

IRÁNYELVEK

A BIZOTTSÁG 2014/88/EU IRÁNYELVE

(2014. július 9.)

a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a közös biztonsági mutatók és a balesetek költségeinek kiszámítására szolgáló közös módszerek tekintetében történő módosításáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúrapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (vasútbiztonsági irányelv) ⁽¹⁾ és különösen annak 5. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A 2004/49/EK irányelv 5. cikkének (1) bekezdése szerint a tagállamoknak – annak érdekében, hogy megkönnyítsék a közös biztonsági célok megvalósításának értékelését, és figyelemmel kísérjék a vasútbiztonság általános fejlődését – információkat kell gyűjteniük a közös biztonsági mutatókkal kapcsolatban. Az irányelv 7. cikkének (3) bekezdésével összhangban a közös biztonsági célok a társadalmi kockázatok tekintetében kockázatfogadási kritériumok formájában kifejezett biztonsági szinteket hivatottak meghatározni. A közös biztonsági mutatók elsődlegesen arra szolgálnak, hogy mérjék a biztonsággal kapcsolatos teljesítményt, és elősegítsék a közös biztonsági célok gazdasági hatásvizsgálatának elvégzését. Ennek megfelelően indokolt a vasúttársaságok balesetekkel kapcsolatos költségeit leíró mutatókról olyan mutatókra áttérni, amelyek azokat a gazdasági hatásokat mérik, amelyeket a balesetek gyakorolnak a társadalomra.
- (2) A biztonsági teljesítmény javulása a közpolitikai intézkedések szűkös költségvetési forrásai miatt kerül pénzüsszegben kifejezésre. Azokat a kezdeményezéseket kell tehát előnyben részesíteni, amelyek révén biztosított az erőforrások hatékony elosztása.
- (3) A 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ⁽²⁾ 9. cikke azt a feladatot rója az Európai Vasúti Ügynökségre (a továbbiakban: Ügynökség), hogy a biztonsági hatóságokkal (a 2004/49/EK irányelv 3. cikkének meghatározása szerint) és a vizsgálatok végrehajtásáért felelős nemzeti hatóságokkal együtt hozzon létre hálózatot a 2004/49/EK irányelv I. mellékletében felsorolt közös biztonsági mutatók tartalmának meghatározása céljából. Az Ügynökség 2013. december 10-én ajánlást adott ki az I. melléklet felülvizsgálatával kapcsolatban (ERA-REC-08-2013).
- (4) A 2004/49/EK irányelv I. mellékletét ezért ennek megfelelően módosítani kell.
- (5) Az ezen irányelvben előírt intézkedések összhangban vannak a 2004/49/EK irányelv 27. cikkének (1) bekezdése alapján létrehozott bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 2004/49/EK irányelv I. mellékletének helyébe ezen irányelv mellékletének szövege lép.

⁽¹⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o..

⁽²⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2004. április 29-i 881/2004/EK rendelete az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról (ügynökségi rendelet) (HL L 164., 2004.4.30., 1. o.).

2. cikk

(1) A tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb 2015. július 30-ig megfeleljenek. E rendelkezések szövegét haladéktalanul megküldik a Bizottság számára.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

(2) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

(3) Ezen irányelv átültetésének és végrehajtásának kötelezettsége mindaddig nem vonatkozik a Ciprusi Köztársaságra és a Máltai Köztársaságra, amíg területükön nem létesül vasúti rendszer.

3. cikk

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2014. július 9-én.

a Bizottság részéről
az elnök
José Manuel BARROSO

MELLÉKLET

„I. MELLÉKLET

Közös biztonsági mutatók

A 3. cikk g) pontjában meghatározott biztonsági hatóság évente beszámol a közös biztonsági mutatókról.

A 2. cikk (2) bekezdésének a) és b) pontja szerinti tevékenységekkel kapcsolatos mutatókról adott esetben külön kell beszámolni.

Ha a jelentés benyújtását követően új tényekre vagy hibákra derül fény, a biztonsági hatóság az érintett évre vonatkozó mutatókat az első alkalmas időpontban, de legkésőbb a következő éves beszámolóban módosítja vagy helyesbíti.

A közös biztonsági mutatókra és a balesetek gazdasági hatásainak számítását szolgáló módszerekre vonatkozó közös fogalom meghatározásokat a függelék tartalmazza.

