

Na podlagi tretjega odstavka 6. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 30/2018) izdaja minister za infrastrukturo

PRAVILNIK O SKUPNIH VARNOSTNIH KAZALNIKI

I. SPLOŠNE DOLOČBE

1. člen (vsebina pravilnika)

(1) S tem pravilnikom se določijo skupni varnostni kazalniki.

(2) S tem pravilnikom se v pravni red Republike Slovenije prenaša Priloga I Direktive 2016/798/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o varnosti na železnici (UL L št. 138 z dne 26. 5. 2016, str. 1).

2. člen (pomen izrazov)

(1) Posamezni izrazi, uporabljeni v tem poglavju pravilnika, imajo naslednji pomen:

1. »aktivni nivojski prehod« pomeni nivojski prehod, na katerem so uporabniki, ki ga prečkajo, zavarovani ali opozorjeni pred prihajajočim vlakom z napravami, ki se sprožijo, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno. Zavarovanje z uporabo fizičnih naprav vključuje zapornice in polzapornice, opozorilo z uporabo fiksne opreme na nivojskih prehodih pa vidne naprave (luči) in zvočne naprave;
2. »cesta« za namene statističnih podatkov o železniških nesrečah pomeni vsako javno ali zasebno cesto, ulico ali avtocesto, vključno z vzporednimi pešpotmi in kolesarskimi stezami;
3. »deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira« pomeni vsako napako v zvezi z neprekinjenostjo in geometrijo tira, zaradi katere je treba tir zapreti ali nemudoma zmanjšati dovoljeno hitrost;
4. »druga oseba na peronu« pomeni vsako osebo na železniškem peronu, ki ni opredeljena kot »potnik«, »zaposleni ali izvajalec«, »uporabnik nivojskega prehoda«, »druga oseba, ki se ne nahaja na peronu« ali »nepooblaščen oseba na zemljišču železnice«;
5. »druga oseba, ki se ne nahaja na peronu« pomeni vsako osebo, ki se ne nahaja na železniškem peronu ter ni opredeljena kot »potnik«, »zaposleni ali izvajalec«, »uporabnik nivojskega prehoda«, »druga oseba na peronu« ali »nepooblaščen oseba na zemljišču železnice«;
6. »drugo (druga nesreča)« pomeni vsako nesrečo, razen trčenja vlaka s tirnim vozilom, trčenja vlaka z oviro znotraj svetlega profila, iztirjenja vlaka, nesreče na nivojskem prehodu, nesreče, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem osebam, ali požara v tirnih vozilih;
7. »huda nesreča« pomeni vsako nesrečo, v kateri je udeleženo najmanj eno premikajoče se tirno vozilo, katere posledica je najmanj ena smrtno ponesrečena ali hudo poškodovana oseba ali velika škoda na tirnih vozilih, progi, drugih napravah ali okolju oziroma večje motnje prometa, razen nesreč v delavnicah, skladiščih in depojih;
8. »huda poškodba (hudo poškodovana oseba)« pomeni vsako poškodovano osebo, ki je zaradi posledic nesreče hospitalizirana za več kot 24 ur; izzeti so primeri poskusa samomora;
9. »iztirjenje vlaka« pomeni vsak primer, v katerem vsaj eno kolo vlaka zapusti tirnice;
10. »napaka pri oddajanju signala« pomeni vsako tehnično napako signalnega sistema (na infrastrukturi ali tirnih vozilih), ki ima za posledico manj omejevalne signalne informacije od zahtevanih;

11. »neodobrena vožnja« pomeni vožnjo mimo:

- ob progi stoječega signala, ki prepoveduje nadaljnjo vožnjo, če sistem zaščite vlaka ne deluje,
- konca odobrene vožnje, zavarovane v sistemu zaščite vlaka,
- točke, sporočene z ustno ali pisno odobritvijo, določeno v predpisih,
- tabel, ki označujejo mesto zaustavitve (blažilci za zaustavitve niso vključeni) ali ročnih signalov.

