Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►**B**

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 kwietnia 2012 r.

w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 2084)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/226/UE)

(Dz.U. L 115 z 27.4.2012, s. 27)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►**M1**	Decyzja wykonawcza Komisji 2013/753/UE z dnia 11 grudnia 2013 r.	L 334	37	13.12.2013

▼B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 23 kwietnia 2012 r.

w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 2084)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/226/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) ([1]), w szczególności jej art. 7 ust. 3 akapit drugi,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Komisja udzieliła Europejskiej Agencji Kolejowej („Agencji") mandatu na opracowanie projektu wspólnych wymagań bezpieczeństwa („CST") i projektu związanych z nimi wspólnych metod oceny bezpieczeństwa na lata 2011–2015. Agencja przedstawiła Komisji swoje zalecenie w sprawie drugiego pakietu projektowanych CST. Niniejsza decyzja oparta jest na tym właśnie zaleceniu Agencji.

(2) Zgodnie z metodyką określoną w decyzji Komisji 2009/460/WE z dnia 5 czerwca 2009 r. dotyczącej przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([2]), oraz w celu ustanowienia pierwszego i drugiego pakietu CST zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE niezbędne jest wymierne określenie obecnego poziomu bezpieczeństwa systemów kolejowych państw członkowskich za pomocą krajowych wartości referencyjnych („NRV"). W decyzji 2009/460/WE NRV zdefiniowano jako wartość referencyjną wskazującą, dla przedmiotowego państwa członkowskiego, maksymalny tolerowany poziom dla kategorii ryzyka kolejowego. Jednak w przypadku gdy wartość NRV jest wyższa od odpowiedniego CST obliczonego na podstawie tej metodyki, maksymalny tolerowany poziom ryzyka dla każdego państwa członkowskiego jest równy odpowiedniemu CST wyznaczonemu na podstawie NRV zgodnie z metodyką określoną w pkt 2.2 załącznika do decyzji 2009/460/WE.

([1]) Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.
([2]) Dz.U. L 150 z 13.6.2009, s. 11.

▼B

(3) Wartości w ramach pierwszego pakietu CST, obliczone na podstawie danych za lata 2004–2007, określono w decyzji Komisji 2010/409/UE z dnia 19 lipca 2010 r. w sprawie wspólnych wymagań bezpieczeństwa, o których mowa w art. 7 dyrektywy 2004/49/WE ([1]).

(4) W dyrektywie 2004/49/WE przewidziano drugi pakiet wspólnych wymagań bezpieczeństwa, które mają opierać się na doświadczeniu uzyskanym przy opracowywaniu i wdrażaniu pierwszego pakietu CST. Powinien on odzwierciedlać te obszary priorytetowe, w których należy jeszcze podnieść poziom bezpieczeństwa. Wartości w ramach drugiego pakietu CST obliczono na podstawie danych za lata 2004–2009, które zostały dostarczone Eurostatowi przez państwa członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego ([2]). Do obliczeń użyto metodyki określonej w pkt 2.1.1 i 2.3.1 załącznika do decyzji 2009/460/WE.

(5) Ponieważ pierwszy pakiet CST opublikowano w lipcu 2010 r., nie było dość czasu, aby zebrać wystarczające doświadczenia uzasadniające zmianę kategorii ryzyka. Kategorie ryzyka pozostają zatem takie same jak w przypadku pierwszego pakietu CST. Jednak na podstawie liczby wypadków i ofiar śmiertelnych w ruchu kolejowym za dwie główne kategorie ryzyka uznaje się „nieupoważnione osoby na terenie kolei” (60 % ofiar śmiertelnych) i „użytkowników przejazdu kolejowego” (29 % ofiar śmiertelnych).

(6) Wartości w ramach drugiego pakietu CST dotyczą unijnego systemu kolejowego jako całości. Brak jest dostępnych danych na potrzeby obliczenia CST dla różnych części systemu kolejowego, jak przewidziano w art. 3 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE. W przepisie tym wspólne wymagania bezpieczeństwa zdefiniowano jako minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka. Opracowanie CST dla tych części systemu kolejowego nie jest obecnie możliwe ze względu na brak zharmonizowanych, wiarygodnych danych dotyczących poziomu bezpieczeństwa części systemu kolejowego, które funkcjonują w różnych państwach członkowskich. Należy jednak przyjąć drugi pakiet CST.

