Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationshilfe, für deren Richtigkeit die Organe der Union keine Gewähr übernehmen

►**B**

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 23. April 2012

über die zweite Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele für das Eisenbahnsystem

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 2084)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/226/EU)

(ABl. L 115 vom 27.4.2012, S. 27)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►**M1**	Durchführungsbeschluss 2013/753/EU der Kommission vom 11. Dezember 2013	L 334	37	13.12.2013

▼B

BESCHLUSS DER KOMMISSION

vom 23. April 2012

über die zweite Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele für das Eisenbahnsystem

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen C(2012) 2084)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2012/226/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) ([1]), insbesondere Artikel 7 Absatz 3 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß der Richtlinie 2004/49/EG hat die Kommission die Europäische Eisenbahnagentur (nachstehend „die Agentur“) damit beauftragt, für den Zeitraum 2011-2015 Entwürfe für gemeinsame Sicherheitsziele (CST) und die zugehörigen gemeinsamen Sicherheitsmethoden auszuarbeiten. Die Agentur hat der Kommission ihre Empfehlung über eine zweite Reihe von CST-Entwürfen übermittelt.

(2) Dem vorliegenden Beschluss liegt die Empfehlung der Agentur zugrunde. Zur Festlegung der ersten und zweiten Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele gemäß der Richtlinie 2004/49/EG muss nach der mit der Entscheidung 2009/460/EG der Kommission vom 5. Juni 2009 über den Erlass einer gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Bewertung der Erreichung gemeinsamer Sicherheitsziele gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) festgelegten Methode das aktuelle Sicherheitsniveau der Eisenbahnsysteme in den Mitgliedstaaten mittels nationaler Referenzwerte (NRV) quantitativ bestimmt werden. In der Entscheidung 2009/460/EG werden NRV als ein Bezugsmaß definiert, das für den betreffenden Mitgliedstaat das höchstzulässige Niveau einer Risikokategorie für den Eisenbahnverkehr angibt. Liegt der NRV jedoch über dem entsprechenden, nach der Methode berechneten CST, so entspricht das höchstzulässige Niveau für einen Mitgliedstaat dem jeweiligen, von den NRV gemäß der Methode in Abschnitt 2.2 des Anhangs der Entscheidung 2009/460/EG abgeleiteten CST.

([1]) ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.
([2]) ABl. L 150 vom 13.6.2009, S. 11.

▼B

(3) Die anhand von Daten der Jahre 2004 bis 2007 berechneten Werte der ersten CST-Reihe wurden in dem Beschluss 2010/409/EU der Kommission vom 19. Juli 2010 zu gemeinsamen Sicherheitszielen gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) festgelegt.

(4) Die Richtlinie 2004/49/EG sieht eine zweite CST-Reihe vor, die auf den Erfahrungen, die mit der ersten Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele und deren Umsetzung gewonnen wurden, beruhen sollen. Sie sollen allen vorrangigen Bereichen Rechnung tragen, in denen die Sicherheit weiter verbessert werden muss. Die Werte der zweiten CST-Reihe wurden anhand der Daten von 2004 bis 2009 berechnet, die die Mitgliedstaaten Eurostat gemäß der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs ([2]) übermittelt haben. Die Berechnung erfolgte unter Verwendung der Methode gemäß den Abschnitten 2.1.1 und 2.3.1 des Anhangs der Entscheidung 2009/460/EG.

(5) Die Zeitspanne seit der Veröffentlichung der ersten CST-Reihe im Juli 2010 war zu kurz, um hinreichende Erfahrungen zur Änderung der Risikokategorien zu sammeln. Die Risikokategorien bleiben somit gegenüber der ersten CST-Reihe unverändert. Die zwei bedeutendsten Risikokategorien sind jedoch, gemessen an der Anzahl der Unfälle und Todesfälle im Eisenbahnverkehr, Unbefugte auf Eisenbahnanlagen (60 % der Todesfälle) und Benutzer von Bahnübergängen (29 % der Todesfälle).