1. Balesetekre vonatkozó mutatók

1.1. A jelentős balesetek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma, a következő balesettípusok szerinti bontásban is:

- vonat ütközése vasúti járművel,
- vonat ütközése úrszelvényen belüli akadállyal,
- vonatkisiklás,
- vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, a gyalogosokat érintő baleseteket is beleértve, a vasúti átjárók 6.2. pontban meghatározott öt típusa szerinti további bontásban is,
- mozgó vasúti járműhöz köthető, személyeket érintő baleset, kivéve az öngyilkosságot és az öngyilkossági kísérletet,
- vasúti járműben keletkezett tűz,
- egyéb.

Minden jelentős balesetről az eredeti baleset típusa szerint kell beszámolni, akkor is, ha a másodlagos baleset következményei súlyosabbak (például egy vonatkisiklást követő tűz esetében).

1.2. A súlyos sérülést szenvedett személyek és a halálos áldozatok abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma a baleset típusa és a következő kategóriák szerinti bontásban:

- utas (az összes utaskilométerre és a személyszállító vonatok összes vonatkilométerére vonatkoztatva is),
- alkalmazott vagy vállalkozó,
- vasúti átjárók igénybe vevője,
- illetéktelen személy,
- a peronon tartózkodó egyéb személy,
- nem a peronon tartózkodó egyéb személy.

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

A vasúti veszélyesáru-szállításhoz kapcsolódó balesetek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma a következő kategóriák szerinti bontásban:

- legalább egy olyan vonatot érintő baleset, amely veszélyes árut szállított, a függelék fogalom meghatározása szerint,
- azon balesetek száma, amelyek következtében veszélyes áruk a környezetbe jutottak.

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

Az öngyilkosságok és az öngyilkossági kísérletek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma.

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

Baleset előidézésére alkalmas körülmények abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) száma, a következő, baleset előidézésére alkalmas körülmények szerinti bontásban is:

- sántörés,
- vágánykivetődés és egyéb sínillesztési hiba,
- a biztonságot veszélyeztető jelzési hibák,
- a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladással,
- a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladás nélkül,
- üzemben lévő jármű keréktörése,
- üzemben lévő jármű tengelytörése.

Minden olyan körülményről be kell számolni, amely balesetet idézhetett volna elő, függetlenül attól, hogy okozott-e balesetet vagy sem. (Azt a körülményt, amely jelentős balesethez vezetett, a körülményekre vonatkozó mutatókkal kapcsolatban is jelenteni kell; azon körülményt, amely nem vezetett jelentős balesethez, nem kell jelenteni a körülményekre vonatkozó mutatókkal kapcsolatban).

5. Mutatók a balesetek gazdasági hatásainak számításához

A következő paraméterek abszolút és relatív (vonatkilométerre vonatkoztatott) összege euróban:

- a halálesetek és a súlyos sérülések száma, megszorozva a balesetmegelőzési értékkel,
- a környezetkárosítás költsége,
- a vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége,
- a baleset miatti késések költsége.

A biztonsági hatóság beszámol a jelentős balesetek gazdasági hatásáról.

A balesetmegelőzési érték a személyi sérüléssel járó baleset megelőzéséhez a társadalom által társított értéket jelenti, ennél fogva a balesetben részes személyek kártérítési kötelezettségének megállapítására nem használható fel.

6. Az infrastruktúra műszaki biztonságára és az ennek érdekében hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók

6.1. Vonatbiztosítási rendszerrel üzemelő vágányok százalékos aránya, valamint fedélzeti vonatbiztosítási rendszer mellett megtett vonatkilométerek százalékos aránya, ahol e rendszerek a következőket biztosítják:

- figyelmeztető jelzés,
- figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás,
- figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint diszkrét sebességfelügyelet,
- figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint folyamatos sebességfelügyelet.

6.2. Vasúti átjárók abszolút és relatív (vonalkilométerre és vágánykilométerre vonatkoztatott) száma a következő öt típus szerinti bontásban:

- a) biztosítás nélküli vasúti átjáró,
- b) biztosított vasúti átjáró:
 - i. manuális;
 - ii. automatikus, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel;
 - iii. automatikus, igénybevevő-oldali védelemmel;
 - iv. vasútoldali védelemmel.

