Ta dokument je mišljen zgolj kot dokumentacijsko orodje in institucije za njegovo vsebino ne prevzemajo nobene odgovornosti

►**B**

SKLEP KOMISIJE

z dne 23. aprila 2012

o drugem sklopu skupnih varnostnih ciljev za železniški sistem

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 2084)

(Besedilo velja za EGP)

(2012/226/EU)

(UL L 115, 27.4.2012, str. 27)

spremenjen z:

		Uradni list		
		št.	stran	datum
►**M1**	Izvedbeni sklep Komisije 2013/753/EU z dne 11. decembra 2013	L 334	37	13.12.2013

▼B

SKLEP KOMISIJE

z dne 23. aprila 2012

o drugem sklopu skupnih varnostnih ciljev za železniški sistem

(notificirano pod dokumentarno številko C(2012) 2084)

(Besedilo velja za EGP)

(2012/226/EU)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (Direktiva o varnosti na železnici) ([1]), ter zlasti drugega pododstavka člena 7(3) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Komisija je v skladu z Direktivo 2004/49/ES Evropsko agencijo za železniški promet (v nadaljnjem besedilu: Agencija) pooblastila za pripravo osnutka skupnih varnostnih ciljev (v nadaljnjem besedilu: CST) in s tem povezanega osnutka skupnih varnostnih metod za obdobje od leta 2011 do leta 2015. Agencija je Komisiji predložila priporočilo o drugem sklopu osnutka CST. Ta sklep temelji na priporočilu Agencije.

(2) V skladu z metodologijo iz Odločbe Komisije 2009/460/ES z dne 5. junija 2009 o sprejetju skupne varnostne metode za oceno doseganja varnostnih ciljev, kot je navedeno v členu 6 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([2]), ter za pripravo prvega in drugega sklopa CST v skladu z Direktivo 2004/49/ES je treba z nacionalnimi referenčnimi vrednostmi količinsko opredeliti trenutno varnostno učinkovitost železniških sistemov v državah članicah (v nadaljnjem besedilu: NRV). V Odločbi 2009/460/ES je NRV opredeljena kot referenčno merilo, ki za zadevno državo članico določa najvišjo dovoljeno stopnjo kategorije tveganja v železniškem prometu. Vendar če je NRV višja od ustreznega CST, izračunanega po metodologiji, je najvišja dovoljena stopnja tveganja za državo članico ustrezni CST, ki izhaja iz NRV v skladu z metodologijo iz oddelka 2.2 Priloge k Odločbi 2009/460/ES.

([1]) UL L 164, 30.4.2004, str. 44.
([2]) UL L 150, 13.6.2009, str. 11.

▼B

(3) Vrednosti za prvi sklop CST, izračunane na podlagi podatkov iz let 2004 do 2007, so bile določene v Sklepu Komisije 2010/409/EU z dne 19. julija 2010 o skupnih varnostnih ciljih iz člena 7 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

(4) Direktiva 2004/49/ES določa drugi sklop CST, ki naj temeljijo na izkušnjah, pridobljenih iz prvega sklopa skupnih varnostnih ciljev in njihovega izvajanja. Odražati mora vsako prednostno področje, na katerem je treba varnost dodatno izboljšati. Vrednosti za drugi sklop CST so bile izračunane na podlagi podatkov iz let od 2004 do 2009, ki so jih države članice predložile Eurostatu v skladu z Uredbo (ES) št. 91/2003 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2002 o statistiki železniškega prevoza ([2]). Izračunane so bile po metodologiji iz točk 2.1.1 in 2.3.1 Priloge k Odločbi 2009/460/ES.

(5) Ker je bil prvi sklop CST objavljen julija 2010, ni bilo dovolj časa za pridobitev dovolj izkušenj za spremembo kategorij tveganja. Zato ostajajo kategorije tveganja enake kot pri prvem sklopu CST. Vendar sta glede na številne nesreče in smrtne žrtve v železniškem prometu dve glavni kategoriji tveganja nepooblaščene osebe na območju železnice (60 % smrtnih žrtev) in uporabniki nivojskih prehodov (29 % smrtnih žrtev).