(7) Decyzję 2010/409/UE należy zatem zastąpić niniejszą decyzją.

(8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 27 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE,

([1]) Dz.U. L 189 z 22.7.2010, s. 19.
([2]) Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1.

▼B

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Przedmiot i definicje

Niniejsza decyzja ustanawia drugi pakiet wspólnych wymagań bezpieczeństwa dla systemu kolejowego zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE i decyzją 2009/460/WE.

Do celów niniejszej decyzji stosuje się definicje z dyrektywy 2004/49/WE, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i decyzji 2009/460/WE.

Artykuł 2

Krajowe wartości referencyjne

Krajowe wartości referencyjne dla poszczególnych państw członkowskich oraz dla różnych kategorii ryzyka, służące do obliczania wspólnych wymagań bezpieczeństwa, są określone w części 1 załącznika.

Artykuł 3

Wspólne wymagania bezpieczeństwa

Wartości dla różnych kategorii ryzyka w ramach drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa, dotyczące unijnego systemu kolejowego jako całości, są określone w części 2 załącznika.

Artykuł 4

Uchylenie

Decyzja 2010/409/UE traci moc.

Artykuł 5

Adresaci

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK

▼M1

1. **Krajowe wartości referencyjne (NRV)**

1.1. *NRV dla ryzyka dla pasażerów (NRV 1.1 i NRV 1.2)*

Państwo członkowskie	NRV 1.1 (× E-09) (*)	NRV 1.2 (× E-09) (**)
Belgia (BE)	37,30	0,318
Bułgaria (BG)	207,00	1,911
Republika Czeska (CZ)	46,50	0,817
Dania (DK)	9,04	0,110
Niemcy (DE)	8,13	0,081
Estonia (EE)	78,20	0,665
Irlandia (IE)	2,74	0,0276
Grecja (EL)	54,70	0,503
Hiszpania (ES)	29,20	0,270
Francja (FR)	22,50	0,110
Chorwacja (HR)	176,9	1,135
Włochy (IT)	38,10	0,257
Łotwa (LV)	78,20	0,665
Litwa (LT)	97,20	0,757
Luksemburg (LU)	23,80	0,176
Węgry (HU)	170,00	1,650
Niderlandy (NL)	7,43	0,089
Austria (AT)	26,30	0,292
Polska (PL)	116,10	0,849
Portugalia (PT)	41,80	0,309
Rumunia (RO)	57,40	0,607
Słowenia (SI)	25,30	0,362
Słowacja (SK)	62,10	0,883
Finlandia (FI)	9,04	0,110
Szwecja (SE)	3,54	0,033
Zjednoczone Królestwo (UK)	2,73	0,028

(*) NRV 1.1 wyrażona jako: liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg pasażerski-km” rocznie. Pociąg pasażerski-km oznacza tutaj jednostkę miary ruchu dotyczącą jedynie pociągów pasażerskich.

(**) NRV 1.2 wyrażona jako: liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pasażer-km” rocznie.

W uwagach (*) i (**) FWSI są rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji Komisji 2009/460/WE.

▼**M1**

1.2. *NRV dla ryzyka dla pracowników (NRV 2)*

Państwo członkowskie	NRV 2 (× E-09) (*)
Belgia (BE)	24,60
Bułgaria (BG)	20,40
Republika Czeska (CZ)	16,50
Dania (DK)	9,10
Niemcy (DE)	12,60
Estonia (EE)	64,80
Irlandia (IE)	5,22
Grecja (EL)	77,90
Hiszpania (ES)	8,81
Francja (FR)	6,06
Chorwacja (HR)	73,65
Włochy (IT)	18,90
Łotwa (LV)	64,80
Litwa (LT)	41,00
Luksemburg (LU)	12,00
Węgry (HU)	9,31
Niderlandy (NL)	5,97
Austria (AT)	20,30
Polska (PL)	17,20
Portugalia (PT)	53,10
Rumunia (RO)	22,30
Słowenia (SI)	40,90
Słowacja (SK)	2,71
Finlandia (FI)	9,21
Szwecja (SE)	2,86
Zjednoczone Królestwo (UK)	5,17