Függelék

Fogalom meghatározások a közös biztonsági mutatók és a balesetek gazdasági hatásainak számítására szolgáló módszerek értelmezéséhez**1. Balesetekre vonatkozó mutatók**

- 1.1. »Jelentős baleset«: minden olyan baleset, amely legalább egy mozgásban lévő vasúti járművet érint, és legalább egy személy halálát vagy súlyos sérülését idézi elő, vagy jelentős kárt okoz a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben, vagy jelentős forgalmi zavart okoz, kivéve a műhelyekben, a raktárakban és a járműtelephelyeken bekövetkező baleseteket;
- 1.2. »jelentős kár a járműállományban, a pályában, egyéb berendezésekben vagy a környezetben«: a 150 000 EUR összeget elérő vagy meghaladó mértékű kár;
- 1.3. »jelentős forgalmi zavar«: olyan forgalmi zavar, amelynek következtében valamely vasúti fővonalon a vonatforgalom legalább hat órán át szünetel;
- 1.4. »vonat«: egy vagy több mozdony vagy vasúti motorkocsi által vontatott egy vagy több olyan vasúti jármű, továbbá önállóan közlekedő olyan vasúti motorkocsi, amely egy meghatározott szám vagy egyedi elnevezés alatt egy meghatározott kiindulási ponttól egy meghatározott rendeltetési pontig közlekedik, ideértve az üres mozdonymentet, vagyis az önmagában közlekedő mozdonyt is;
- 1.5. »vonat ütközése vasúti járművel«: vonat valamely részének frontális ütközése, ráfutásos ütközése vagy oldalütközése másik vonat vagy vasúti jármű valamely részével vagy tolatásban részt vevő vasúti járművel;
- 1.6. »vonat ütközése úrszelvényen belüli akadállyal«: vonat valamely részének ütközése a vasúti pályán vagy annak közelében lévő, oda rögzített vagy ott ideiglenesen jelen lévő tárggyal (a vasúti átjáróban az átkelő jármű vagy az átjáró igénybe vevője által elhagyott tárgy kivételével), ideértve a felsővezetékkel való ütközést is;
- 1.7. »vonatkisiklás«: minden olyan esemény, amelynek során a vonatnak legalább egy kereke a vasúti sínt elhagyja;
- 1.8. »vasúti átjáróban bekövetkezett baleset«: szintbeni vasúti átjáróban bekövetkező olyan baleset, amelynek résztvevője legalább egy vasúti jármű, valamint egy vagy több áthaladó jármű, az átjáró más igénybe vevője (például gyalogos), vagy áthaladó jármű vagy az átjáró valamely igénybe vevője által a vasúti pályán vagy annak közelében elhagyott, ideiglenesen ott lévő más tárgy;
- 1.9. »mozgó vasúti járműhöz köthető, személyeket érintő baleset«: egy vagy több személyt érintő olyan baleset, amelynek során az adott személyt vagy személyeket a vasúti jármű elüti, vagy a vasúti járműhöz rögzített vagy arról leváló valamely tárgy megüti; ide tartozik a vasúti járműről leeső személy, valamint a vasúti járművön utazó olyan személy is, aki a jármű belsejében elesik vagy egy nem rögzített tárgy eltalál;
- 1.10. »vasúti járműben keletkezett tűz«: a vasúti járműben (beleértve rakományát is) a kiindulási állomás és a rendeltetési állomás közötti közlekedése közben (beleértve a kiindulási állomáson, a közbeneső állomásokon és megállóhelyeken, valamint a rendeltetési állomáson való tartózkodását is) vagy vonatrendezés közben bekövetkező tűz vagy robbanás;
- 1.11. »egyéb (baleset)«: valamennyi baleset, kivéve a következőket: vonat ütközése vasúti járművel, vonat ütközése úrszelvényen belüli akadállyal, vonatkisiklás, vasúti átjáróban bekövetkezett baleset, mozgó vasúti járműhöz köthető, személyeket érintő baleset és vasúti járműben keletkezett tűz;
- 1.12. »utas«: vasúton utazó, nem a vonat személyzetéhez tartozó személy; a baleseti statisztikák vonatkozásában a mozgó vonatra való felszállást vagy a mozgó vonatról való leszállást megkísérlő utas is;
- 1.13. »alkalmazott vagy vállalkozó«: minden olyan személy, akinek foglalkoztatása a vasúttal kapcsolatos, és a baleset időpontjában a munkáját végzi, ideértve a vállalkozó által foglalkoztatott személyzetet, az önálló vállalkozókat, a vonatszemélyzet tagjait, valamint a vasúti járművek és a vasúti infrastruktúra kezelését végző személyeket is;
- 1.14. »vasúti átjáró igénybe vevője«: minden olyan személy, aki vasútvonalon való átkelés céljából bármilyen közlekedési eszközön vagy gyalogosan szintbeni vasúti átjárót vesz igénybe;
- 1.15. »illetéktelen személy«: minden olyan személy, aki olyan vasúti létesítményen tartózkodik, ahol tilos volna tartózkodnia, kivéve a vasúti átjáró igénybe vevőjét;