Primeri, v katerih tirno vozilo brez priključenega vlečnega vozila ali vlak brez strojevodje prevozi signal, ki prepoveduje nadaljnjo vožnjo, niso vključeni. Primeri, v katerih iz katerega koli razloga signal ne pokaže signalnega znaka za prepovedano vožnjo pravočasno, da bi voznik lahko vlak zaustavil pred signalom, niso vključeni. Nacionalni varnostni organi lahko o teh štirih vrstah neodobrene vožnje, poročajo ločeno, poročajo pa o vsaj enem zbirnem kazalniku, ki vsebuje podatke o vseh štirih postavkah;

12. »nepooblaščen osebna na zemljišču železnice« pomeni vsako osebo, ki se nahaja na zemljišču železnice, na katerem je taka navzočnost prepovedana, razen uporabnikov nivojskega prehoda;
13. »nesreča na nivojskem prehodu« pomeni vsako nesrečo na nivojskih prehodih, v katero so vpleteni vsaj eno tirno vozilo in eno ali več vozil, ki prečkajo prehod, drugi uporabniki, ki prečkajo prehod, kot so pešci, ali drugi objekti, začasno navzoči na progi ali v njeni bližini, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod;
14. »nesreča pri prevozu nevarnega blaga« pomeni vsako nesrečo ali incident, o katerih je treba poročati v skladu z oddelkom 1.8.5 RID/ADR;
15. »nesreča, ki jo povzročijo tirna vozila med gibanjem in v kateri so udeležene osebe« pomeni nesrečo ene ali več oseb, ki jih zadene tirno vozilo ali predmet, ki je na to vozilo pritrjen oziroma se je od tega vozila ločil, kar vključuje osebe, ki padejo s tirnih vozil, in osebe, ki med potovanjem v teh vozilih padejo ali jih zadenejo nepritrjeni predmeti;
16. »neupoštevanje signalnega znaka, ki prepoveduje nadaljnjo vožnjo, vendar se vlak še ne nahaja v nevarnem območju« pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorači mesto zanj odobrene vožnje, vendar se še ne nahaja v nevarnem območju;
17. »neupoštevanje signalnega znaka, ki prepoveduje nadaljnjo vožnjo, kadar se vlak nahaja v nevarnem območju« pomeni vsak dogodek, pri katerem kateri koli del vlaka prekorači mesto zanj odobrene vožnje in se nahaja v nevarnem območju;
18. »nevarno blago« pomeni snovi in izdelke, katerih prevoz je z RID prepovedan ali pa dovoljen le pod tam določenimi pogoji;
19. »nivojski prehod« pomeni vsako nivojsko križanje ceste ali prehoda in železnice, ki ga priznava upravljavec železniške infrastrukture in je odprto za javne ali zasebne uporabnike. Prehodi med peroni na postajah so izključeni, prav tako tudi prehodi čez tire, ki so namenjeni izključno zaposlenim;
20. »pasivni nivojski prehod« pomeni nivojski prehod brez kakršne koli oblike sistema opozarjanja ali zaščite, ki bi se sprožil, ko prečkanje prehoda za uporabnika ni varno;
21. »poskus samomora« pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico hudo poškodbo;
22. »poslovni potnik« pomeni potnika, ki potuje zaradi svojih poklicnih dejavnosti, pri čemer prevoz na delo ni vključen;
23. »poškodovana tirnica« pomeni ločitev tirnice na dva ali več delov ali ločitev katerega koli kosa kovine tirnice, kar povzroči vrzel na vozni površini tirnice, ki je daljša od 50 mm in globlja od 10 mm;
24. »potnik« pomeni vsako osebo, razen članov vlakovnega osebja, ki potuje z železnico, vključno s potnikom, ki poskuša na vlak vstopiti ali z vlaka izstopiti, medtem ko se giblje, vendar le za statistične podatke o nesrečah;
25. »potniški kilometer« pomeni mersko enoto, ki predstavlja prevoz enega potnika v železniškem prometu na razdalji en kilometer. Upošteva se samo razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;

