КОМИСИЯ

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 5 юни 2009 година

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

(нотифицирано под номер C(2009) 4246)

(текст от значение за ЕИП)

(2009/460/ЕО)

КОМИСИЯТА НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ,

като взе предвид Договора за създаване на Европейската общност,

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 6, параграф 1 от нея,

като взе предвид препоръката на Европейската железопътна агенция относно общите методи за изчисляване, оценка и прилагане, които следва да се използват в рамките на първия комплект общи критерии за безопасност, предаден на Комисията на 29 април 2008 г.,

като има предвид, че:

(1) В съответствие с Директива 2004/49/ЕО, общите критерии за безопасност („ОКБ“) и общите методи за осигуряване на безопасност („ОМОБ“) трябва да се въвеждат постепенно, за да се осигури поддържането на високо равнище на безопасност и, когато е целесъобразно и възможно — подобряването на това равнище.

(2) Съгласно член 6, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО, Европейската комисия следва да приеме ОМБ. Те следва да описват, наред с други неща и в съответствие с член 6, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, как се оценяват нивото на безопасност и постигането на ОКБ.

(3) С цел да се гарантира, че текущото ниво на безопасност на железопътната система не е занижено в никоя държава-членка, следва да се въведе първият комплект ОКБ. Той трябва да се основава на изучаване на съществуващите критерии и ниво на безопасност на железопътната система в държавите-членки.

(4) Освен това, с цел да се поддържа текущото ниво на безопасност на железопътната система, е необходимо хармонизиране на критериите за приемливост на риска по отношение на нивата на безопасност на цялостните национални железопътни системи. Съответствието с нивата на безопасност трябва да се следи в различните държавите-членки.

(5) За да се установи първият комплект ОКБ в съответствие с член 7, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, е необходимо да се определи количествено текущото ниво на безопасност на железопътните системи в държавите-членки посредством национални контролни стойности („НКС“), които трябва да се изчисляват и използват от Европейската железопътна агенция („Агенцията“) и Комисията. Тези НКС следва да бъдат изчислени само през 2009 г., с оглед на разработване на първия комплект ОКБ, както и през 2011 г., с оглед на разработването на втория комплект ОКБ.

(6) С цел да се гарантира последователност на НКС и да се избегне ненужна тежест, олекотените железопътни системи, функционално отделените релсови мрежи, частните железопътни инфраструктури, използвани само от собственика, железопътните линии, представляващи културно-историческо наследство или музейни експонати или които са предназначени за туристически цели, следва да бъдат освободени от изискванията на настоящото решение.

(7) Поради липсата на хармонизирани и надеждни данни за нивото на безопасност на частите на железопътната система, посочени в член 7, параграф 4 от Директива 2004/49/ЕО, бе установено, че разработването на първия комплект ОКБ, изразени в критериите за приемливост на риска за определени категории индивиди и за обществото като цяло, в момента може да се осъществи само за железопътната система като цяло, а не за нейните части.

[1] ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

(8) След постепенното хармонизиране на националните статистически данни за произшествията и свързаните с тях последствия, в съответствие с Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт [1] и Директива 2004/49/ЕО, при разработването на общи методи за наблюдение и проследяването на нивото на безопасност на железопътните системи в държавите-членки следва да се отчитат статистическите неопределености и необходимостта от елемент на преценка при определянето на това дали се поддържа нивото на безопасност в дадена държава-членка.

(9) За да дадат възможност за справедливо и прозрачно сравняване помежду им на нивата на безопасност, държавите-членки следва да правят собствени оценки на основата на общ подход за определяне на критериите за безопасност на железопътната система и за демонстриране на съответствие с тях.

(10) Мерките, предвидени в настоящото решение, са в съответствие със становището на Комитета, учреден в съответствие с член 27, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предмет

Настоящото решение установява общ метод за осигуряване на безопасност, който да се използва от Европейската железопътна агенция (наричана по-долу „Агенцията“) за изчисляване и оценяване на постигането на общите критериите за безопасност („ОКБ“), при прилагането на член 6, параграф 1 от Директива 2004/49/ЕО.

