**Tento dokument je třeba brát jako dokumentační nástroj a instituce nenesou jakoukoli odpovědnost za jeho obsah**

►B

# ROZHODNUTÍ KOMISE

**ze dne 23. dubna 2012**

**o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém**

*(oznámeno pod číslem C(2012) 2084)*

**(Text s významem pro EHP)**

(2012/226/EU)

(Úř. věst. L 115, 27.4.2012, s. 27)

Ve znění:

| | | Úřední věstník | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Č. | Strana | Datum |
| ►M1 | Prováděcí rozhodnutí Komise 2013/753/EU ze dne 11. prosince 2013 | L 334 | 37 | 13.12.2013 |

▼B

# ROZHODNUTÍ KOMISE

**ze dne 23. dubna 2012**

**o druhém souboru společných bezpečnostních cílů pro železniční systém**

*(oznámeno pod číslem C(2012) 2084)*

**(Text s významem pro EHP)**

(2012/226/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (směrnice o bezpečnosti železnic) ([1]), a zejména na čl. 7 odst. 3 druhý pododstavec uvedené směrnice,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Komise vydala Evropské železniční agentuře (dále jen „agentura“) v souladu se směrnicí 2004/49/ES pověření k vypracování návrhu společných bezpečnostních cílů („CST“) a příslušných společných bezpečnostních metod pro období 2011 až 2015. Agentura předložila Komisi doporučení o druhém souboru návrhů CST. Toto rozhodnutí je založeno na doporučení agentury.

(2) Pro stanovení prvního a druhého souboru CST v souladu se směrnicí 2004/49/ES je nutné podle metod určených rozhodnutím Komise 2009/460/ES ze dne 5. června 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ([2]) kvantitativně vymezit současné výkony železničních systémů v členských státech v oblasti bezpečnosti pomocí vnitrostátních referenčních hodnot („NRV“). Rozhodnutí 2009/460/ES definuje NRV jako referenční měřítko uvádějící maximální přípustnou úroveň v určité kategorii železničního rizika pro daný členský stát. Je-li však NRV vyšší než příslušný CST vypočtený podle uvedených metod, je maximální přípustná úroveň rizika v daném členském státě rovna příslušnému CST odvozenému z NRV v souladu s metodou uvedenou v oddíle 2.2 přílohy rozhodnutí 2009/460/ES.

([1]) Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.
([2]) Úř. věst. L 150, 13.6.2009, s. 11.

▼B

(3) Hodnoty prvního souboru CST vypočtené na základě údajů z let 2004 až 2007 byly stanoveny v rozhodnutí Komise 2010/409/EU ze dne 19. července 2010 o společných bezpečnostních cílech podle článku 7 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ([1]).

(4) Směrnicí 2004/49/ES byl stanoven druhý soubor CST, které jsou založeny na zkušenostech získaných s prvním souborem společných bezpečnostních cílů a jejich prováděním. Tyto cíle by měly odrážet všechny prioritní oblasti, v nichž je třeba bezpečnost dále zvyšovat. Hodnoty druhého souboru CST byly vypočteny na základě údajů z let 2004 až 2009, jež členské státy předložily úřadu Eurostat v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy ([2]). Byly vypočteny s pomocí metod stanovených v bodech 2.1.1 a 2.3.1 přílohy rozhodnutí 2009/460/ES.

(5) Vzhledem k tomu, že první soubor CST byl zveřejněn v červenci 2010, nebylo k dispozici dost času k získání dostatečných zkušeností pro provedení změny kategorií rizika. Kategorie rizika proto zůstávají stejné jako u prvního souboru CST. S ohledem na počet nehod a úmrtí způsobených nehodami v železniční dopravě však hlavními dvěma kategoriemi rizika jsou nepovolané osoby v prostoru železnic (60 % úmrtí) a uživatelé úrovňových přejezdů (29 % úmrtí).

(6) Hodnoty druhého souboru CST se vztahují na celý železniční systém v Unii. Pro výpočet jednotlivých částí železničního systému podle čl. 3 písm. e) směrnice 2004/49/ES nejsou k dispozici žádné údaje. V uvedeném ustanovení jsou CST vymezeny jako úrovně bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) a systém jako celek alespoň dosáhnout, vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika. Vypracování CST pro uvedené části železničního systému není v současnosti možné, neboť neexistují harmonizované a spolehlivé údaje o výkonu částí železničních systémů provozovaných v členských státech dosahovaném v oblasti bezpečnosti. Přesto je vhodné přijmout druhý soubor CST.

(7) Rozhodnutí 2010/409/EU by proto mělo být nahrazeno tímto rozhodnutím.

(8) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 27 odst. 1 směrnice 2004/49/ES,

([1]) Úř. věst. L 189, 22.7.2010, s. 19.
([2]) Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.