26. »požar v tirnih vozilih« pomeni požar ali eksplozijo v tirnih vozilih (vključno z njihovim tovorom) med vožnjo od odhodne do namembne postaje, vključno s postanki na odhodni postaji, namembni postaji ali vmesnih postajah ter med ranžiranjem;
27. »prehod« pomeni vsako pot, razen ceste, namenjeno prehodu ljudi, živali, vozil ali strojev;
28. »progovni kilometer« pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah. Pri večtirnih železniških progah se šteje samo razdalja med odhodnim in namembnim krajem;
29. »samomor« pomeni dejanje namernega poškodovanja samega sebe, ki ima za posledico smrt, kakor ga je evidentiral in klasificiral nacionalni organ, kateri je pristojen za obravnavo in preiskavo takega dejanja;
30. »sistem zaščite vlaka« pomeni sistem, ki pomaga zagotavljati spoštovanje signalnih znakov in omejitev hitrosti;
31. »sistemi na vlaku« pomeni sisteme, ki so vozniku v pomoč pri opazovanju signaliziranja ob progi in kabinskega signaliziranja ter tako zagotavljajo zaščito pred mestom nevarnosti in spoštovanje omejitev hitrosti. Na vlaku se uporabljajo naslednji sistemi zaščite:
- opozorilo za avtomatsko opozarjanje voznika,
 - opozorilo in avtomatsko zaustavljanje za opozarjanje voznika in avtomatsko zaustavljanje ob vožnji mimo signala nevarnosti,
 - opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti, pri čemer »ločeno nadziranje hitrosti« pomeni nadzor hitrosti na določenih lokacijah (omejevalniki hitrosti) ob približevanju signala,
 - opozorilo in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti, ki zagotavljajo zaščito pred mesti nevarnosti in neprekinjen nadzor hitrostne omejitve na progi, pri čemer »neprekinjeno nadziranje hitrosti« pomeni neprekinjeno navajanje in uveljavljanje največje dovoljene ciljne hitrosti na vseh odsekih proge.
- Zadnja alineja se obravnava kot sistem avtomatske zaščite vlaka.
32. »smrt (smrtna žrtev)« pomeni vsako osebo, ki je zaradi nesreče umrla takoj ali v 30 dneh, izvzeti so primeri samomora;
33. »stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi« pomenijo stroške zagotovitve novih tirnih vozil ali infrastrukture z enako funkcionalnostjo in tehničnimi parametri, kot so jih imela tirna vozila ali infrastruktura, ki jih ni več mogoče popraviti, in stroške vzpostavitve stanja, kot je bilo pred nesrečo, pri tirnih vozilih ali infrastrukturi, ki jih je mogoče popraviti, pri čemer oboje ocenijo prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture v skladu s svojimi izkušnjami, vključeni pa so tudi stroški najema tirnih vozil zaradi nerazpoložljivosti poškodovanih vozil;
34. »stroški škode za okolje« pomenijo stroške, ki jih morajo poravnati prevozniki v železniškem prometu in upravljavci železniške infrastrukture, da bi na poškodovanem območju znova vzpostavili stanje, kot je bilo pred železniško nesrečo; na podlagi njihovih izkušenj se ti stroški tudi ocenijo;
35. »tirni kilometer« pomeni v kilometrih merjeno dolžino železniškega omrežja v državah članicah. Šteje se vsak tir večtirne železniške proge;
36. »trčenje vlaka s tirnim vozilom« pomeni čelno trčenje, trčenje sprednji del-zadnji del ali trčenje v bok med delom enega in delom drugega vlaka ali tirnega vozila ali z ranžirnimi tirnimi vozili;
37. »trčenje vlaka z oviro znotraj svetlega profila« pomeni trčenje med delom vlaka in predmeti, ki so pritrjeni ali začasno navzoči na progi ali v njeni bližini (razen na nivojskih prehodih, če jih je izgubilo vozilo ali uporabnik, ki prečka prehod), vključno s trčenjem s kontaktnimi vodniki;
38. »uporabnik nivojskega prehoda« pomeni vsako osebo, ki uporablja nivojski prehod za prečkanje železniške proge s katerim koli prevoznim sredstvom ali peš;
39. »večje motnje prometa« pomeni, da so vlakovne storitve na glavni železniški progi prekinjene za šest ur ali več;
40. »velika škoda na voznem parku, progi, drugih napravah ali okolju« pomeni škodo, ki znaša 150.000 EUR ali več;