(6) Vrednosti za drugi sklop CST pokrivajo železniški sistem Unije kot celoto. Za izračun CST za različne dele železniškega sistema, kot je določeno v točki (e) člena 3 Direktive 2004/49/ES, ni na voljo podatkov. Ta določba opredeljuje CST kot stopnje varnosti, izražene v merilih za sprejemljivost tveganja, ki jih morajo doseči različni deli železniškega sistema (kakor so železniški sistem za konvencionalne hitrosti, železniški sistem za visoke hitrosti, dolgi železniški predori ali proge, ki se uporabljajo samo za tovorni promet) in sistem kot celota. Razvoj CST za te dele železniškega sistema trenutno ni izvedljiv zaradi pomanjkanja usklajenih in zanesljivih podatkov o učinkovitosti varovanja delov železniških sistemov, ki se izvaja v državah članicah. Vendar je ustrezno sprejeti drugi sklop CST.

(7) Zato je Sklep 2010/409/EU treba nadomestiti s tem sklepom.

(8) Ukrepi iz tega sklepa so v skladu z mnenjem odbora iz člena 27(1) Direktive 2004/49/ES –

([1]) UL L 189, 22.7.2010, str. 19.
([2]) UL L 14, 21.1.2003, str. 1.

▼B

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Vsebina in opredelitve pojmov

Ta sklep določa drugi sklop skupnih varnostnih ciljev za železniški sistem v skladu z Direktivo 2004/49/ES in Odločbo 2009/460/ES.

V tem sklepu se uporabljajo opredelitve iz Direktive 2004/49/ES, Uredbe (ES) št. 91/2003 in Odločbe 2009/460/ES.

Člen 2

Nacionalne referenčne vrednosti

Nacionalne referenčne vrednosti za države članice in za različne kategorije tveganja, uporabljene za izračun skupnih varnostnih ciljev, so določene v delu 1 Priloge.

Člen 3

Skupni varnostni cilji

Vrednosti drugega sklopa skupnih varnostnih ciljev za različne kategorije tveganja, ki zajemajo železniški sistem kot celoto, so določene v delu 2 Priloge.

Člen 4

Razveljavitev

Sklep 2010/409/EU se razveljavi.

Člen 5

Naslovniki

Ta sklep je naslovljen na države članice.

▼B

PRILOGA

▼M1

1. **Nacionalne referenčne vrednosti (NRV)**

1.1 *NRV za tveganje za potnike (NRV 1.1 in NRV 1.2)*

Država članica	NRV 1.1 (× E-09) (*)	NRV 1.2 (× E-09) (**)
Belgija (BE)	37,30	0,318
Bolgarija (BG)	207,00	1,911
Češka (CZ)	46,50	0,817
Danska (DK)	9,04	0,110
Nemčija (DE)	8,13	0,081
Estonija (EE)	78,20	0,665
Irska (IE)	2,74	0,0276
Grčija (EL)	54,70	0,503
Španija (ES)	29,20	0,270
Francija (FR)	22,50	0,110
Hrvaška (HR)	176,9	1,135
Italija (IT)	38,10	0,257
Latvija (LV)	78,20	0,665
Litva (LT)	97,20	0,757
Luksemburg (LU)	23,80	0,176
Madžarska (HU)	170,00	1,650
Nizozemska (NL)	7,43	0,089
Avstrija (AT)	26,30	0,292
Poljska (PL)	116,10	0,849
Portugalska (PT)	41,80	0,309
Romunija (RO)	57,40	0,607
Slovenija (SI)	25,30	0,362
Slovaška (SK)	62,10	0,883
Finska (FI)	9,04	0,110
Švedska (SE)	3,54	0,033
Združeno kraljestvo (UK)	2,73	0,028

(*) NRV 1.1 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb potnikov na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov potniškega prometa na leto. Vlakovni kilometer potniškega prometa pomeni enoto prometa zgolj za potniške vlake.

(**) NRV 1.2 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb potnikov na leto zaradi hudih nesreč/število potniških kilometrov na leto.

Smrtni primeri in težke poškodbe v (*) in (**) so opredeljeni v členu 3(d) Odločbe 2009/460/ES.

▼**M1**

1.2 *NRV za tveganje za zaposlene (NRV 2)*

Država članica	NRV 2 (× E-09) (*)
Belgija (BE)	24,60
Bolgarija (BG)	20,40
Češka (CZ)	16,50
Danska (DK)	9,10
Nemčija (DE)	12,60
Estonija (EE)	64,80
Irska (IE)	5,22
Grčija (EL)	77,90
Španija (ES)	8,81
Francija (FR)	6,06
Hrvaška (HR)	73,65
Italija (IT)	18,90
Latvija (LV)	64,80
Litva (LT)	41,00
Luksemburg (LU)	12,00
Madžarska (HU)	9,31
Nizozemska (NL)	5,97
Avstrija (AT)	20,30
Poljska (PL)	17,20
Portugalska (PT)	53,10
Romunija (RO)	22,30
Slovenija (SI)	40,90
Slovaška (SK)	2,71
Finska (FI)	9,21
Švedska (SE)	2,86
Združeno kraljestvo (UK)	5,17

(*) NRV 2 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb zaposlenih na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto.
Smrtni primeri in težke poškodbe so opredeljeni v členu 3(d) Odločbe 2009/460/ES.

