели, като например пешеходци, или други обекти, намиращи се временно върху релсовия път или близо до него, ако са изгубени от пресичащо превозно средство или ползвател.
- 1.8. „Произшествия с лица, причинени от подвижен състав в движение“ означава произшествия с едно или повече лица, които са ударени или от железопътно превозно средство, или от обект, който е закрепен към превозното средство или се е отделил от него. Включват се лица, паднали от железопътни превозни средства, както и лица, които са паднали или са ударени от незакрепени предмети, докато са пътували на борда на превозни средства.
- 1.9. „Пожари в подвижен състав“ означава пожари и експлозии, случващи се в железопътни превозни средства (включително техния товар), докато се движат между гарата на заминаване и гарата на местоназначение, включително когато са спрели на гарата на заминаване, гарата на местоназначение или междинни спирки, както и по време на дейности по прекомпозиране.
- 1.10. „Произшествия от друг вид“ означава всички останали произшествия освен вече упоменатите (сблъсквания на влакове, дерайлирания на влакове, при железопътни прелези, с лица, причинени от подвижен състав в движение, пожари в подвижен състав).
- 1.11. „Пътник“ означава всяко лице, с изключение на персонала на влака, което пътува с железопътно превозно средство. В статистиката на произшествията се включват пътници, опитващи се да се качат на движещ се влак или да слезат от него.
- 1.12. „Служители (включително персонал на подизпълнителите и самостоятелните подизпълнители)“ означава всички лица, чиято трудова заетост е във връзка с железница и са били на работа по време на произшествието. Това включва влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения.
- 1.13. „Преминаващи през железопътен прелез“ означава всички лица, използващи железопътен прелез, за да пресекат железопътната линия с някакво превозно средство или пеша.
- 1.14. „Лица без разрешение в железопътни обекти“ означава всички лица, намиращи се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на преминаващите през железопътен прелез.

- 1.15. „Други (трети страни)“ означава всички лица, които не попадат в определенията за „пътници“, „служители, включително персонал на подизпълнители“, „преминаващи през железопътен прелез“ и „лица без разрешение в железопътни обекти“.
- 1.16. „Смъртен случай (загинало лице)“ означава лице, което е убито на място или умира в рамките на 30 дни в резултат на произшествие, с изключение на самоубийство.
- 1.17. „Тежко ранено лице“ означава ранено лице, което е хоспитализирано за повече от 24 часа в резултат на произшествие, с изключение на опит за самоубийство.

2. Показатели, свързани с опасни товари

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

3. Показатели, свързани със самоубийства

- 3.1. „Самоубийство“ означава акт на умишлено самонараняване на лице, водещо до смърт, записан и класифициран от компетентния национален орган.

4. Показатели, свързани с предвестници на произшествия

- 4.1. „Повредена релса“ означава релса, която е счупена на две или повече парчета или от която се е отделило метално парче, причиняващо празнина с дължина над 50 mm и дълбочина над 10 mm в повърхността, по която се търкалят колелата.
- 4.2. „Деформиран коловоз“ означава неизправности, свързани с целостта и геометрията на коловоза, които изискват спиране на движението по него или незабавно намаляване на позволената скорост, за да се запази безопасността.
- 4.3. „Неизправност в сигнализацията за движение от неправилната страна“ означава неизправност в системата за сигнализация (или при инфраструктурата, или при подвижния състав), вследствие на което сигнализацията е по-малко ограничителна, отколкото се изисква.
- 4.4. „Задминаване на сигнал за опасност (ЗСО)“ означава случай, при който част от влак извършва движение извън разрешеното.

Неразрешено движение означава задминаване на:

- подаван от страната на релсовия път при опасност цветен светлинен сигнал или семафор като команда за спиране, когато не действа система за автоматичен контрол и управление на движението на влаковете (ATCS) или система за автоматична защита на влаковете (АЗВ),
- крайна точка за безопасно движение, определена от система ATCS или АЗВ,
- точка, съобщена чрез устно или писмено указание съгласно предписанията,
- стоп-табла (буферите не се включват) или ръчни сигнали.