Член 2

Обхват

Настоящото решение се прилага за цялостната железопътна система във всяка една от държавите-членки. То обаче не се прилага за:

а) метра, трамваи и други олекотени железопътни системи;

б) мрежи, които са функционално отделени от останалата железопътна система и са предвидени единствено за извършването на местни, градски и извънградски пътнически услуги, както и железопътни предприятия, които оперират единствено по тези мрежи;

в) частна железопътна инфраструктура, която е предназначена за използване единствено от своя собственик за негови собствени товарни операции;

г) возила, представляващи културно-историческо наследство, които се движат по националните железопътни мрежи, при условие че са съобразени с националните правила и наредби за безопасност с оглед на безопасното им движение;

д) представляващи културно-историческо наследство, музейни експонати или предназначени за туристически цели железници, които функционират в собствена мрежа, включително работилниците, возилата и персоналът.

Член 3

Определения

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

Освен това се прилагат и следните определения:

а) „национална контролна стойност (НКС)“ означава базова мярка, указваща, за въпросната държава-членка, максималното приемливо ниво на риска за дадена рискова категория в железопътната система;

б) „рискова категория“ означава една от железопътните рискови категории, посочени в член 7, параграф 4, букви а) и б) от Директива 2004/49/ЕО;

в) „план за повишаване на безопасността“ означава график за въвеждане на организационната структура, отговорностите, процедурите, дейностите, възможностите и ресурсите, необходими за намаляване на риска за една или повече рискови категории;

г) „смъртни случаи и приведени тежки наранявания“ означава такова изразяване на последиците от значителни произшествия, с което комбинирано се отчитат смъртните случаи и сериозните наранявания, като 1 сериозно нараняване статистически се разглежда като равносилно на 0,1 смъртни случая;

д) „преминаващи през железопътен прелез“ означава всички лица, използващи железопътния прелез, за да пресекат железопътната линия с някакво превозно средство или пеша;

е) „персонал“ или „служители, включително персонал на подизпълнители“ означава всички лица, чиито служебни задължения са свързани с железопътна линия и по време на произшествието са на работа; това включва влаковата бригада и лицата, работещи с подвижния състав и инфраструктурните съоръжения;

ж) „лица без разрешение в железопътни обекти“ означава всички лица, намиращи се в железопътни обекти, в които такова присъствие е забранено, с изключение на преминаващите през железопътен прелез;

з) „други (трети страни)“ означава всички лица, които не попадат в определенията за „пътници“, „служители, включително персонал на подизпълнители“, „преминаващи през железопътен прелез“ и „лица без разрешение в железопътни обекти“;

[1] ОВ L 14, 21.1.2003 г., стр. 1.

и) „риск за обществото като цяло“ означава колективния риск за всички категории лица, изброени в член 7, параграф 4, буква а) от Директива 2004/49/ЕО;

й) „пътнически влак-километър“ е мерна единица, съответстваща на придвижване на пътнически влак на разстояние един километър; отчита се само разстоянието на националната територия на докладващата страна;

к) „дължина на железопътната мрежа в km“ означава дължината на железопътната мрежа на държавите-членки в километри, като се брои всеки отделен коловоз от многоколовозна железопътна линия.

Член 4

Методики за изчисляване на НКС и ОКБ, както и за оценка на постигането им

1. Методиката, описана в приложението, се прилага при изчисляване и оценка на постигането на НКС и ОКБ.

2. Агенцията трябва да предложи на Комисията НКС, изчислени в съответствие с точка 2.1 от приложението и ОКБ, изведени от НКС, в съответствие с методиката, определена в точка 2.2 от приложението. След одобряване на НКС и ОКБ от Комисията, Агенцията трябва да оцени тяхното постигане от държавите-членки в съответствие с глава 3 от приложението.