- 1.16. »a peronon tartózkodó egyéb személy«: a vasúti peronon lévő minden olyan személy, aki nem az »utas«, az »alkalmazott vagy vállalkozó«, a »vasúti átjáró igénybe vevője«, az »illetéktelen személy« vagy a »nem a peronon tartózkodó egyéb személy« meghatározások alá tartozik;
- 1.17. »nem a peronon tartózkodó egyéb személy«: minden olyan, nem a vasúti peronon lévő személy, aki nem az »utas«, az »alkalmazott vagy vállalkozó«, a »vasúti átjáró igénybe vevője«, »a peronon tartózkodó egyéb személy« vagy az »illetéktelen személy« meghatározások alá tartozik;
- 1.18. »halálos áldozat (haláleset)«: minden olyan személy, aki a baleset következtében a helyszínen vagy a balesetet követő 30 napon belül elhunyt, kivéve az öngyilkosságot elkövető személyt;
- 1.19. »súlyos sérülést szenvedett személy (súlyos sérülés)«: olyan sérült, aki baleset következtében 24 óránál hosszabb ideig kórházi kezelésre szorult, kivéve az öngyilkossági kísérletet elkövető személyt.

2. Veszélyes árukra vonatkozó mutatók

- 2.1. »Veszélyesáru-szállításhoz kapcsolódó baleset«: olyan baleset vagy váratlan esemény, amely a RID ⁽¹⁾/ADR 1.8.5. szakasza értelmében bejelentési kötelezettség alá esik;
- 2.2. »veszélyes áru«: olyan anyag vagy tárgy, amelynek fuvarozása a RID értelmében tilos vagy csak az abban előírt feltételekkel engedélyezett.

3. Öngyilkosságokra vonatkozó mutatók

- 3.1. »Öngyilkosság«: az illetékes nemzeti hatóság regisztrációja és minősítése alapján halállal végződő olyan cselekmény, amelynek során a személy önszántából saját magán testi sérülést idéz elő;
- 3.2. »öngyilkossági kísérlet«: súlyos sérüléssel végződő olyan cselekmény, amelynek során a személy önszántából saját magán testi sérülést idéz elő.

4. Baleset előidézésére alkalmas körülményekre vonatkozó mutatók

- 4.1. »Síntörés«: az a jelenség, amelynek során egy sín két vagy több darabra válik szét, vagy egy sínről fémdarab válik le oly módon, hogy a sínben hosszirányban 50 mm-nél, a futófelületre merőleges értelemben 10 mm-nél nagyobb folytonossági hiány keletkezik;
- 4.2. »vágánykivetődés vagy egyéb sínillesztési hiba«: a vágány folytonosságával vagy geometriájával összefüggő olyan meghibásodás, amely vágányzár alkalmazását vagy sebességkorlátozás azonnali bevezetését teszi szükségessé;
- 4.3. »biztonságot veszélyeztető jelzési hiba«: jelzőrendszer olyan műszaki meghibásodása, amelynek következtében a kiadott jelzés (akár az infrastruktúra, akár a vasúti jármű felé) a szükségesnél enyhébb mértékű korlátozásra utasít;
- 4.4. »a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladással«: minden olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez és a »Megállj« állású jelzőt meghaladja;
- 4.5. »a »Megállj« állású jelző meghaladása a jelző melletti tényleges elhaladás nélkül«: minden olyan alkalom, amikor a vonat bármely része a számára engedélyezetten túli mozgást végez anélkül, hogy meghaladná a »Megállj« állású jelzőt.

A 4.4. és 4.5. pontban leírt engedélyezetten túli mozgás a következő objektumok melletti elhaladást jelenti:

- a pálya menti színes fényjelző vagy alakjelző, ha veszélyt jelez vagy »Megállj« jelzést ad, és a vonatbiztosítási rendszer nem üzemel,
- a vonatbiztosítási rendszer által a biztonsággal összefüggésben adott menetengedély végpontja,
- az előírásoknak megfelelő, szóbeli vagy írásbeli engedélyezéssel megjelölt pont,
- a »megállás helye« jelző (az ütközőbakot nem beleértve) és a kézi jelzés.

