Този документ е средство за документиране и не обвързва институциите

►**B**

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2012 година

относно втория комплект общи критерии за безопасност във връзка с железопътната система

(нотифицирано под номер C(2012) 2084)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/226/ЕС)

(ОВ L 115, 27.4.2012 г., стр. 27)

Изменено със:

		Официален вестник		
		№	страница	дата
►**M1**	Решение за изпълнение 2013/753/ЕС на Комисията от 11 декември 2013 година	L 334	37	13.12.2013 г.

▼B

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 23 април 2012 година

относно втория комплект общи критерии за безопасност във връзка с железопътната система

(нотифицирано под номер C(2012) 2084)

(текст от значение за ЕИП)

(2012/226/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14/ЕО относно разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътната инфраструктура и за сертифициране за безопасност (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) ([1]), и по-специално член 7, параграф 3, втора алинея от нея,

като има предвид, че:

(1) Комисията възложи мандат на Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“) в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, да изготви проект за общи критерии за безопасност (ОКБ) и съответен проект за общи методи за безопасност за периода от 2011 г. до 2015 г. Агенцията представи на Комисията своята препоръка относно втория комплект проектни ОКБ. Настоящото решение е въз основа на препоръката на Агенцията.

(2) Съгласно методиката, установена с Решение 2009/460/ЕО от 5 юни 2009 г. за приемане на общ метод в областта на техниката за безопасност, с който да се оценява постигането на критериите за безопасност, посочени в член 6 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([2]), и с цел установяването на първия и втория комплекти ОКБ в съответствие с Директива 2004/49/ЕО, е необходимо да се определи количествено текущото ниво на безопасност на железопътните системи в държавите-членки чрез национални контролни стойности (НКС). В Решение 2009/460/ЕО националната контролна стойност (НКС) се определя като базова мярка, указваща за въпросната държава-членка максималното приемливо ниво на риска за дадена рискова категория в железопътната система. Ако обаче НКС е по-голяма от съответния ОКБ, изчислен въз основа на методиката, максималното приемливо ниво на риска за дадена държава-членка е съответният ОКБ, получен от националните контролни стойности в съответствие с методиката, определена в точка 2.2 от приложението към Решение 2009/460/ЕО.

([1]) ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.
([2]) ОВ L 150, 13.6.2009 г., стр. 11.

▼B

(3) Стойностите за първия комплект ОКБ, изчислени въз основа на данните от 2004 г. до 2007 г., бяха изложени в Решение 2010/409/ЕС на Комисията от 19 юли 2010 г. относно общите критерии за безопасност, посочени в член 7 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ([1]).

(4) В Директива 2004/49/ЕО се предвижда втори комплект общи критерии за безопасност, които следва да се основават на опита, придобит от първия комплект общи критерии за безопасност и тяхното прилагане. Те следва да отразяват всички приоритетни области, в които е необходимо понататъшно повишаване на безопасността. Стойностите за втория комплект ОКБ са изчислени въз основа на данните от 2004 г. до 2009 г., които са предоставени на Евростат от държавите-членки в съответствие с Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт ([2]). Те са изчислени с помощта на методиката, изложена в точки от 2.1.1 и 2.3.1 от приложението към Решение 2009/460/ЕО.

(5) Тъй като първият комплект ОКБ беше публикуван през юли 2010 г., нямаше време за натрупване на достатъчно опит, за да бъдат променени рисковите категории. Следователно рисковите категории остават същите като за първия комплект ОКБ. Въпреки това въз основа на броя на злополуките и случаите със смъртен изход в железопътния транспорт, двете основни рискови категории са лица без разрешение в железопътни обекти (60 % от смъртните случаи) и лица, преминаващи през железопътен прелез (29 % от смъртните случаи).