Не се включват случаи, при които превозни средства без прикачен моторен подвижен състав или влак без присъствие на обслужващ персонал потеглят сами и задминават сигнал за опасност. Не се включват случаи, при които по някаква причина сигналът за опасност не е подаден навреме, за да даде възможност на машиниста да спре влака преди задминаването на сигнала.

Националните органи за безопасност могат да докладват поотделно по четирите позиции по-горе, но трябва да съобщят поне един общ показател, съдържащ данни и по четирите позиции.

- 4.5. „Повредени колела и оси“ означава счупване, засягащо важни части на колелото или оста и пораждащо риск от произшествие (дерайлиране или сблъскване).

⁽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).

5. Общи методи за изчисляване на икономическото въздействие на произшествията

5.1. Цената за предотвратяване на една жертва на произшествие (ЦПЖ) се състои от:

1. Цена на безопасността сама по себе си: стойност на готовността за плащане (ГП) въз основа на проучванията на заявените предпочитания, осъществени в държавата-членка, в която се прилага такава стойност.
2. Препи и косвени икономически разходи: оценената в държавата-членка стойност на разходите, състоящи се от:
 - медицински и рехабилитационни разходи,
 - съдебни разходи, разходи за полиция, частни разследвания на произшествията, аварийно-спасителни работи и административни разходи по застраховането,
 - производствени загуби: цена за обществото на стоките и услугите, които би могло да произведе лицето, ако не се е случило произшествието.

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

За цената 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 съгласно методи за проучване на заявените предпочитания,
- използваната за стойностите извадка респонденти трябва да е представителна за съответното население. Поспециално извадката трябва да отразява разпределението по възраст и доходи заедно с други важни социално-икономически и демографски характеристики на населението,
- метод за изясняване на стойностите на готовността за плащане: 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. „Разходи във връзка с щети, нанесени на околната среда“ означава разходи, които трябва да се поемат от железопътни предприятия/оператори на инфраструктури, като се оценяват въз основа на техния опит, за да се възстанови увреденият район в неговото състояние преди железопътното произшествие.
- 5.4. „Разходи за материални щети по подвижния състав или инфраструктурата“ означава разходите за осигуряването на нов подвижен състав или инфраструктура със същите функционални възможности и технически параметри като тези на непоправимо увредените, както и разходите по възстановяването на годния за ремонт подвижен състав или инфраструктура в състоянието преди произшествието. И двата вида разходи трябва да се оценят от железопътни предприятия/оператори на инфраструктури въз основа на техния опит. Тук се включват и разходите, свързани с наемане на подвижен състав като последица от неизползваемостта на повредените превозни средства.
- 5.5. „Разходи, причинени от закъснения вследствие на произшествия“ означава паричната стойност на закъсненията, понесени от ползвателите на железопътния транспорт (пътници и клиенти на товарен превоз) като последица от произшествия, изчислена 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 се измерва в евро за пътничокчас

Стойност на времето за товарен влак (за час)

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

VT се измерва в евро за тон товар за час

$$\text{Средният тонаж на товари, превозени с един влак за една година} = (\text{тон-km}) / (\text{влак-km})$$

C_M = стойност на 1 минута закъснение на влак

Пътнически влак

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

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

Товарен влак

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

Коефициентите K_1 и K_2 по стойност са между стойността на времето и стойността на закъснението, както е определена приблизително при проучванията на заявените предпочитания, за да се отрази, че загубеното в резултат на закъснения време се възприема значително по-отрицателно от нормалното време на пътуване.

Разходи, причинени от закъснения вследствие на едно произшествие = $C_{MP} * (\text{минути закъснение на пътнически влакове}) + C_{MF} * (\text{минути закъснение на товарни влакове})$

Обхват на модела

Разходите, причинени от закъснения, трябва да се изчисляват за всички произшествия — както тежки, така и незначителни.

Закъсненията се изчисляват, както следва:

- действителни закъснения по железопътните линии, на които са се случили произшествия,
- действителни закъснения или оценка на закъсненията при невъзможност за посочване на действителните по другите засегнати линии.