(6) Die Werte der zweiten CST-Reihe beziehen sich auf das gesamte Eisenbahnsystem in der Union. Für die Berechnung von CST für die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems gemäß Artikel 3 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG liegen keine Daten vor. Dort sind CST als in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückte Sicherheitsniveaus definiert, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen. Die Entwicklung gemeinsamer Sicherheitsziele für diese Bereiche des Eisenbahnsystems ist derzeit nicht möglich, da keine harmonisierten und zuverlässigen Daten über das Sicherheitsniveau einzelner Bereiche der in den Mitgliedstaaten betriebenen Eisenbahnsysteme zur Verfügung stehen. Dennoch ist es sinnvoll, die zweite CST-Reihe zu beschließen.

(7) Der Beschluss 2010/409/EU sollte daher durch den vorliegenden Beschluss ersetzt werden.

(8) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen in Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG eingesetzten Ausschusses —

([1]) ABl. L 189 vom 22.7.2010, S. 19.
([2]) ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1.

▼B

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand und Begriffsbestimmungen

Mit diesem Beschluss wird gemäß der Richtlinie 2004/49/EG und der Entscheidung 2009/460/EG die zweite Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele für das Eisenbahnsystem festgelegt.

Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG, der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 und der Entscheidung 2009/460/EG.

Artikel 2

Nationale Referenzwerte

Die zur Berechnung der gemeinsamen Sicherheitsziele verwendeten nationalen Referenzwerte für die verschiedenen Mitgliedstaaten und Risikokategorien sind in Abschnitt 1 des Anhangs festgelegt.

Artikel 3

Gemeinsame Sicherheitsziele

Die sich auf das gesamte Eisenbahnsystem beziehenden Werte der zweiten Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele für die verschiedenen Risikokategorien sind in Abschnitt 2 des Anhangs festgelegt.

Artikel 4

Aufhebung

Der Beschluss 2010/409/EU wird aufgehoben.

Artikel 5

Adressaten

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG

▼M1

1. **Nationale Referenzwerte (NRV)**

1.1. *NRV für Risiken für Fahrgäste (NRV 1.1 und NRV 1.2)*

Mitgliedstaat	NRV 1.1 (× E-09) (*)	NRV 1.2 (× E-09) (**)
Belgien (BE)	37,30	0,318
Bulgarien (BG)	207,00	1,911
Tschechische Republik (CZ)	46,50	0,817
Dänemark (DK)	9,04	0,110
Deutschland (DE)	8,13	0,081
Estland (EE)	78,20	0,665
Irland (IE)	2,74	0,0276
Griechenland (EL)	54,70	0,503
Spanien (ES)	29,20	0,270
Frankreich (FR)	22,50	0,110
Kroatien (HR)	176,9	1,135
Italien (IT)	38,10	0,257
Lettland (LV)	78,20	0,665
Litauen (LT)	97,20	0,757
Luxemburg (LU)	23,80	0,176
Ungarn (HU)	170,00	1,650
Niederlande (NL)	7,43	0,089
Österreich (AT)	26,30	0,292
Polen (PL)	116,10	0,849
Portugal (PT)	41,80	0,309
Rumänien (RO)	57,40	0,607
Slowenien (SI)	25,30	0,362
Slowakei (SK)	62,10	0,883
Finnland (FI)	9,04	0,110
Schweden (SE)	3,54	0,033
Vereinigtes Königreich (UK)	2,73	0,028

(*) NRV 1.1 ausgedrückt als: Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenzugkilometer pro Jahr. Personenzugkilometer ist hier die Maßeinheit ausschließlich für den Personenzugverkehr.

(**) NRV 1.2 ausgedrückt als: Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenkilometer pro Jahr.

Für FWSI in (*) und (**) gilt die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

▼**M1**

1.2. *NRV für Risiken für Bedienstete (NRV 2)*

Mitgliedstaat	NRV 2 (× E-09) (*)
Belgien (BE)	24,60
Bulgarien (BG)	20,40
Tschechische Republik (CZ)	16,50
Dänemark (DK)	9,10
Deutschland (DE)	12,60
Estland (EE)	64,80
Irland (IE)	5,22
Griechenland (EL)	77,90
Spanien (ES)	8,81
Frankreich (FR)	6,06
Kroatien (HR)	73,65
Italien (IT)	18,90
Lettland (LV)	64,80
Litauen (LT)	41,00
Luxemburg (LU)	12,00
Ungarn (HU)	9,31
Niederlande (NL)	5,97
Österreich (AT)	20,30
Polen (PL)	17,20
Portugal (PT)	53,10
Rumänien (RO)	22,30
Slowenien (SI)	40,90
Slowakei (SK)	2,71
Finnland (FI)	9,21
Schweden (SE)	2,86
Vereinigtes Königreich (UK)	5,17