(*) NRV 2 wyrażona jako: liczba FWSI wśród pracowników rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie.
FWSI są tutaj rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.3. *NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (NRV 3.1 i NRV 3.2)*

Państwo członkowskie	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgia (BE)	138,0	n.d.
Bułgaria (BG)	141,6	n.d.
Republika Czeska (CZ)	238,0	n.d.

▼**M1**

Państwo członkowskie	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Dania (DK)	65,4	n.d.
Niemcy (DE)	67,8	n.d.
Estonia (EE)	400,0	n.d.
Irlandia (IE)	23,6	n.d.
Grecja (EL)	710,0	n.d.
Hiszpania (ES)	109,0	n.d.
Francja (FR)	78,7	n.d.
Chorwacja (HR)	611,3	n.d.
Włochy (IT)	42,9	n.d.
Łotwa (LV)	239,0	n.d.
Litwa (LT)	522,0	n.d.
Luksemburg (LU)	95,9	n.d.
Węgry (HU)	274,0	n.d.
Niderlandy (NL)	127,0	n.d.
Austria (AT)	160,0	n.d.
Polska (PL)	277,0	n.d.
Portugalia (PT)	461,0	n.d.
Rumunia (RO)	542,0	n.d.
Słowenia (SI)	364,0	n.d.
Słowacja (SK)	309,0	n.d.
Finlandia (FI)	164,0	n.d.
Szwecja (SE)	64,0	n.d.
Zjednoczone Królestwo (UK)	23,5	n.d.

(*) NRV 3.1 wyrażona jako: liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie.

(**) NRV 3.2 wyrażona jako: liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/[(liczba jednostek „pociąg-km” rocznie × liczba przejazdów kolejowych)/tor-km)]. Dane dotyczące liczby przejazdów i tor-km nie były wystarczająco wiarygodne w czasie gromadzenia danych (większość państw członkowskich przekazała dane wspólne dotyczące km linii zamiast km torów).

W uwagach (*) i (**) FWSI są rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.4. *NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” (NRV 4)*

Państwo członkowskie	NRV 4 (× E-09) (*)
Belgia (BE)	2,86
Bułgaria (BG)	35,47
Republika Czeska (CZ)	2,41
Dania (DK)	14,20
Niemcy (DE)	3,05

▼**M1**

Państwo członkowskie	NRV 4 (× E-09) (*)
Estonia (EE)	11,60
Irlandia (IE)	7,00
Grecja (EL)	4,51
Hiszpania (ES)	5,54
Francja (FR)	7,71
Chorwacja (HR)	7,28 (**)
Włochy (IT)	6,70
Łotwa (LV)	11,60
Litwa (LT)	11,60
Luksemburg (LU)	5,47
Węgry (HU)	4,51
Niderlandy (NL)	4,70
Austria (AT)	11,10
Polska (PL)	11,60
Portugalia (PT)	5,54
Rumunia (RO)	2,83
Słowenia (SI)	14,50
Słowacja (SK)	2,41
Finlandia (FI)	14,20
Szwecja (SE)	14,20
Zjednoczone Królestwo (UK)	7,00

(*) NRV 4 wyrażona jako: roczna liczba FWSI wśród osób w kategorii „inne osoby” wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie. FWSI są tutaj rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

(**) NRV obliczone jako średnia z NRV państw sąsiadujących (Węgry, Rumunia i Słowenia).