41. »vlak« pomeni eno ali več tirnih vozil, ki jih vleče ena ali več lokomotiv oziroma ena ali več elektromotornih ali dizelmotornih garnitur, ki vožnjo opravljajo sama pod določeno številko ali posebno označbo od začetne fiksne točke do končne fiksne točke, vključno z lokomotivo, ki opravlja vožnjo sama kot lokomotivski vlak;
42. »vlakovni kilometer« pomeni mersko enoto, ki predstavlja vožnjo vlaka na razdalji en kilometer. Razdalja, ki se uporablja, je dejanska razdalja opravljene vožnje, če je na voljo, sicer se uporablja standardna razdalja omrežja med odhodnim in namembnim krajem. Upošteva se samo razdalja na nacionalnem ozemlju države poročevalke;
43. »zaposleni ali izvajalec« pomeni vsako osebo, katere zaposlitev je povezana z železnico in ki je na delovnem mestu ob nesreči, vključno z osebjem izvajalcev, samozaposlenimi izvajalci, osebjem vlaka in osebami, ki upravljajo tirna vozila in infrastrukturne naprave;
44. »zlomljena os na tirnem vozilu v obratovanju« pomeni zlom, ki vpliva na os in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje);
45. »zlomljeno kolo na tirnem vozilu v obratovanju« pomeni zlom, ki vpliva na kolo in povzroča nevarnost nesreče (iztirjenje ali trčenje).

(2) Drugi izrazi, uporabljeni v tem pravilniku, imajo enak pomen, kot jih določa zakon, ki ureja varnost v železniškem prometu, zakon, ki ureja železniški promet, in drugi podzakonski akti, izdani na njihovi podlagi.

II. SKUPNI VARNOSTNI KAZALNIKI

3. člen

(poročanje o skupnih varnostnih kazalnikih)

(1) Varnostni organ vsako leto Agenciji Evropske unije za železnice poroča o skupnih varnostnih kazalnikih.

(2) Če se po predložitvi poročila odkrijejo nova dejstva ali napake, varnostni organ spremeni ali popravi kazalnike za določeno leto ob prvi primerni priložnosti, najpozneje pa v naslednjem letnem poročilu.

(3) Opredelitve pojmov za skupne varnostne kazalnike so navedeni v 2. členu tega pravilnika.

4. člen

(kazalniki v zvezi z nesrečami)

(1) Kazalniki v zvezi z nesrečami so:

1. Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudih nesreč in razčlenitev za naslednje vrste nesreč:
 - trčenje vlaka s tirnimi vozili,
 - trčenje vlaka z ovirami v svetlem profilu,
 - iztirjenje vlakov,
 - nesreče na nivojskem prehodu, tudi nesreče, v katere so vpleteni pešci na nivojskem prehodu, in dodatna razčlenitev za pet vrst nivojskih prehodov iz 2. točke prvega odstavka 10. člena tega pravilnika,
 - nesreče, ki jih povzročijo tirna vozila med gibanjem in v katerih so udeležene osebe, razen samomorov in poskusov samomorov,
 - požari na tirnih vozilih,
 - drugo.
2. Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število hudo poškodovanih oseb in smrtnih žrtev po vrstah nesreče, razčlenjeno na naslednje kategorije:

- potniki (tudi glede na skupno število potniških kilometrov in število potniških vlakovnih kilometrov),
- zaposleni ali izvajalec,
- uporabniki nivojskih prehodov,
- nepooblaščen osebe na zemljišču železnice,
- druge osebe na peronu,
- druge osebe, ki niso na peronu.

(2) O vsaki hudi nesreči se poroča po vrsti primarne nesreče, četudi so posledice sekundarne nesreče resnejše.

5. člen **(kazalniki v zvezi z nevarnim blagom)**

Kazalniki v zvezi z nevarnim blagom so:

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število nesreč pri prevozu nevarnega blaga, razčlenjenih na naslednje kategorije:

- nesreče, v kateri je udeleženo najmanj eno železniško vozilo, ki prevaža nevarno blago, kakor je opredeljeno v 2. členu tega pravilnika,
- število takih nesreč, v katerih pride do razlitja ali razsutja nevarnega blaga.

6. člen **(kazalniki v zvezi s samomori)**

Kazalniki v zvezi s samomori so:

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število samomorov in poskusov samomorov.