▼B

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

**Předmět a definice**

Tímto rozhodnutím se stanoví druhý soubor společných bezpečnostních cílů pro železniční systém v souladu se směrnicí 2004/49/ES a rozhodnutím 2009/460/ES.

Pro účely tohoto rozhodnutí se použijí definice směrnice 2004/49/ES, nařízení (ES) č. 91/2003 a rozhodnutí 2009/460/ES.

*Článek 2*

**Vnitrostátní referenční hodnoty**

Vnitrostátní referenční hodnoty pro jednotlivé členské státy a pro jednotlivé kategorie rizika používané k vypočtení společných bezpečnostních cílů jsou stanoveny v části 1 přílohy.

*Článek 3*

**Společné bezpečnostní cíle**

Hodnoty druhého souboru společných bezpečnostních cílů, které se vztahují na celý bezpečnostní systém, jsou stanoveny v části 2 přílohy.

*Článek 4*

**Zrušení**

Rozhodnutí 2010/409/EU se zrušuje.

*Článek 5*

**Určení**

Toto rozhodnutí je určeno členským státům.

▼B

*PŘÍLOHA*

▼M1

1. **Vnitrostátní referenční hodnoty (NRV)**

1.1 *NRV pro rizika pro cestující (NRV 1.1 a NRV 1.2)*

| Členský stát | NRV 1.1 (× E–09) (*) | NRV 1.2 (× E–09) (**) |
|---|---|---|
| Belgie (BE) | 37,30 | 0,318 |
| Bulharsko (BG) | 207,00 | 1,911 |
| Česká republika (CZ) | 46,50 | 0,817 |
| Dánsko (DK) | 9,04 | 0,110 |
| Německo (DE) | 8,13 | 0,081 |
| Estonsko (EE) | 78,20 | 0,665 |
| Irsko (IE) | 2,74 | 0,0276 |
| Řecko (EL) | 54,70 | 0,503 |
| Španělsko (ES) | 29,20 | 0,270 |
| Francie (FR) | 22,50 | 0,110 |
| Chorvatsko (HR) | 176,9 | 1,135 |
| Itálie (IT) | 38,10 | 0,257 |
| Lotyšsko (LV) | 78,20 | 0,665 |
| Litva (LT) | 97,20 | 0,757 |
| Lucembursko (LU) | 23,80 | 0,176 |
| Maďarsko (HU) | 170,00 | 1,650 |
| Nizozemsko (NL) | 7,43 | 0,089 |
| Rakousko (AT) | 26,30 | 0,292 |
| Polsko (PL) | 116,10 | 0,849 |
| Portugalsko (PT) | 41,80 | 0,309 |
| Rumunsko (RO) | 57,40 | 0,607 |
| Slovinsko (SI) | 25,30 | 0,362 |
| Slovensko (SK) | 62,10 | 0,883 |
| Finsko (FI) | 9,04 | 0,110 |
| Švédsko (SE) | 3,54 | 0,033 |
| Spojené království (UK) | 2,73 | 0,028 |

(*) NRV 1.1 vyjádřeno jako: Počet úmrtí a vážených vážných zranění (FWSI) cestujících za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů v osobní dopravě za rok. Vlakokilometry v osobní dopravě se zde rozumí jednotka dopravy vztahující se výhradně k osobním vlakům.

(**) NRV 1.2 vyjádřeno jako: Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod/Počet osobokilometrů za rok.

FWSI se v poznámkách (*) a (**) rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

▼**M1**

1.2 *NRV pro rizika pro zaměstnance (NRV 2)*

| Členský stát | NRV 2 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Belgie (BE) | 24,60 |
| Bulharsko (BG) | 20,40 |
| Česká republika (CZ) | 16,50 |
| Dánsko (DK) | 9,10 |
| Německo (DE) | 12,60 |
| Estonsko (EE) | 64,80 |
| Irsko (IE) | 5,22 |
| Řecko (EL) | 77,90 |
| Španělsko (ES) | 8,81 |
| Francie (FR) | 6,06 |
| Chorvatsko (HR) | 73,65 |
| Itálie (IT) | 18,90 |
| Lotyšsko (LV) | 64,80 |
| Litva (LT) | 41,00 |
| Lucembursko (LU) | 12,00 |
| Maďarsko (HU) | 9,31 |
| Nizozemsko (NL) | 5,97 |
| Rakousko (AT) | 20,30 |
| Polsko (PL) | 17,20 |
| Portugalsko (PT) | 53,10 |
| Rumunsko (RO) | 22,30 |
| Slovinsko (SI) | 40,90 |
| Slovensko (SK) | 2,71 |
| Finsko (FI) | 9,21 |
| Švédsko (SE) | 2,86 |
| Spojené království (UK) | 5,17 |