(*) NRV 2 ausgedrückt als: Anzahl der Bediensteten-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr.
Für FWSI gilt die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.3. *NRV für Risiken für Benutzer von Bahnübergängen (NRV 3.1 und NRV 3.2)*

Mitgliedstaat	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgien (BE)	138,0	k. A.
Bulgarien (BG)	141,6	k. A.
Tschechische Republik (CZ)	238,0	k. A.

▼**M1**

Mitgliedstaat	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Dänemark (DK)	65,4	k. A.
Deutschland (DE)	67,8	k. A.
Estland (EE)	400,0	k. A.
Irland (IE)	23,6	k. A.
Griechenland (EL)	710,0	k. A.
Spanien (ES)	109,0	k. A.
Frankreich (FR)	78,7	k. A.
Kroatien (HR)	611,3	k. A.
Italien (IT)	42,9	k. A.
Lettland (LV)	239,0	k. A.
Litauen (LT)	522,0	k. A.
Luxemburg (LU)	95,9	k. A.
Ungarn (HU)	274,0	k. A.
Niederlande (NL)	127,0	k. A.
Österreich (AT)	160,0	k. A.
Polen (PL)	277,0	k. A.
Portugal (PT)	461,0	k. A.
Rumänien (RO)	542,0	k. A.
Slowenien (SI)	364,0	k. A.
Slowakei (SK)	309,0	k. A.
Finnland (FI)	164,0	k. A.
Schweden (SE)	64,0	k. A.
Vereinigtes Königreich (UK)	23,5	k. A.

(*) NRV 3.1 ausgedrückt als Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr.

(**) NRV 3.2 ausgedrückt als Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/[(Anzahl der Zugkilometer pro Jahr × Anzahl der Bahnübergänge)/Gleiskilometer]. Die Daten zur Anzahl der Bahnübergänge und Gleiskilometer waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht ausreichend zuverlässig (die meisten Mitgliedstaaten haben Daten auf der Basis von Streckenkilometern statt Gleiskilometern gemeldet).

Für FWSI in (*) und (**) gilt die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.4. *NRV für Risiken für „sonstige Personen“ (NRV 4)*

Mitgliedstaat	NRV 4 (× E-09) (*)
Belgien (BE)	2,86
Bulgarien (BG)	35,47
Tschechische Republik (CZ)	2,41
Dänemark (DK)	14,20
Deutschland (DE)	3,05

▼**M1**

Mitgliedstaat	NRV 4 (× E-09) (*)
Estland (EE)	11,60
Irland (IE)	7,00
Griechenland (EL)	4,51
Spanien (ES)	5,54
Frankreich (FR)	7,71
Kroatien (HR)	7,28 (**)
Italien (IT)	6,70
Lettland (LV)	11,60
Litauen (LT)	11,60
Luxemburg (LU)	5,47
Ungarn (HU)	4,51
Niederlande (NL)	4,70
Österreich (AT)	11,10
Polen (PL)	11,60
Portugal (PT)	5,54
Rumänien (RO)	2,83
Slowenien (SI)	14,50
Slowakei (SK)	2,41
Finnland (FI)	14,20
Schweden (SE)	14,20
Vereinigtes Königreich (UK)	7,00

(*) NRV 4 ausgedrückt als jährliche Anzahl der FWSI von Personen, die der Kategorie „Sonstige Personen“ angehören, aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr. Für FWSI gilt die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

(**) Berechnet als Durchschnittswerte der NRV der Nachbarländer (Ungarn, Rumänien und Slowenien).