7. člen **(kazalniki v zvezi z znanilci nesreč)**

(1) Kazalniki v zvezi z znanilci nesreč so:

Skupno in relativno (glede na vlakovne kilometre) število znanilcev nesreč in razčlenitev po naslednjih vrstah znanilcev:

- poškodovani tiri,
- deformacija (smerna ali višinska – vegavost) tira,
- napake pri oddajanju signala,
- neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost z vožnjo mimo mesta nevarnosti,
- neupoštevanje signalnega znaka za nevarnost brez vožnje mimo mesta nevarnosti,
- poškodovana kolesa na aktivnih tirnih vozilih,
- poškodovane osi na aktivnih tirnih vozilih.

(2) Poročati je treba o vseh znanilcih nesreč, tistih, ki imajo za posledico nesrečo, in tistih, ki je nimajo. O znanilcu nesreče, ki ima za posledico hudo nesrečo, se poroča tudi v okviru kazalnikov v zvezi z znanilci nesreč, o znanilcu nesreče, ki za posledico nima hude nesreče, pa se poroča le v okviru kazalnikov v zvezi z znanilci nesreče.

8. člen **(kazalniki za izračun gospodarskih posledic nesreč)**

(1) Kazalniki za izračun gospodarskih posledic nesreč so:

Skupne in relativne (glede na vlakovne kilometre) vrednosti v EUR:

- število smrtnih žrtev in hudo poškodovanih oseb, pomnoženo z vrednostjo preprečevanja žrtve,
- stroški škode za okolje,
- stroški materialne škode na tirnih vozilih ali infrastrukturi,
- stroški zamud, ki so posledica nesreč.

(2) Varnostni organ poroča o gospodarskih posledicah hudih nesreč.

(3) Vrednost preprečevanja žrtve je vrednost, ki jo družba pripisuje preprečevanju posamezne žrtve in kot taka ni referenca za odškodovanje udeležencev v nesrečah.

9. člen (metode za izračun gospodarskih posledic nesreč)

(1) Izračun vrednosti preprečevanja žrtve vključuje vrednosti varnosti same po sebi in neposredne in posredne gospodarske stroške. Vrednost varnosti same po sebi pomeni vrednosti pripravljenosti plačati (v nadaljnjem besedilu: PP) na podlagi opravljenih študij preferenc.

(2) Pri presojanju, ali so razpoložljive ocene o tem, kakšna je vrednost varnosti same po sebi, ustrezne ali ne, se upošteva naslednje:

- ocene se morajo nanašati na sistem za vrednotenje zmanjševanja tveganja smrtnosti v prometnem sektorju in biti skladne s pristopom, ki temelji na PP, v skladu z metodami navedenih preferenc,
- uporabljeni vzorec anketiranih glede vrednosti mora biti reprezentativen za zadevno populacijo. Odražati mora zlasti starostno/dohodkovno porazdelitev skupaj z drugimi pomembnimi družbeno-gospodarskimi in/ali demografskimi značilnostmi populacije,
- metode poizvedovanja o vrednostih PP: anketa mora biti oblikovana tako, da so vprašanja anketirancem jasna in smiselna.

(3) Neposredni in posredni gospodarski stroški pomenijo vrednosti ocenjenih stroškov in jih sestavljajo:

- stroški zdravljenja in rehabilitacije,
- sodni stroški, stroški policije, zasebnih preiskav trčenj in službe za ukrepanje v izrednih razmerah ter upravni stroški zavarovanja,
- izgube v proizvodnji: vrednost blaga in storitev, ki bi jih oseba lahko proizvedla ali opravila za družbo, če nesreče ne bi bilo.

(4) Neposredni in posredni gospodarski stroški se ocenijo na podlagi dejanskih stroškov, ki jih nosi celotna družba.

(5) Pri izračunu stroškov, ki jih pomenijo žrtve, se smrtne žrtve in hude poškodbe upoštevajo ločeno (različne vrednosti preprečevanja žrtve za smrtno žrtev in za hudo poškodbo).

(6) Stroški zamud, ki so posledica nesreč pomenijo denarno vrednost zamud, ki jih imajo uporabniki železniškega prevoza (potniki in stranke v tovarnem prometu) zaradi nesreč.

Stroški zamud, ki so posledica nesreč se izračunajo po naslednjem modelu:

Vrednost časa za potnike na vlaku (na uro):

$$VT_P = [VT \text{ poslovnih potnikov}] * [\text{povprečni odstotek poslovnih potnikov na leto}] + [VT \text{ neposlovnih potnikov}] * [\text{povprečni odstotek neposlovnih potnikov na leto}]$$

VT_P se meri v EUR na potnika na uro.