3. Оценката на очакваните разходи и приходи от ОКБ, посочени в член 7, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО, се ограничава до тези държави-членки, за чиито НКС се установи, че за всяка една рискова категория са по-високи от съответните ОКБ.

Член 5

Действия по прилагането

В съответствие с различните крайни резултати от оценката на постигнатото, посочени в точка 3.1.5 от приложението, се предприемат следните действия по прилагането:

а) в случай на „евентуално влошаване на нивото на безопасност“: засегнатите държави-членки трябва да изпратят на Комисията доклад, изясняващ вероятните причини за получените резултати;

б) в случай на „вероятно влошаване на нивото на безопасност“: засегнатите държави-членки трябва да изпратят на Комисията доклад, изясняващ вероятните причини за получените резултати и да представят, ако е необходимо, план за повишаване на безопасността.

С цел да оцени всякаква информация и свидетелства, осигурявани от държавите-членки в съответствие с процедурата, посочена в букви а) и б), Комисията може да поиска от Агенцията да осигури експертни мнения.

Член 6

Адресати

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 5 юни 2009 година.

За Комисията

Antonio TAJANI

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. **Статистически източници и мерни единици за изчисляване на НКС и ОКБ**

1.1. *Статистически източници*

1.1.1. НКС и ОКБ се изчисляват въз основа на данните за железопътните произшествия и свързаните с тях последствия, докладвани в съответствие с приложение 3 от Регламент (ЕО) № 91/2003 и в съответствие с членове 5, 18 и приложение I към Директива 2004/49/ЕО.

1.1.2. В рамките на определянето на първия комплект ОКБ, в случай на несъответствия между данните от двата източника, посочени в точка 1.1.1, предимство ще имат данните, докладвани в съответствие с приложение 3 от Регламент (ЕО) № 91/2003.

1.1.3. Динамичните редове на данните, които ще се използват за определяне на стойности за НКС и ОКБ следва да включват четирите последни отчетни години. Не по-късно от 31 януари 2011 г. Агенцията трябва да предложи на Комисията приемането на актуализирани стойности за НКС и ОКБ, изчислени въз основа на данните от шестте последни отчетни години.

1.2. *Мерни единици за НКС*

1.2.1. Мерните единици за НКС се дефинират в съответствие с математическото определение за риск. Последиците от произшествия, които се отчитат за всяка от рисковите категории, са смъртните случаи и сериозните наранявания с тежки последствия.

1.2.2. Мерните единици, които се използват за количествено определяне на НКС за всяка от рисковите категории, са изложени в допълнение 1 и са следствие от прилагането на принципите и определенията, посочени в точка 1.2.1 и, в съответните случаи — в точка 1.2.3. Мерните единици включват основите за количествено определяне, изброени в приложение 1 за нормализацията на НКС.

1.2.3. За всяка от рисковите категории „пътници“ и „преминаващи през железопътен прелез“ се определят по две различни НКС, изразени в двете различни мерни единици, посочени в допълнение 1. За целите на оценката на постигнатото, посочена в глава 3, за достатъчно се счита съответствие с поне една от тези НКС.

1.3. *Мерни единици за ОКБ*

1.3.1. Мерните единици, които се използват за количествено определяне на ОКБ за всяка от рисковите категории, следва да бъдат същите като дадените за НКС в точка 1.2.

2. **Методика за изчисляване на НКС и за получаване на ОКБ**

2.1. *Методика за изчисляване на НКС*

2.1.1. За всяка държава-членка и за всяка рискова група НКС се изчисляват, като се прилага последователността на следната процедура:

а) преизчисляване на получените стойности в съответните мерни единици, дадени в допълнение 1, като се вземат предвид данните и условията, посочени в точка 1.1;

б) анализ на резултатите от процедурата, описана в буква а), за проверка на наличието и повторяемостта на нулеви стойности за смъртните случаи и сериозните наранявания с тежки последствия при наблюдаваните нива на безопасност през въпросните години;

в) ако нулевите стойности, посочени в буква б), не са повече от две, се изчислява средно претеглена стойност на стойностите, посочени в буква а), както е описано в точка 2.3, като получената стойност се взема за НКС;

г) ако нулевите стойности, посочени в буква б), са повече от две, Агенцията задава за НКС стойност по свое усмотрение, която се определя чрез консултация с въпросната държава-членка.