1.5. *NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolei (NRV 5)*

Państwo członkowskie	NRV 5 (× E-09) (*)
Belgia (BE)	72,6
Bułgaria (BG)	900,2
Republika Czeska (CZ)	301,0
Dania (DK)	116,0
Niemcy (DE)	113,0
Estonia (EE)	1 550,0
Irlandia (IE)	85,2
Grecja (EL)	723,0
Hiszpania (ES)	168,0

▼**M1**

Państwo członkowskie	NRV 5 (× E-09) (*)
Francja (FR)	67,2
Chorwacja (HR)	676,3 (**)
Włochy (IT)	119,0
Łotwa (LV)	1 310,0
Litwa (LT)	2 050,0
Luksemburg (LU)	79,9
Węgry (HU)	588,0
Niderlandy (NL)	15,9
Austria (AT)	119,0
Polska (PL)	1 210,0
Portugalia (PT)	834,0
Rumunia (RO)	1 388,2
Słowenia (SI)	236,0
Słowacja (SK)	1 758,0
Finlandia (FI)	249,0
Szwecja (SE)	94,8
Zjednoczone Królestwo (UK)	84,5

(*) NRV 5 wyrażona jako: liczba FWSI wśród nieupoważnionych osób na terenie kolei rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie. FWSI są tutaj rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji Komisji 2009/460/WE.

(**) NRV obliczone jako średnia z NRV państw sąsiadujących (Węgry, Rumunia i Słowenia).

1.6. *NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (NRV 6)*

Państwo członkowskie	NRV 6 (× E-09) (*)
Belgia (BE)	275,0
Bułgaria (BG)	1 440,0
Republika Czeska (CZ)	519,0
Dania (DK)	218,0
Niemcy (DE)	203,0
Estonia (EE)	2 110,0
Irlandia (IE)	114,0
Grecja (EL)	1 540,0
Hiszpania (ES)	323,0
Francja (FR)	180,0
Chorwacja (HR)	1 467,0
Włochy (IT)	231,0
Łotwa (LV)	1 660,0

▼M1

Państwo członkowskie	NRV 6 (× E-09) (*)
Litwa (LT)	2 590,0
Luksemburg (LU)	210,0
Węgry (HU)	1 020,0
Niderlandy (NL)	148,0
Austria (AT)	329,0
Polska (PL)	1 590,0
Portugalia (PT)	1 360,0
Rumunia (RO)	1 704,4
Słowenia (SI)	698,0
Słowacja (SK)	1 130,0
Finlandia (FI)	417,0
Szwecja (SE)	169,0
Zjednoczone Królestwo (UK)	120,0

(*) NRV 6 wyrażona jako: całkowita liczba FWSI rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie.
Całkowita liczba FWSI jest tu rozumiana jako suma wszystkich FWSI uwzględnianych przy obliczaniu wszystkich pozostałych NRV..

▼B

2. **Wartości przypisane do drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa**

Kategoria ryzyka	Wartość CST (× 10^{-6})		Jednostka obliczeniowa
Ryzyko dla pasażerów	CST 1.1	0,17	Liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg pasażerski-km” rocznie
	CST 1.2	0,00165	Liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pasażer-km” rocznie
Ryzyko dla pracowników	CST 2	0,0779	Liczba FWSI wśród pracowników rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
Ryzyko dla użytkowników przejazdu kolejowego	CST 3.1	0,710	Liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
	CST 3.2	bd. (*)	Liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/[(liczba jednostek „pociąg-km” rocznie × liczba przejazdów kolejowych)/tor-km)]

▼B

Kategoria ryzyka	Wartość CST (× 10^{-6})		Jednostka obliczeniowa
Ryzyko dla innych osób	CST 4	0,0145	Roczna liczba FWSI wśród osób w kategorii „inne osoby” wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
Ryzyko dla nieupoważnionych osób na terenie kolei	CST 5	2,05	Liczba FWSI wśród nieupoważnionych osób na terenie kolei rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
Ryzyko dla ogółu społeczeństwa	CST 6	2,59	Całkowita liczba FWSI rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie

(*) Dane dotyczące liczby przejazdów i tor-km, niezbędnie do obliczenia tego CST, nie były wystarczająco wiarygodne w czasie gromadzenia danych (np. większość państw członkowskich przekazała dane dotyczące km linii zamiast km torów).