1.3 *NRV za tveganje za uporabnike nivojskih prehodov (NRV 3.1 in NRV 3.2)*

Država članica	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgija (BE)	138,0	Ni podatka
Bolgarija (BG)	141,6	Ni podatka
Češka (CZ)	238,0	Ni podatka

▼**M1**

Država članica	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Danska (DK)	65,4	Ni podatka
Nemčija (DE)	67,8	Ni podatka
Estonija (EE)	400,0	Ni podatka
Irska (IE)	23,6	Ni podatka
Grčija (EL)	710,0	Ni podatka
Španija (ES)	109,0	Ni podatka
Francija (FR)	78,7	Ni podatka
Hrvaška (HR)	611,3	Ni podatka
Italija (IT)	42,9	Ni podatka
Latvija (LV)	239,0	Ni podatka
Litva (LT)	522,0	Ni podatka
Luksemburg (LU)	95,9	Ni podatka
Madžarska (HU)	274,0	Ni podatka
Nizozemska (NL)	127,0	Ni podatka
Avstrija (AT)	160,0	Ni podatka
Poljska (PL)	277,0	Ni podatka
Portugalska (PT)	461,0	Ni podatka
Romunija (RO)	542,0	Ni podatka
Slovenija (SI)	364,0	Ni podatka
Slovaška (SK)	309,0	Ni podatka
Finska (FI)	164,0	Ni podatka
Švedska (SE)	64,0	Ni podatka
Združeno kraljestvo (UK)	23,5	Ni podatka

(*) NRV 3.1 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto.

(**) NRV 3.2 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na leto zaradi hudih nesreč/[(število vlakovnih kilometrov na leto × število nivojskih prehodov)/tirni kilometri]. Podatki o številu nivojskih prehodov in tirnih kilometrih v času zbiranja podatkov niso bili dovolj zanesljivi (večina držav članic je sporočila skupne podatke o progovnih kilometrih namesto tirnih kilometrih).

Smrtni primeri in težke poškodbe v (*) in (**) so opredeljeni v členu 3(d) Odločbe 2009/460/ES.

1.4 *NRV za tveganje za „druge osebe“ (NRV 4)*

Država članica	NRV 4 (× E-09) (*)
Belgija (BE)	2,86
Bolgarija (BG)	35,47
Češka (CZ)	2,41
Danska (DK)	14,20
Nemčija (DE)	3,05

▼**M1**

Država članica	NRV 4 (× E-09) (*)
Estonija (EE)	11,60
Irska (IE)	7,00
Grčija (EL)	4,51
Španija (ES)	5,54
Francija (FR)	7,71
Hrvaška (HR)	7,28 (**)
Italija (IT)	6,70
Latvija (LV)	11,60
Litva (LT)	11,60
Luksemburg (LU)	5,47
Madžarska (HU)	4,51
Nizozemska (NL)	4,70
Avstrija (AT)	11,10
Poljska (PL)	11,60
Portugalska (PT)	5,54
Romunija (RO)	2,83
Slovenija (SI)	14,50
Slovaška (SK)	2,41
Finska (FI)	14,20
Švedska (SE)	14,20
Združeno kraljestvo (UK)	7,00

(*) NRV 4 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb ljudi, ki spadajo v kategorijo „druge osebe“, zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto. Smrtni primeri in težke poškodbe so opredeljeni v členu 3(d) Odločbe 2009/460/ES.

(**) NRV je izračunana kot povprečje NRV sosednjih držav (Madžarske, Romunije in Slovenije).

1.5 *NRV za tveganje za nepooblaščene osebe na zemljišču železnice (NRV 5)*

Država članica	NRV 5 (× E-09) (*)
Belgija (BE)	72,6
Bolgarija (BG)	900,2
Češka (CZ)	301,0
Danska (DK)	116,0
Nemčija (DE)	113,0
Estonija (EE)	1 550,0
Irska (IE)	85,2
Grčija (EL)	723,0
Španija (ES)	168,0