⁽¹⁾ A veszélyes áruk nemzetközi vasúti fuvarozásáról szóló szabályzat (RID), amelyet a veszélyes áruk szárazföldi szállításáról szóló, 2008. szeptember 24-i 2008/68/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 260., 2008.9.30., 13. o.) épített be az uniós jogba.

Nem tartozik ide az az eset, amikor vontatójármű nélküli vasúti jármű vagy felügyelet nélkül hagyott vonat fut túl tilos jelzést. Nem tartozik ide az az eset sem, amikor a jelzőt bármely okból nem állítják kellő időben tilosra ahhoz, hogy a vonat a jelző előtt megállítható legyen.

A biztonsági hatóságok az engedélyezetten túli mozgás felsorolt négy mutatójáról külön-külön is beszámolhatnak, de minden esetben be kell számolniuk legalább a négy kategóriára vonatkozó adatokat tartalmazó összesített mutatóról.

- 4.6. »Üzemben lévő jármű keréktörése«: a kerékben bekövetkezett olyan törés, amely baleset (kisiklás vagy ütközés) kockázatát hordozza magában.
- 4.7. »Üzemben lévő jármű tengelytörése«: a tengelyben bekövetkezett olyan törés, amely baleset (kisiklás vagy ütközés) kockázatát hordozza magában.

5. Közös módszertan a balesetek gazdasági hatásainak számításához

5.1. A balesetmegelőzési értéket a következő összetevők alkotják:

1. a biztonság önmagában vett értéke: az alkalmazás szerinti országban elvégzett kikérdezések (közvetlen) preferenciamérésekből a fizetési hajlandóságra vonatkozóan származtatott értékek;
2. a közvetlen és a közvetett gazdasági költség, vagyis az adott tagállamban becsült olyan költségértékek, amelyek magukban foglalják:
 - az orvosi és a rehabilitációs költségeket,
 - a bírósági eljárás költségeit, a rendőrség, a baleset kivizsgálásában részt vevő magánszervezetek és a mentőszolgálat költségeit, valamint a biztosítási ügyintézési költségeket,
 - a termelékiesést, vagyis azon áruk és szolgáltatások társadalmi értékét, amelyeket az adott személy előállított volna, ha a baleset nem következett volna be.

A balesetekhez kapcsolódó költségek kiszámításakor külön kell kezelni a halálos áldozatot követelő és a súlyos sérüléseket okozó baleseteket (a halálos áldozatot követelő és a súlyos sérüléseket okozó balesetekre különböző balesetmegelőzési értékek vonatkoznak).

5.2. A biztonság önmagában vett értéke és a közvetlen és a közvetett gazdasági költségek felvételének közös elvei:

A biztonság önmagában vett értéke vonatkozásában azt, hogy a rendelkezésre álló becslések megfelelőek-e, a következő megfontolások alapján kell megítélni:

- a becsléseknek olyan értékelési rendszerhez kell illeszkedniük, amely a közlekedési ágazatban bekövetkező halálesetek kockázatának csökkentésére vonatkozik, és kikérdezések (közvetlen) preferenciamérések felhasználásával kell törekedniük a fizetési hajlandóság meghatározására,
- a válaszadói mintának az érintett populációra nézve reprezentatívnak kell lennie. A mintának – a populáció más lényeges társadalmi-gazdasági és demográfiai jellemzőinek eloszlásán túlmenően – reprezentatívnak kell lennie, különösen a populáció kor és jövedelem szerinti megoszlására nézve,
- a fizetési hajlandóság meghatározásához a kérdőíveket úgy kell összeállítani, hogy a rajtuk szereplő kérdések a válaszadók számára egyértelműek és tartalmasak legyenek.

A közvetlen és a közvetett gazdasági költségeket a társadalomra háruló valós költségekből kiindulva kell felvenni.

5.3. Fogalom meghatározások

5.3.1. »A környezetkárosítás költsége«: a károsodott területnek a vasúti balesetet megelőző állapotra való helyreállításához a vasúttársaság és az infrastruktúra működtetője által viselendő költség, melynek összegét a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője korábbi tapasztalataiból kiindulva kell felvenni.