(6) Стойностите за втория комплект ОКБ покриват железопътна система на Съюза като цяло. Няма налични данни за изчисляване на ОКБ за различните части на железопътната система, както е определено в член 3, буква д) от Директива 2004/49/ЕО. Въпросната разпоредба определя ОКБ като минимални нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система (като например конвенционалната железопътна система, железопътната система за високоскоростни влакове или железопътните линии, използвани само за товарни превози), както и от системата като цяло, изразени като критерии за приемлив риск. Разработването на ОКБ за въпросните части от железопътната система в момента не е възможно поради липсата на хармонизирани и надеждни данни относно нивото на безопасност на части от железопътни системи, които са в експлоатация в държавите-членки. Въпреки това е целесъобразно вторият комплект ОКБ да бъде приет.

(7) Следователно Решение 2010/409/ЕС трябва да бъде заменено от настоящото решение.

(8) Мерките, предвидени в настоящата директива, са в съответствие със становището на комитета, посочен в член 27, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО,

([1]) ОВ L 189, 22.7.2010 г., стр. 19.
([2]) ОВ L 14, 21.1.2003 г., стр. 1.

▼B

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предмет и определения

Настоящото решение установява втория комплект общи критерии за безопасност за железопътната система в съответствие с Директива 2004/49/ЕО и Решение 2009/460/ЕО.

За целите на настоящото решение се прилагат определенията от Директива 2004/49/ЕО, Регламент (ЕО) № 91/2003 и Решение 2009/460/ЕО.

Член 2

Национални контролни стойности

Националните контролни стойности за държавите-членки и за различните рискови категории, които се използват за изчисляване на общите критерии за безопасност, са дадени в част 1 на приложението.

Член 3

Общи критерии за безопасност

Стойностите, които обхващат железопътната система като цяло, от втория комплект общи критерии за безопасност за различните рискови категории, са дадени в част 2 на приложението.

Член 4

Отмяна

Решение 2010/409/ЕС се отменя.

Член 5

Адресати

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

▼B

ПРИЛОЖЕНИЕ

▼M1

1. **Национални контролни стойности (НКС)**

1.1. *НКС за риска за пътниците (НКС 1.1 и НКС 1.2)*

Държава членка	НКС 1.1 (× E-09) (*)	НКС 1.2 (× E-09) (**)
Белгия (BE)	37,30	0,318
България (BG)	207,00	1,911
Чешка република (CZ)	46,50	0,817
Дания (DK)	9,04	0,110
Германия (DE)	8,13	0,081
Естония (EE)	78,20	0,665
Ирландия (IE)	2,74	0,0276
Гърция (EL)	54,70	0,503
Испания (ES)	29,20	0,270
Франция (FR)	22,50	0,110
Хърватия (HR)	176,9	1,135
Италия (IT)	38,10	0,257
Латвия (LV)	78,20	0,665
Литва (LT)	97,20	0,757
Люксембург (LU)	23,80	0,176
Унгария (HU)	170,00	1,650
Нидерландия (NL)	7,43	0,089
Австрия (AT)	26,30	0,292
Полша (PL)	116,10	0,849
Португалия (PT)	41,80	0,309
Румъния (RO)	57,40	0,607
Словения (SI)	25,30	0,362
Словакия (SK)	62,10	0,883
Финландия (FI)	9,04	0,110
Швеция (SE)	3,54	0,033
Обединено кралство (UK)	2,73	0,028

(*) НКС 1.1 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници вследствие на значителни произшествия/брой пътник-влак-километри годишно. Пътник-влак-километри тук е единицата само за движението на пътнически влакове.

(**) НКС 1.2 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници вследствие на значителни произшествия/брой пътник-километри годишно.

Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници от (*) и (**) е формулирано в член 3 от Решение 2009/460/ЕО.

▼**M1**

1.2. *НКС за риска за служителите (НКС 2)*

Държава членка	НКС 2 (× 10-9) (*)
Белгия (BE)	24,60
България (BG)	20,40
Чешка република (CZ)	16,50
Дания (DK)	9,10
Германия (DE)	12,60
Естония (EE)	64,80
Ирландия (IE)	5,22
Гърция (EL)	77,90
Испания (ES)	8,81
Франция (FR)	6,06
Хърватия (HR)	73,65
Италия (IT)	18,90
Латвия (LV)	64,80
Литва (LT)	41,00
Люксембург (LU)	12,00
Унгария (HU)	9,31
Нидерландия (NL)	5,97
Австрия (AT)	20,30
Полша (PL)	17,20
Португалия (PT)	53,10
Румъния (RO)	22,30
Словения (SI)	40,90
Словакия (SK)	2,71
Финландия (FI)	9,21
Швеция (SE)	2,86
Обединено кралство (UK)	5,17

(*) НКС 2 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на служители вследствие на значителни произшествия/брой влак-километри годишно.

Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници тук е формулирано в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

1.3. *НКС за риска за преминаващите през железопътен прелез (НКС 3.1 и НКС 3.2)*

Държава членка	НКС 3.1 (× E-09) (*)	НКС 3.2 (**)
Белгия (BE)	138,0	—
България (BG)	141,6	—
Чешка република (CZ)	238,0	—

▼**M1**

Държава членка	НКС 3.1 (× E-09) (*)	НКС 3.2 (**)
Дания (DK)	65,4	—
Германия (DE)	67,8	—
Естония (EE)	400,0	—
Ирландия (IE)	23,6	—
Гърция (EL)	710,0	—
Испания (ES)	109,0	—
Франция (FR)	78,7	—
Хърватия (HR)	611,3	—
Италия (IT)	42,9	—
Латвия (LV)	239,0	—
Литва (LT)	522,0	—
Люксембург (LU)	95,9	—
Унгария (HU)	274,0	—
Нидерландия (NL)	127,0	—
Австрия (AT)	160,0	—
Полша (PL)	277,0	—
Португалия (PT)	461,0	—
Румъния (RO)	542,0	—
Словения (SI)	364,0	—
Словакия (SK)	309,0	—
Финландия (FI)	164,0	—
Швеция (SE)	64,0	—
Обединено кралство (UK)	23,5	—

(*) НКС 3.1 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп-прелези в резултат от значителни произшествия/брой влак-километри годишно.

(**) НКС 3.2 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп-прелези в резултат от значителни произшествия/[(брой влак-километри годишно × брой жп-прелези)/дължина на железопътната мрежа в km]. Данните за броя на железопътните прелези и коловоз-километрите не бяха достатъчно надеждни към момента на набавяне на данните (повечето държави-членки докладваха обичайните данни за линия-километрите вместо за коловоз-километри).

Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници от (*) и (**) е формулирано в член 3 от Решение 2009/460/ЕО.

1.4. *НКС за риска за лица, класифицирани като „други“ (НКС 4)*

Държава членка	НКС 4 (× E-09) (*)
Белгия (BE)	2,86
България (BG)	35,47
Чешка република (CZ)	2,41
Дания (DK)	14,20
Германия (DE)	3,05

▼**M1**

Държава членка	НКС 4 (× E-09) (*)
Естония (EE)	11,60
Ирландия (IE)	7,00
Гърция (EL)	4,51
Испания (ES)	5,54
Франция (FR)	7,71
Хърватия (HR)	7,28 (**)
Италия (IT)	6,70
Латвия (LV)	11,60
Литва (LT)	11,60
Люксембург (LU)	5,47
Унгария (HU)	4,51
Нидерландия (NL)	4,70
Австрия (AT)	11,10
Полша (PL)	11,60
Португалия (PT)	5,54
Румъния (RO)	2,83
Словения (SI)	14,50
Словакия (SK)	2,41
Финландия (FI)	14,20
Швеция (SE)	14,20
Обединено кралство (UK)	7,00

(*) НКС 4 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица, принадлежащи към категорията „други“, в резултат от значителни произшествия/брой влак-километри годишно. Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници тук е формулирано в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

(**) НКС, изчислени като средноаритметична стойност на стойностите на НКС на съседни държави (Унгария, Румъния и Словения).