(*) NRV 2 vyjádřeno jako: Počet FWSI zaměstnanců za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok.
FWSI se rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.3 *NRV pro rizika pro uživatele úrovňových přejezdů (NRV 3.1 a NRV 3.2)*

| Členský stát | NRV 3.1 (× E–09) (*) | NRV 3.2 (**) |
|---|---|---|
| Belgie (BE) | 138,0 | neuvádí se |
| Bulharsko (BG) | 141,6 | neuvádí se |
| Česká republika (CZ) | 238,0 | neuvádí se |

▼**M1**

| Členský stát | NRV 3.1 (× E–09) (*) | NRV 3.2 (**) |
|---|---|---|
| Dánsko (DK) | 65,4 | neuvádí se |
| Německo (DE) | 67,8 | neuvádí se |
| Estonsko (EE) | 400,0 | neuvádí se |
| Irsko (IE) | 23,6 | neuvádí se |
| Řecko (EL) | 710,0 | neuvádí se |
| Španělsko (ES) | 109,0 | neuvádí se |
| Francie (FR) | 78,7 | neuvádí se |
| Chorvatsko (HR) | 611,3 | neuvádí se |
| Itálie (IT) | 42,9 | neuvádí se |
| Lotyšsko (LV) | 239,0 | neuvádí se |
| Litva (LT) | 522,0 | neuvádí se |
| Lucembursko (LU) | 95,9 | neuvádí se |
| Maďarsko (HU) | 274,0 | neuvádí se |
| Nizozemsko (NL) | 127,0 | neuvádí se |
| Rakousko (AT) | 160,0 | neuvádí se |
| Polsko (PL) | 277,0 | neuvádí se |
| Portugalsko (PT) | 461,0 | neuvádí se |
| Rumunsko (RO) | 542,0 | neuvádí se |
| Slovinsko (SI) | 364,0 | neuvádí se |
| Slovensko (SK) | 309,0 | neuvádí se |
| Finsko (FI) | 164,0 | neuvádí se |
| Švédsko (SE) | 64,0 | neuvádí se |
| Spojené království (UK) | 23,5 | neuvádí se |

(*) NRV 3.1 vyjádřeno jako: Počet FWSI uživatelů úrovňových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok.

(**) NRV 3.2 vyjádřeno jako: Počet FWSI uživatelů úrovňových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod/[(Počet vlakokilometrů za rok × počet úrovňových přejezdů)/km kolejí)]. Údaje o počtu úrovňových přejezdů a km kolejí nebyly při výběru dat dostatečně spolehlivé (většina členských států udala společné bezpečnostní ukazatele v km trati namísto km kolejí).

FWSI se v poznámkách (*) a (**) rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.4 *NRV pro rizika pro osoby spadající do kategorie „ostatní“ (NRV 4)*

| Členský stát | NRV 4 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Belgie (BE) | 2,86 |
| Bulharsko (BG) | 35,47 |
| Česká republika (CZ) | 2,41 |
| Dánsko (DK) | 14,20 |
| Německo (DE) | 3,05 |

▼**M1**

| Členský stát | NRV 4 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Estonsko (EE) | 11,60 |
| Irsko (IE) | 7,00 |
| Řecko (EL) | 4,51 |
| Španělsko (ES) | 5,54 |
| Francie (FR) | 7,71 |
| Chorvatsko (HR) | 7,28 (**) |
| Itálie (IT) | 6,70 |
| Lotyšsko (LV) | 11,60 |
| Litva (LT) | 11,60 |
| Lucembursko (LU) | 5,47 |
| Maďarsko (HU) | 4,51 |
| Nizozemsko (NL) | 4,70 |
| Rakousko (AT) | 11,10 |
| Polsko (PL) | 11,60 |
| Portugalsko (PT) | 5,54 |
| Rumunsko (RO) | 2,83 |
| Slovinsko (SI) | 14,50 |
| Slovensko (SK) | 2,41 |
| Finsko (FI) | 14,20 |
| Švédsko (SE) | 14,20 |
| Spojené království (UK) | 7,00 |

(*) NRV 4 vyjádřeno jako: Roční počet FWSI osob spadajících do kategorie „ostatní“ v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok. FWSI se rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

(**) NRV vypočteno jako průměr hodnot NRV sousedních zemí (Maďarsko, Rumunsko a Slovinsko).