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

- 6.1. „Автоматична защита на влаковете (АЗВ)“ означава система, която налага съобразяване със сигналите и ограниченията на скоростта чрез надзор върху скоростта, включително автоматично спиране при подаден сигнал за това.
- 6.2. „Железопътен прелез“ означава пресичане на едно ниво на железопътна линия с път, прието от оператора на инфраструктурата и отворено за публично или частно ползване. Изключват се проходи между перони в рамките на една гара, както и проходи през релсов път, които са предназначени за използване само от служители.
- 6.3. „Път“ означава обществен или частен път, улица или магистрала, включително пътеки за пешеходци и мотоциклети или други пътища, предназначени за преминаване на хора, животни, превозни средства или машини.
- 6.4. „Активно обезопасен железопътен прелез“ означава железопътен прелез, при който пресичащите ползватели са защитени от приближаващ влак или предупреждавани за него чрез задействане на устройства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

— Защита чрез използване на физически устройства:

- бариери, покриващи половината от пътя или целия път,
- портални врати.

— Предупреждение чрез използване на оборудване, монтирано при железопътните прелези:

- устройства за светлинна сигнализация: светофори,
- устройства за звукова сигнализация: звънци, сирени, клаксони и т.н.,
- физически устройства, като например вибрация поради пътни гърбици.

Активно обезопасените железопътни прелези се класифицират като:

1. „Железопътен прелез с автоматична защита и/или автоматично предупреждение от страната на пресичащите ползватели“ означава железопътен прелез, при който защитата за пресичане и/или предупреждението се задействат от приближаващия влак.

Тези железопътни прелези се класифицират по следния начин:

- i) с автоматично предупреждение от страната на ползвателите,
- ii) с автоматична защита от страната на ползвателите,
- iii) с автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите,
- iv) с автоматична защита и предупреждение от страната на ползвателите, както и автоматична защита от страната на релсовия път.

„Защита от страната на релсовия път“ означава сигнал или друга система за влакова защита, която позволява на влак да продължи движението си само ако железопътният прелез е защитен от страната на ползвателите и няма препятствия на него; последното се установява посредством наблюдение и/или откриване на препятствия.

2. „Железопътен прелез с ръчна защита и/или предупреждение от страната на пресичащите ползватели“ означава железопътен прелез, при който защитата и/или предупреждението се задействат ръчно и липсва блокировъчна железопътна сигнализация, показваща на влака да продължи движението си само ако е задействана защитата и/или предупреждението на железопътния прелез.

Тези железопътни прелези се класифицират по следния начин:

- v) с ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите,
 - vi) с ръчно задействана защита от страната на ползвателите,
 - vii) с ръчно задействана защита и ръчно подавано предупреждение от страната на ползвателите.
- 6.5. „Пасивно обезопасен железопътен прелез“ означава железопътен прелез без каквато и да е форма на предупредителна система и/или защита, която да се задейства, когато за ползвателя не е безопасно да пресече прелеза.

7. Показатели, свързани с управлението на безопасността

- 7.1. „Одит“ означава систематичен, независим и документиран процес на получаване на одитни доказателства и тяхната обективна оценка за определяне на степента, в която са изпълнени критериите за одит.

8. Определения на мерните единици

- 8.1. „Влак-км“ 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 разстоянието по стандартната мрежа между началната точка и местоназначението. Отчита се само разстоянието на националната територия на докладващата страна.
- 8.2. „Пътник-км“ означава единица мярка, изразяваща се в превоза на един пътник с железопътен транспорт на разстояние от един километър. Отчита се само разстоянието на националната територия на докладващата страна.
- 8.3. „Линейни км“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите-членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многопътни железопътни линии се отчита само разстоянието между началната точка и местоназначението.
- 8.4. „Км релсов път“ означава дължината, измерена в километри, на железопътната мрежа в държавите-членки, чийто обхват е посочен в член 2. За многопътни железопътни линии се отчита дължината на всички релсови пътища в техния състав.“
-