2.2. *Методика за получаване на ОКБ от НКС*

2.2.1. За всяка от рисковите категории, след изчисляването на НКС за всяка от държавите-членки по процедурата, определена в точка 2.1, на ОКБ се задава стойност, равна на по-малката от следните две стойности:

а) стойността на НКС, която е най-голяма сред всички държави-членки;

б) стойността, равна на десет пъти средната европейска стойност на риска, за който се отнася разглежданата НКС.

2.2.2. Средната стойност за Европа, спомената в точка 2.2.1, буква б), се изчислява чрез сумиране на съответните данни за всички държави-членки и използване на съответните мерни единици, изброени в допълнение 1, както и средната претеглена стойност, описана в точка 2.3.

2.3. *Процедура за определяне на средна претеглена стойност на НКС*

2.3.1. За всяка държава-членка и за всяка рискова категория, за която може да се приложи намиране на средна претеглена стойност в съответствие с точка 2.1.1, буква в), за да се изчисли $НКС_Y$, за годината Y (където Y = 2009 и 2011), могат да бъдат приложени следните стъпки:

а) изчисляване на годишните наблюдавани стойности OBS_i (където i е разглежданата година на наблюдение), получена в съответните мерни единици, изброени в допълнение 1, след като за начални са били предоставени данните за последните n отчетни години, както е посочено в точка 2.1.1, буква а) [първоначално $n = 4$; считано от 2011 г. $n = 6$];

б) изчисляване на средноаритметичната стойност за n-години (AV) на годишните наблюдавани стойности OBS_i;

в) изчисляване на абсолютната разлика $ABSDIFF_i$ между всяка годишна наблюдавана стойност OBS_i и средноаритметичната стойност AV. Ако $ABSDIFF_i < 0{,}01 * AV$, на $ABSDIFF_i$ се присвоява постоянна стойност, равна на $0{,}01 * AV$;

г) изчисляване на тегловния коефициент (W_i) за всяка отделна година i, вземайки реципрочната стойност на $ABSDIFF_i$;

д) изчисляване на NRV_Y под формата на средно претеглена стойност, по следната формула:

$$NRV_Y = \frac{\sum_{i=x}^{N} W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^{N} W_i};$$

където i е естествено число и $\begin{cases} \text{ако } Y = 2009\text{: } x = Y - 5;\ N = Y - 2 \\ \text{ако } Y = 2011\text{: } x = Y - 7;\ N = Y - 2 \end{cases}$

3. **Рамков модел за оценка на постигането на НКС и ОКБ**

3.1. *Методика за оценка на постигането на НКС и ОКБ*

3.1.1. За оценката на постигането на НКС и ОКБ се прилагат следните принципи:

а) за всяка държава-членка и за всяка рискова категория, чиято съответна НКС е по-малка или равна на съответния ОКБ, постигането на НКС автоматично предполага постигане и на ОКБ. Оценката на постигането на НКС се извършва в съответствие с процедурата, описана в точка 3.2, като НКС представлява максималното приемливо ниво на риска, за който то се отнася, без да се засягат разпоредбите относно допустимото отклонение, определено в точка 3.2.3;

б) за всяка държава-членка и за всяка рискова категория, чиято съответна НКС е по-голяма от съответния ОКБ, ОКБ представлява максималното приемливо ниво на риска, за който той се отнася. Оценката на постигането на ОКБ се извършва в съответствие с изискванията, произтичащи от оценката на въздействието и, когато е необходимо, от графика за постепенно въвеждане на ОКБ, в съответствие с член 7, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО.