1.5. *NRV für Risiken für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen (NRV 5)*

Mitgliedstaat	NRV 5 (× E-09) (*)
Belgien (BE)	72,6
Bulgarien (BG)	900,2
Tschechische Republik (CZ)	301,0
Dänemark (DK)	116,0
Deutschland (DE)	113,0
Estland (EE)	1 550,0
Irland (IE)	85,2
Griechenland (EL)	723,0
Spanien (ES)	168,0

▼**M1**

Mitgliedstaat	NRV 5 (× E-09) (*)
Frankreich (FR)	67,2
Kroatien (HR)	676,3 (**)
Italien (IT)	119,0
Lettland (LV)	1 310,0
Litauen (LT)	2 050,0
Luxemburg (LU)	79,9
Ungarn (HU)	588,0
Niederlande (NL)	15,9
Österreich (AT)	119,0
Polen (PL)	1 210,0
Portugal (PT)	834,0
Rumänien (RO)	1 388,2
Slowenien (SI)	236,0
Slowakei (SK)	1 758,0
Finnland (FI)	249,0
Schweden (SE)	94,8
Vereinigtes Königreich (UK)	84,5

(*) NRV 5 ausgedrückt als Anzahl der FWSI von Unbefugten auf Eisenbahnanlagen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr. Für FWSI gilt die Begriffsbestimmung in Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

(**) Berechnet als Durchschnittswerte der NRV der Nachbarländer (Ungarn, Rumänien und Slowenien).

1.6. *NRV für Risiken für die gesamte Gesellschaft (NRV 6)*

Mitgliedstaat	NRV 6 (× E-09) (*)
Belgien (BE)	275,0
Bulgarien (BG)	1 440,0
Tschechische Republik (CZ)	519,0
Dänemark (DK)	218,0
Deutschland (DE)	203,0
Estland (EE)	2 110,0
Irland (IE)	114,0
Griechenland (EL)	1 540,0
Spanien (ES)	323,0
Frankreich (FR)	180,0
Kroatien (HR)	1 467,0
Italien (IT)	231,0
Lettland (LV)	1 660,0

▼M1

Mitgliedstaat	NRV 6 (× E-09) (*)
Litauen (LT)	2 590,0
Luxemburg (LU)	210,0
Ungarn (HU)	1 020,0
Niederlande (NL)	148,0
Österreich (AT)	329,0
Polen (PL)	1 590,0
Portugal (PT)	1 360,0
Rumänien (RO)	1 704,4
Slowenien (SI)	698,0
Slowakei (SK)	1 130,0
Finnland (FI)	417,0
Schweden (SE)	169,0
Vereinigtes Königreich (UK)	120,0

(*) NRV 6 ausgedrückt als Gesamtzahl der FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr.
Die Gesamtzahl der FWSI ist hier die Summe aller FWSI, die zur Berechnung aller anderen NRV herangezogen werden.

▼B

2. **Der zweiten Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele zugewiesene Werte**

Risikokategorie	CST-Wert (× 10^{-6})		Maßeinheiten
Risiko für Fahrgäste	CST 1.1	0,17	Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenzugkilometer pro Jahr
	CST 1.2	0,00165	Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenkilometer pro Jahr
Risiko für Bedienstete	CST 2	0,0779	Anzahl der Bediensteten-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
Risiko für Benutzer von Bahnübergängen	CST 3.1	0,710	Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
	CST 3.2	k. A. (*)	Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/[(Anzahl der Zugkilometer pro Jahr × Anzahl der Bahnübergänge)/Gleiskilometer]

▼B

Risikokategorie	CST-Wert ($\times 10^{-6}$)		Maßeinheiten
Risiko für „sonstige Personen“	CST 4	0,0145	Jährliche Anzahl der FWSI von Personen, die der Kategorie „sonstige Personen“ angehören, aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
Risiko für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen	CST 5	2,05	Anzahl der FWSI von Unbefugten auf Eisenbahnanlagen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
Risiken für die Gesellschaft als Ganzes	CST 6	2,59	Gesamtzahl der FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr

(*) Die Daten zur Anzahl der Bahnübergänge und Gleiskilometer, die zur Berechnung dieses CST erforderlich sind, waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht ausreichend zuverlässig (z. B. haben die meisten Mitgliedstaaten Streckenkilometer statt Gleiskilometer gemeldet).