1.5. *НКС за риска за лица без разрешение в железопътни обекти (НКС 5)*

Държава членка	НКС 5 (× E-09) (*)
Белгия (BE)	72,6
България (BG)	900,2
Чешка република (CZ)	301,0
Дания (DK)	116,0
Германия (DE)	113,0
Естония (EE)	1 550,0
Ирландия (IE)	85,2
Гърция (EL)	723,0
Испания (ES)	168,0

▼**M1**

Държава членка	НКС 5 (× E-09) (*)
Франция (FR)	67,2
Хърватия (HR)	676,3 (**)
Италия (IT)	119,0
Латвия (LV)	1 310,0
Литва (LT)	2 050,0
Люксембург (LU)	79,9
Унгария (HU)	588,0
Нидерландия (NL)	15,9
Австрия (AT)	119,0
Полша (PL)	1 210,0
Португалия (PT)	834,0
Румъния (RO)	1 388,2
Словения (SI)	236,0
Словакия (SK)	1 758,0
Финландия (FI)	249,0
Швеция (SE)	94,8
Обединено кралство (UK)	84,5

(*) НКС 5 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица, пребиваващи без разрешение в железопътни обекти, в резултат от значителни произшествия/брой влак-километри годишно. Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници тук е формулираното в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

(**) НКС, изчислени като средноаритметична стойност на стойностите на НКС на съседни държави (Унгария, Румъния и Словения).

1.6. *НКС за риска за обществото (НКС 6)*

Държава членка	НКС 6 (× E-09) (*)
Белгия (BE)	275,0
България (BG)	1 440,0
Чешка република (CZ)	519,0
Дания (DK)	218,0
Германия (DE)	203,0
Естония (EE)	2 110,0
Ирландия (IE)	114,0
Гърция (EL)	1 540,0
Испания (ES)	323,0
Франция (FR)	180,0
Хърватия (HR)	1 467,0
Италия (IT)	231,0
Латвия (LV)	1 660,0

▼M1

Държава членка	НКС 6 (× E-09) (*)
Литва (LT)	2 590,0
Люксембург (LU)	210,0
Унгария (HU)	1 020,0
Нидерландия (NL)	148,0
Австрия (AT)	329,0
Полша (PL)	1 590,0
Португалия (PT)	1 360,0
Румъния (RO)	1 704,4
Словения (SI)	698,0
Словакия (SK)	1 130,0
Финландия (FI)	417,0
Швеция (SE)	169,0
Обединено кралство (UK)	120,0

(*) НКС 6 изразена като: общ годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания в резултат от значителни произшествия/брой влак-километри годишно.

Общият брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания в този случай е сумата от всички смъртни случаи и приведени тежки наранявания, взети предвид при изчисляването на всички други НКС.

▼B

2. **Стойности, присвоени на втория комплект общи критерии за безопасност**

Рискова категория	Стойност на ОКБ (× 10^{-6})		Мерни единици
Риск за пътници	ОКБ 1.1	0,17	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания за пътници годишно, резултат от значими произшествия/брой пътник-влак-километри годишно
	ОКБ 1.2	0,00165	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания за пътници годишно, резултат от значими произшествия/брой пътник-километри годишно
Риск за служители	ОКБ 2	0,0779	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания за служители годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
Риск за преминаващи през железопътни прелези	ОКБ 3.1	0,710	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания за преминаващи през железопътен прелез, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
	ОКБ 3.2	— (*)	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания за преминаващи през железопътен прелез, резултат от значими произшествия/[(брой влак-километри годишно) × брой железопътни прелези)/ коловоз-километри]

▼B

Рискова категория	Стойност на ОКБ ($\times 10^{-6}$)		Мерни единици
Риск за „други“	ОКБ 4	0,0145	Годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания за лица, принадлежащи към категорията „други“, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
Риск за лица без разрешение в железопътни обекти	ОКБ 5	2,05	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно за лица без разрешение в железопътни обекти, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
Риска за обществото като цяло	ОКБ 6	2,59	Общ брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно

(*) Данните за броя на железопътните прелези и коловоз-километрите, които са необходими за изчисляването на този ОКБ, не бяха достатъчно надеждни към момента на набавянето им (напр. повечето държави-членки докладваха за линия-километри вместо за коловоз-километри).