3.1.2. За всяка държава-членка и за всяка рискова категория, оценката на постигането на НКС и ОКБ се извършва ежегодно от Агенцията, като се вземат предвид последните предшестващи четири отчетни години.

3.1.3. Не по-късно от 31 март всяка година, Агенцията докладва на Комисията относно общите резултати от оценката на постигането на НКС и ОКБ.

3.1.4. Отчитайки условията, изложени в точка 1.1.3, от 2012 г. нататък оценката на постигането на НКС и ОКБ се извършва ежегодно от Агенцията, като се вземат предвид последните предшестващи пет отчетни години.

3.1.5. Резултатът от оценката на постигнатото, спомената в точка 3.1.1, се класифицира както следва:

а) приемливо ниво на безопасност;

б) възможно влошаване на нивото на безопасност;

в) вероятно влошаване на нивото на безопасност.

3.2. *Описание на стъпките на процедурата, посочени в точка 3.1.1, буква а)*

3.2.1. Процедурата за оценка на постигането на НКС се състои от четири отделни стъпки, описани в следващите точки. Общата блокова схема на процедурата по вземане на решения е показана в приложение 2, като стрелките за положителните и отрицателните решения съответстват на резултати „премината успешно“ и „непремината“ за различните стъпки на оценяване.

3.2.2. Първата стъпка на оценяване проверява дали наблюдаваното ниво на безопасност съответства на НКС или не. Наблюдаваното ниво на безопасност се измерва използвайки мерните единици, изброени в допълнение 1, и данните, посочени в точка 1.1, с динамични редове, които следва да включват последните години на наблюдения, както е определено в точка 3.1. Наблюдаваното ниво на безопасност се изразява като:

а) ниво на безопасност, наблюдавано в последно докладваната единична отчетна година,

б) пълзяща средно претеглена стойност, както е указано в точка 3.3.

Стойностите, получени чрез прилагане на букви а) и б) се сравняват с НКС и ако една от тези стойности не надвишава НКС, нивото на безопасност се счита за приемливо. Ако това не е така, процедурата продължава с втората стъпка на оценяване.

3.2.3. Втората стъпка на оценяване счита нивото на безопасност за приемливо, ако пълзящата средно претеглена стойност не надвишава НКС плюс допустимото отклонение от 20 %. Ако това условие не е удовлетворено, Агенцията поисква от органа по безопасността на въпросната държавите-членка да представи подробности за единичното произшествие с най-сериозни последици (изразени като смъртни случаи и приведени тежки наранявания) през последните години на наблюдение, както е посочено в точка 3.1, с изключение на годините, използвани за първоначалното определяне на НКС.

Ако по отношение на последиците това единично произшествие е по-тежко от най-тежкото единично произшествие, включено в данните, използвани за първоначалното определяне на НКС, то се изключва от статистиката. Тогава пълзящата средно претеглена стойност се преизчислява, за да се провери дали се намира в гореспоменатия интервал на допустимо отклонение. Ако това е така, нивото на безопасност се счита за приемливо. Ако това не е така, процедурата продължава с третата стъпка на оценяване.

3.2.4. Третата стъпка на оценяване проверява дали през последните 3 години това е първият път, когато втората стъпка на оценяване не е дала доказателства за приемливо ниво на безопасност. Ако това е така, резултатът от третата стъпка на оценяване се класифицира като „премината успешно“. Процедурата продължава с четвъртата стъпка, какъвто и да е резултатът от третата стъпка.

3.2.5. Четвъртата стъпка на оценяване проверява дали броят на значителните произшествия на влак-километър е останал стабилен (или е намалял) по отношение на предишните години. Критерият за тази оценка е дали е имало статистически значимо нарастване на броя на съответните значителни произшествия на влак-километър. Това се преценява с използване на горна Поасонова граница за допустимото отклонение, която ще определи приемливата променливост на броя на произшествията, които са се случили в отделните държави-членки.

Ако броят на значителните произшествия на влак-километър не превишава гореспоменатата граница за допустимото отклонение, се приема, че няма статистически значимо нарастване и тази стъпка на оценяване се определя като „премината успешно“.