Vrednost časa za tovorni vlak (na uro):

$$VT_T = [VT \text{ tovornih vlakov}] * [(\text{tonski kilometer})/(\text{vlakovni kilometer})]$$

VT_T se meri v EUR na tono tovora na uro.

VT pomeni denarno vrednost prihranjenega potovalnega časa

Povprečno število ton blaga, prevoženega na vlak v enem letu = (tonski kilometer)/(vlakovni kilometer).

Potniški vlak:

$$CM_P = K1 * (VT_P/60) * [(potniški\ kilometer)/(vlakovni\ kilometer)]$$

Povprečno število potnikov na vlak v enem letu = (potniški kilometer)/(vlakovni kilometer).

Tovorni vlak:

$$CM_T = K2 * (VT_T/60)$$

Faktorja K1 in K2 sta med vrednostjo časa in vrednostjo zamude, kakor sta bili ocenjeni v študiji navedenih preferenc, saj je treba upoštevati, da se čas, izgubljen zaradi zamud, dojema precej bolj negativno kot običajen potovalni čas.

Stroški zamud zaradi nesreče = $CM_P * (\text{minute zamude potniških vlakov}) + CM_T * (\text{minute zamude tovornih vlakov})$.

CM pomeni strošek 1 minute zamude vlaka.

- (7) Pri hudih nesrečah se stroški zamud izračunajo, kot sledi:
- dejanske zamude na železniških progah, na katerih so se zgodile nesreče, kot se izmerijo na postaji,
 - dejanske zamude ali, če to ni mogoče, ocenjene zamude na drugih prizadetih progah.

10. člen

(kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem)

(1) Kazalniki v zvezi s tehnično varnostjo infrastrukture in njenim izvajanjem so:

1. Odstotek tirov z obratujočimi sistemi zaščite vlaka, odstotek vlakovnih kilometrov ob uporabi obratujočih sistemov zaščite vlaka, kadar ti sistemi zagotavljajo:
 - opozarjanje,
 - opozarjanje in avtomatsko zaustavljanje,
 - opozarjanje in avtomatsko zaustavljanje ter ločeno nadziranje hitrosti,
 - opozarjanje in avtomatsko zaustavljanje ter neprekinjeno nadziranje hitrosti.
2. Število nivojskih prehodov (skupaj, na progovni kilometer in tirni kilometer) po naslednjih petih vrstah:
 - pasivni nivojski prehod;
 - aktivni nivojski prehod:
 - a) ročni;
 - b) avtomatski z opozorilom na strani uporabnika;
 - c) avtomatski z zaščito na strani uporabnika;
 - d) z zaščito na strani proge.

(2) Aktivni nivojski prehodi so razvrščeni, kakor sledi:

- ročni: nivojski prehod, na katerem zaščito ali opozorilo na strani uporabnika ročno sproži zaposleni pri železnici;
- avtomatski z opozorilom na strani uporabnika: nivojski prehod, kjer opozorilo na strani uporabnika sproži prihajajoči vlak;
- avtomatski z zaščito na strani uporabnika: nivojski prehod, kjer zaščito na strani uporabnika sproži prihajajoči vlak. To vključuje nivojski prehod tako z zaščito kot opozorilom na strani uporabnika;
- z zaščito na strani proge: nivojski prehod, kjer signal ali drug sistem zaščite vlaka vlaku omogoča nadaljevanje poti le, ko je nivojski prehod v celoti zaščiten na strani uporabnika in je vpad onemogočen.

III. PREHODNA IN KONČNA DOLOČBA

11. člen (prenehanje uporabe)

Z dnem uveljavitve tega pravilnika se prenehajo uporabljati skupni varnostni kazalniki iz točke b) tretjega odstavka 24. člena Zakona o varnosti v železniškem prometu (Uradni list RS, št. 56/13 – uradno prečiščeno besedilo, 91/13, 82/15, 84/15 – ZZelP-J, 85/16 in 41/17).

12. člen (začetek veljavnosti pravilnika)

Ta pravilnik začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

Št.
Ljubljana, dne
EVA 2018-2430-0085

Ministrica
za infrastrukturo