5.3.2. »A vasúti jármű és az infrastruktúra fizikai károsodásának költsége«: ha a vasúti jármű vagy infrastruktúra javításra alkalmatlan, akkor az azonos funkciók ellátására képes és azonos műszaki paraméterekkel rendelkező vasúti járművel vagy infrastruktúrával való helyettesítés költsége; ha nem, akkor a javítható vasúti jármű vagy infrastruktúra baleset előtti állapota helyreállításának költsége, amelyeknek költségbecslését a vasúttársaság, illetve az infrastruktúra működtetője végzi el saját korábbi tapasztalataiból kiindulva, ideértve a vasúti jármű használatba vételének költségét is abban az esetben, ha a károsodott jármű helyettesítésére új járművet kell igénybe venni.

- 5.3.3. »Baleset miatti késések költsége«: a vasút igénybe vevőinél (az utasoknál és a teherfuvarozási szolgáltatás igénybe vevőinél) a baleset következtében jelentkező késések pénzben kifejezett értéke, amelyet a következő modell alapján kell számítani:

VT = az utazási időben elért megtakarítás pénzben kifejezett értéke

A vonaton utazó utas idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)

$$VT_p = [\text{Üzleti céllal utazók VT-je}] * [\text{Üzleti céllal utazók százalékos aránya éves átlagban}] + [\text{Nem üzleti céllal utazók VT-je}] * [\text{Nem céllal utazók százalékos aránya éves átlagban}]$$

A VT_p értékét EUR/utas/óra egységben kell kifejezni.

»üzleti céllal utazó«: olyan utas, aki munkához kapcsolódó tevékenységeiből kifolyólag utazik, az ingázást nem ideértve.

A tehervonat idejének pénzben kifejezett értéke (egy órára vonatkoztatva)

$$VT_f = [a \text{ tehervonatok VT-je}] * [(\text{tonnakilométer}) / (\text{vonatkilométer})]$$

A VT_f értékét EUR/tonna/óra egységben kell kifejezni.

Vonatonként szállított áru mennyisége tonnában, éves átlagban = (tonnakilométer)/(vonatkilométer)

CM = a vonat 1 perces késésének költsége

Személyszállító vonat

$$CM_p = K1 * (VT_p / 60) * [(utaskilométer) / (vonatkilométer)]$$

Vonatonként szállított utasok száma éves átlagban = (utaskilométer)/(vonatkilométer)

Tehervonat

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

A $K1$ és a $K2$ tényező az idő pénzben kifejezett értéke és a késés pénzben kifejezett értéke közötti összefüggést fejezi ki, és értékét kikérdezéssel (közvetlen) preferenciamérések alapján kell felvenni, figyelemmel arra, hogy a késés miatt elvesztegetett időt az emberek sokkal negatívabban értékelik, mint az eleve utazásra szánt időt.

A baleset miatti késések költsége = $CM_p * (A \text{ személyszállító vonat késése percben kifejezve}) + CM_f * (A \text{ tehervonat késése percben kifejezve})$

A modell alkalmazási tartománya

A késések költségét a jelentős balesetek esetében a következő módon kell kiszámítani:

- a baleset által érintett vasútvonalak végállomásán mért valós késések,
- valós – vagy ha ez nem lehetséges, becsült – késések a többi érintett vonalon.

6. Az infrastruktúra műszaki biztonságára és az ennek érdekében hozott intézkedésekre vonatkozó mutatók

6.1. »Vonatbiztosítási rendszer«: a jelzések és a sebességkorlátozások betartásának biztosítását segítő rendszer.

6.2. »Fedélzeti rendszerek«: a mozdonyvezetőt a pálya menti jelzőknek és a vezetőfülke jelzőinek figyelésében segítő, és ezáltal a »Megállj« állású jelzők figyelembevételét és a sebességkorlátozások betartását elősegítő rendszerek. A fedélzeti vonatbiztosítási rendszerek a következőkre terjednek ki:

- a) figyelmeztető jelzés, automatikus figyelmeztető jelzést adva a mozdonyvezetőnek;
- b) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, automatikus figyelmeztető jelzést adva a mozdonyvezetőnek és automatikus megállítást a »Megállj« állású jelző meghaladása esetén;

- c) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint diszkrét sebességfelügyelet a »Megállj« állású jelző figyelembevételének biztosítása érdekében, ahol a »diszkrét sebességfelügyelet« a sebességnek a jelzőhöz közeledve bizonyos helyeken (sebességcsapdák) történő felügyeletét jelenti;
- d) figyelmeztető jelzés és automatikus megállítás, valamint folyamatos sebességfelügyelet, a »Megállj« állású jelző figyelembevételének biztosítására és a sebességkorlátozások folyamatos felügyeletére egy adott vasútvonalon, ahol a folyamatos sebességfelügyelet a vasútvonal valamennyi szakaszán megengedett maximális célsebesség folyamatos kijelzését jelenti.