В зависимост от рисковата категория, за която се отнасят различните НКС, за които се прави оценка на постигнатото, значимите произшествия, които следва да се разглеждат при провеждане на тази стъпка на оценяване са, както следва:

а) рискове за пътниците: всички съответни значими произшествия;

б) рискове за персонала или служителите, включително на персонала на подизпълнителите: всички съответни значими произшествия;

в) рискове за преминаващите през железопътни прелези: всички съответни значими произшествия, включени в категорията „произшествия на железопътни прелези“;

г) рискове за лица без разрешение в железопътни обекти: всички съответни значими произшествия, включени в категорията „произшествия с лица, причинени от подвижен състав в движение“;

д) рискове за други: всички съответни значими произшествия;

е) риска за обществото като цяло: всички значими произшествия.

3.3. *Процедура за определяне на пълзяща средно претеглена стойност за ежегодната оценка на постигането на НКС*

3.3.1. За всяка държава-членка и за всяка рискова категория, за която се намира пълзяща средна претеглена стойност, за да се извършват през всяка година Y (считано от Y = 2010 нататък) стъпките за оценяване, описани в точка 3.2, за изчисляване на пълзяща средна претеглена стойност MWA_Y се прилагат следните стъпки:

а) изчисляване на годишните наблюдавани стойности OBS_i, получени в съответните мерни единици, изброени в допълнение 1, след като за входни данни са били използвани данните, предоставени от източниците, посочени в точка 1.1 за съответните години (стойностите на индекса i са съгласно дефинираното във формулата по-долу);

б) изчисляване на средноаритметичната стойност на годишните наблюдавани стойности OBS_i за n-години (AV) [първоначално $n = 4$; считано от 2012 г. n = 5];

в) изчисляване на абсолютната стойност на разликата $ABSDIFF_i$ между всяка годишна наблюдавана стойност OBS_i и AV. Ако $ABSDIFF_i < 0{,}01 * AV$, на $ABSDIFF_i$ се присвоява постоянна стойност, равна на $0{,}01 * AV$;

г) изчисляване на тегловния коефициент (W_i), вземайки реципрочната стойност на $ABSDIFF_i$;

д) изчисляване на MWA_Y по формулата:

$$MWA_Y = \frac{\sum_{i=x}^{N} W_i \times OBS_i}{\sum_{i=x}^{N} W_i};$$

където i е естествено число и

$$\begin{cases} \text{ако } Y = 2010 \text{ или } 2011\text{: } x = Y - 5;\ N = Y - 2 \\ \text{ако } Y \geq 2012\text{: } x = Y - 6;\ N = Y - 2 \end{cases}$$

ДОПЪЛНЕНИЕ 1

Мерни единици за НКС и ОКБ

Рискова категория	Мерни единици	Основи за количествено определяне
1. Пътници	1.1 Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници годишно, резултат от значими произшествия/брой пътник-влак-километри годишно	Пътник-влак-километри годишно
	1.2 Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници годишно, резултат от значими произшествия/брой пътник-километри годишно	Пътник-километри годишно
2. Служители	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на служители годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно	Влак-километри годишно
3. Преминаващи през жп-прелези:	3.1 Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп-прелези годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно	Влак-километри годишно
	3.2 Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп-прелези годишно, резултат от значими произшествия/[(брой влак-километри) * брой жп-прелези)/дължина на железопътната мрежа в km)]	(Влак-километри годишно * брой жп-прелези)/дължина на железопътната мрежа в km
4. Други	Годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно	Влак-километри годишно
5. Лица без разрешение в железопътни обекти	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица без разрешение в железопътни обекти годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно	Влак-километри годишно
6. Цялото общество	Общ брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно	Влак-километри годишно

ДОПЪЛНЕНИЕ 2

Блокова схема на процедурата по вземане на решения, посочена в точка 3.1.1, буква а) на приложението