▼**M1**

Država članica	NRV 5 (× E-09) (*)
Francija (FR)	67,2
Hrvaška (HR)	676,3 (**)
Italija (IT)	119,0
Latvija (LV)	1 310,0
Litva (LT)	2 050,0
Luksemburg (LU)	79,9
Madžarska (HU)	588,0
Nizozemska (NL)	15,9
Avstrija (AT)	119,0
Poljska (PL)	1 210,0
Portugalska (PT)	834,0
Romunija (RO)	1 388,2
Slovenija (SI)	236,0
Slovaška (SK)	1 758,0
Finska (FI)	249,0
Švedska (SE)	94,8
Združeno kraljestvo (UK)	84,5

(*) NRV 5 je izražena kot: število smrtnih primerov in težkih poškodb nepooblaščenih oseb na zemljišču železnice na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto. Smrtni primeri in težke poškodbe so opredeljeni v členu 3(d) Odločbe 2009/460/ES.

(**) NRV je izračunana kot povprečje NRV sosednjih držav (Madžarske, Romunije in Slovenije).

1.6 *NRV za tveganje za celotno družbo (NRV 6)*

Država članica	NRV 6 (× E-09) (*)
Belgija (BE)	275,0
Bolgarija (BG)	1 440,0
Češka (CZ)	519,0
Danska (DK)	218,0
Nemčija (DE)	203,0
Estonija (EE)	2 110,0
Irska (IE)	114,0
Grčija (EL)	1 540,0
Španija (ES)	323,0
Francija (FR)	180,0
Hrvaška (HR)	1 467,0
Italija (IT)	231,0
Latvija (LV)	1 660,0

▼M1

Država članica	NRV 6 (× E-09) (*)
Litva (LT)	2 590,0
Luksemburg (LU)	210,0
Madžarska (HU)	1 020,0
Nizozemska (NL)	148,0
Avstrija (AT)	329,0
Poljska (PL)	1 590,0
Portugalska (PT)	1 360,0
Romunija (RO)	1 704,4
Slovenija (SI)	698,0
Slovaška (SK)	1 130,0
Finska (FI)	417,0
Švedska (SE)	169,0
Združeno kraljestvo (UK)	120,0

(*) NRV 6 je izražena kot: skupno število smrtnih primerov in težkih poškodb na leto zaradi hudih nesreč/število vlakovnih kilometrov na leto.
Skupno število smrtnih primerov in težkih poškodb pomeni vsoto vseh smrtnih primerov in težkih poškodb, uporabljenih za izračun vseh drugih NRV.

▼B

2. **Vrednosti, določene za drugi sklop skupnih varnostnih ciljev**

Kategorija tveganja	Vrednost CST (× 10^{-6})		Merske enote
Tveganje za potnike	CST 1.1	0,17	Število smrtnih primerov in težkih poškodb potnikov na leto zaradi hudih nesreč / število vlakovnih kilometrov potniškega prometa na leto
	CST 1.2	0,00165	Število smrtnih primerov in težkih poškodb potnikov na leto zaradi hudih nesreč / število potniških kilometrov na leto
Tveganje za zaposlene	CST 2	0,0779	Število smrtnih primerov in težkih poškodb zaposlenih na leto zaradi hudih nesreč / število vlakovnih kilometrov na leto
Tveganje za uporabnike nivojskih prehodov	CST 3.1	0,710	Število smrtnih primerov in težkih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na leto zaradi hudih nesreč / število vlakovnih kilometrov na leto
	CST 3.2	Ni podatka (*)	Število smrtnih primerov in težkih poškodb uporabnikov nivojskih prehodov na leto zaradi hudih nesreč / [(število vlakovnih kilometrov na leto × število nivojskih prehodov) / tirni kilometri]

▼B

Kategorija tveganja	Vrednost CST ($\times 10^{-6}$)		Merske enote
Tveganje za „druge osebe“	CST 4	0,0145	Število smrtnih primerov in težkih poškodb ljudi, ki spadajo v kategorijo „druge osebe“, na leto zaradi hudih nesreč / število vlakovnih kilometrov na leto
Tveganje za nepooblaščene osebe na območju železnice	CST 5	2,05	Število smrtnih primerov in težkih poškodb nepooblaščenih oseb na območju železnice na leto zaradi hudih nesreč / število vlakovnih kilometrov na leto
Tveganje za družbo kot celoto	CST 6	2,59	Skupno število smrtnih primerov in težkih poškodb na leto zaradi hudih nesreč / število vlakovnih kilometrov na leto

(*) Podatki o številu nivojskih prehodov in tirnih kilometrih, ki so potrebni za izračun tega skupnega varnostnega cilja, v času zbiranja podatkov niso bili dovolj zanesljivi (npr. večina držav članic je sporočila progovne kilometre namesto tirnih kilometrov).