1.5 *NRV pro rizika pro nepovolané osoby v prostoru železnic (NRV 5)*

| Členský stát | NRV 5 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Belgie (BE) | 72,6 |
| Bulharsko (BG) | 900,2 |
| Česká republika (CZ) | 301,0 |
| Dánsko (DK) | 116,0 |
| Německo (DE) | 113,0 |
| Estonsko (EE) | 1 550,0 |
| Irsko (IE) | 85,2 |
| Řecko (EL) | 723,0 |
| Španělsko (ES) | 168,0 |

▼**M1**

| Členský stát | NRV 5 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Francie (FR) | 67,2 |
| Chorvatsko (HR) | 676,3 (**) |
| Itálie (IT) | 119,0 |
| Lotyšsko (LV) | 1 310,0 |
| Litva (LT) | 2 050,0 |
| Lucembursko (LU) | 79,9 |
| Maďarsko (HU) | 588,0 |
| Nizozemsko (NL) | 15,9 |
| Rakousko (AT) | 119,0 |
| Polsko (PL) | 1 210,0 |
| Portugalsko (PT) | 834,0 |
| Rumunsko (RO) | 1 388,2 |
| Slovinsko (SI) | 236,0 |
| Slovensko (SK) | 1 758,0 |
| Finsko (FI) | 249,0 |
| Švédsko (SE) | 94,8 |
| Spojené království (UK) | 84,5 |

(*) NRV 5 vyjádřeno jako: Roční počet FWSI nepovolaných osob v prostoru železnic v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok. FWSI se rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

(**) NRV vypočteno jako průměr hodnot NRV sousedních zemí (Maďarsko, Rumunsko a Slovinsko).

1.6 *NRV pro rizika pro společnost (NRV 6)*

| Členský stát | NRV 6 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Belgie (BE) | 275,0 |
| Bulharsko (BG) | 1 440,0 |
| Česká republika (CZ) | 519,0 |
| Dánsko (DK) | 218,0 |
| Německo (DE) | 203,0 |
| Estonsko (EE) | 2 110,0 |
| Irsko (IE) | 114,0 |
| Řecko (EL) | 1 540,0 |
| Španělsko (ES) | 323,0 |
| Francie (FR) | 180,0 |
| Chorvatsko (HR) | 1 467,0 |
| Itálie (IT) | 231,0 |
| Lotyšsko (LV) | 1 660,0 |

▼M1

| Členský stát | NRV 6 (× E–09) (*) |
|---|---|
| Litva (LT) | 2 590,0 |
| Lucembursko (LU) | 210,0 |
| Maďarsko (HU) | 1 020,0 |
| Nizozemsko (NL) | 148,0 |
| Rakousko (AT) | 329,0 |
| Polsko (PL) | 1 590,0 |
| Portugalsko (PT) | 1 360,0 |
| Rumunsko (RO) | 1 704,4 |
| Slovinsko (SI) | 698,0 |
| Slovensko (SK) | 1 130,0 |
| Finsko (FI) | 417,0 |
| Švédsko (SE) | 169,0 |
| Spojené království (UK) | 120,0 |

(*) NRV 6 vyjádřeno jako: Celkový počet FWSI za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok.
Celkovým počtem FWSI se zde rozumí součet všech FWSI, které byly brány v úvahu při výpočtu všech ostatních NRV.

▼B

2. **Hodnoty přiřazené druhému souboru společných bezpečnostních cílů**

| Kategorie rizika | Hodnota CST (× $10^{-6}$) | | Měrné jednotky |
|---|---|---|---|
| Riziko pro cestující | CST 1.1 | 0,17 | Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů v osobní dopravě za rok |
| | CST 1.2 | 0,00165 | Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod/Počet osobokilometrů za rok |
| Riziko pro zaměstnance | CST 2 | 0,0779 | Počet FWSI zaměstnanců za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok |
| Riziko pro uživatele úrovňových přejezdů | CST 3.1 | 0,710 | Počet FWSI uživatelů úrovňových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok |
| | CST 3.2 | neuvedeno (*) | Počet FWSI uživatelů úrovňových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod/[(Počet vlakokilometrů za rok × počet úrovňových přejezdů)/km kolejí)] |

▼B

| Kategorie rizika | Hodnota CST ($\times 10^{-6}$) | | Měrné jednotky |
|---|---|---|---|
| Riziko pro „ostatní“ | CST 4 | 0,0145 | Roční počet FWSI osob spadajících do kategorie „ostatní“ v důsledku vážných nehod/ Počet vlakokilometrů za rok |
| Riziko pro nepovolané osoby v prostoru železnic | CST 5 | 2,05 | Roční počet FWSI nepovolaných osob v prostoru železnic v důsledku vážných nehod/ Počet vlakokilometrů za rok |
| Riziko pro společnost jako celek | CST 6 | 2,59 | Celkový počet FWSI za rok v důsledku vážných nehod/ Počet vlakokilometrů za rok |

(*) Údaje o počtu úrovňových přejezdů a km kolejí, nezbytné pro výpočet tohoto CST, nebyly při výběru dat dostatečné spolehlivé (např. většina členských států předala údaje vyjádřené v km trati namísto km kolejí).