A d) típus automatikus vonatbiztosítási rendszernek tekintendő.

- 6.3. »Vasúti átjáró«: valamely út vagy közlekedőút és a vasút közötti, az infrastruktúra működtetője által elismert, a nagyközönség vagy egyes igénybe vevők számára nyitva álló szintbeni kereszteződés. A fogalom nem terjed ki az állomás peronjai közötti átjárókra, sem a vágányokon átvezető, kizárólag az alkalmazottak által használható átke-lőkre.
- 6.4. »Út«: a vasúti balesetekre vonatkozó statisztikák céljából minden közút és magántulajdonban lévő út, utca, főköz-lekedési út, a hozzájuk tartozó gyalogosutat és kerékpárosutat is ideértve.
- 6.5. »Közlekedőút«: minden, emberek, állatok, járművek vagy gépek áthaladására szolgáló, az »út« fogalmát ki nem merítő út.
- 6.6. »Biztosítás nélküli vasúti átjáró«: olyan vasúti átjáró, amelyben az átjáró igénybe vevői semmiféle figyelmeztető jelzést nem kapnak, sem védelemben nem részesülnek, amikor számukra az átjárón való átkelés nem biztonságos.
- 6.7. »Biztosított vasúti átjáró«: olyan vasúti átjáró, amelyben az átjáró igénybe vevői a közeledő vonattal szemben véde-lemben részesülnek vagy a közeledő vonatról figyelmeztető jelzést kapnak oly módon, hogy bizonyos eszközök vagy készülékek aktiválódnak, amikor az igénybe vevő számára az átjárón való átkelés nem biztonságos.

— A fizikai eszközökkel biztosított védelem eszközei:

- fél- vagy teljes sorompó,
- kapu.

— A vasúti átjáróban elhelyezett, helyhez kötött készülékkel történő figyelmeztetés eszközei:

- látható jelzés: fényoszlop,
- hangjelző készülékek: csengő, kürt, dudu stb.

A biztosított vasúti átjárók osztályai a következők:

- a) Kézi működtetésű: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet vagy figyelmeztető jelzést kézi úton egy vasúti alkalmazott aktiválja.
- b) Automatikus, igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali figyel-meztető jelzést a közeledő vonat aktiválja.
- c) Automatikus, igénybevevő-oldali védelemmel: olyan vasúti átjáró, ahol az igénybevevő-oldali védelmet a köze-ledő vonat aktiválja. Ebbe a kategóriába sorolandók az igénybevevő-oldali figyelmeztető jelzéssel és véde-lemmel egyaránt rendelkező vasúti átjárók.
- d) »vasútoldali védelem«: olyan vasúti átjáró, ahol egy jelző vagy egy más vonatvédelmi rendszer a vonat továb-bhaladását csak akkor engedi, ha a vasúti átjáró igénybevevő-oldali védelme teljes, és a vasúti átjáróban nem tartózkodik senki;

7. Fogalommeghatározások a relatív mennyiségek viszonyítási alapjának felvételéhez

- 7.1. »Vonatkilométer«: egy vonat egy kilométer távolságon történő mozgására vonatkozó mértékegység. Távolságként – ha rendelkezésre áll – a ténylegesen megtett távolságot, egyébként a kiindulási és a rendeltetési hely közötti stan-dard hálózati távolságot kell figyelembe venni. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni.
- 7.2. »Utaskilométer«: egy utas egy kilométer távolságon történő vasúti szállítására vonatkozó mértékegység. Csak az adatszolgáltató ország saját területén megtett távolságot kell figyelembe venni.
- 7.3. »Vonatkilométer«: a 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózat kilométerben számított hossza. Többvágányú vonal esetében a kiindulási és a rendeltetési hely közötti távolságot csak egyszeresen kell figyelembe venni.
- 7.4. »Vágánykilométer«: a 2. cikk hatálya alá tartozó tagállami vasúthálózat kilométerben számított hossza. Többvágányú vonal esetében minden egyes vágányt figyelembe kell venni.”