KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2009 m. birželio 5 d.

dėl bendrojo saugos būdo, kaip įvertinti pasiektus saugos tikslus, priėmimo pagal Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnį

(pranešta dokumentu Nr. C(2009) 4246)

(Tekstas svarbus EEE)

(2009/460/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį,

atsižvelgdama į 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančią Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (Saugos geležinkeliuose direktyva) [1], ypač į jos 6 straipsnio 1 dalį,

atsižvelgdama į 2008 m. balandžio 29 d. Komisijai įteiktą Europos geležinkelių agentūros rekomendaciją dėl skaičiavimams, vertinimui ir įgyvendinimo užtikrinimui skirtų bendrųjų saugos būdų, naudotinų rengiant pirmąjį bendrųjų saugos tikslų paketą,

kadangi:

(1) Pagal Direktyvą 2004/49/EB bendrieji saugos tikslai (toliau – BST) ir bendrieji saugos būdai (toliau – BSB) turėtų būti pradedami taikyti laipsniškai, siekiant užtikrinti, kad būtų išlaikomas aukštas saugos lygis, o tais atvejais, kai tai būtina ir praktiškai įmanoma – kad tas lygis būtų pagerintas.

(2) Pagal Direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnio 1 dalį Europos Komisija turėtų priimti BSB. Šių BSB apraše, laikantis Direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnio 3 dalies, turėtų būti, be kita ko, nurodyta saugos lygio ir BST įgyvendinimo vertinimo tvarka.

(3) Siekiant užtikrinti, kad nė vienoje valstybėje narėje nesumažėtų dabartinė geležinkelių transporto sistemos atitiktis saugos reikalavimams, turėtų būti parengtas pirmas BST paketas. Jį rengiant reikėtų išnagrinėti dabartinius tikslus ir valstybių narių geležinkelių transporto sistemos atitiktį saugos reikalavimams.

(4) Be to, siekiant išlaikyti dabartinę geležinkelių transporto sistemos atitiktį saugos reikalavimams būtina suvienodinti visų nacionalinių geležinkelių transporto sistemų saugos lygius, išreikštus pavojaus priimtinumo kriterijais. Valstybėse narėse turėtų būti patikrinta atitiktis saugos lygiams.

(5) Siekiant pagal Direktyvos 2004/49/EB 7 straipsnio 3 dalį parengti pirmą BST paketą, būtina kiekybiškai nustatyti dabartinę valstybių narių geležinkelių transporto sistemų atitiktį saugos reikalavimams, šiam tikslui pasinaudojant nacionalinėmis pamatinėmis vertėmis (toliau – NPV), kurias turi apskaičiuoti ir kurias naudos Europos geležinkelių agentūra (toliau – Agentūra) ir Komisija. Šios NPV turėtų būti apskaičiuotos tik 2009 m., rengiant pirmą BST paketą, ir 2011 m., rengiant antrą BST paketą.

(6) Siekiant užtikrinti NPV nuoseklumą ir išvengti pernelyg didelės naštos šis sprendimas neturėtų būti taikomas lengvojo geležinkelio sistemoms, funkciniu požiūriu atskirtiems tinklams, privačiai geležinkelio infrastruktūrai, kurią naudoja tik savininkas ir paveldui priskiriamiems, pažintiniams bei turistiniams geležinkeliams.

(7) Kadangi apie Direktyvos 2004/49/EB 7 straipsnio 4 dalyje nurodytų geležinkelių transporto sistemos dalių atitiktį saugos reikalavimams trūksta suvienodintų ir patikimų duomenų, buvo išsiaiškinta, kad pirmą BST, išreikštų tam tikrų kategorijų asmenims ir visuomenei keliamo pavojaus priimtinumo kriterijais, paketą šiuo metu būtų įmanoma parengti tik visai geležinkelių transporto sistemai, o ne jos dalims.

[1] OL L 164, 2004 4 30, p. 44.

(8) Atsižvelgiant į tai, kad nacionaliniai statistiniai duomenys apie eismo įvykius ir jų padarinius pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 91/2003 dėl geležinkelių transporto statistikos [1] ir Direktyvą 2004/49/EB laipsniškai vienodinami, kuriant bendrus metodus, naudotinus stebint valstybių narių geležinkelių transporto sistemų atitiktį saugos reikalavimams ir nustatant su tokia atitiktimi susijusius tikslus, turėtų būti atsižvelgiama į statistinę neapibrėžtį ir būtinybę vadovautis racionaliais kriterijais nustatant, ar valstybė narė nuolat užtikrina atitiktį saugos reikalavimams.

(9) Kad būtų galima teisingai ir skaidriai palyginti, kaip pavienių valstybių narių geležinkeliai atitinka saugos reikalavimus, valstybės narės pačios turėtų atlikti vertinimą, taikydamos bendrą metodą, kuris padėtų nustatyti geležinkelių transporto sistemos saugos tikslus ir įrodyti, kad šių tikslų siekiama.

(10) Šiame sprendime numatytos priemonės atitinka pagal Direktyvos 2004/49/EB 27 straipsnio 1 dalį įsteigto komiteto nuomonę,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Dalykas

Šiuo sprendimu nustatomas bendrasis saugos būdas, kurį Europos geležinkelių agentūra (toliau – Agentūra) turi naudoti pagal Direktyvos 2004/49/EB 6 straipsnio 1 dalį apskaičiuodama ir vertindama bendrųjų saugos tikslų (BST) įgyvendinimą.

2 straipsnis

Taikymo sritis

Šis sprendimas taikomas visai kiekvienos valstybės narės geležinkelių transporto sistemai. Tačiau jis netaikomas:

a) metro, tramvajams ir kitoms lengvojo geležinkelio sistemoms;

b) tinklams, kurie funkciniu požiūriu yra atskirti nuo likusios geležinkelių transporto sistemos, ir yra skirti tik keleivių vežimo vietos, miesto ar priemiestiniais maršrutais paslaugoms teikti; taip pat susijusiems su geležinkelio įmonėmis, kurios vykdo veiklą tik tokiuose tinkluose;

c) privačiai geležinkelių infrastruktūrai, kurią infrastruktūros savininkas naudoja tik savoms krovinių vežimo operacijoms;

d) nacionaliniais tinklais važinėjantiems paveldui priskiriamiems geležinkelio riedmenims, jeigu jie atitinka nacionalines saugos taisykles ir nuostatus, siekiant užtikrinti saugų šių riedmenų eismą;

e) paveldui priskiriamiems, pažintiniams ir turistiniams geležinkeliams, kurie eksploatuojami specialiai jiems skirtame tinkle, įskaitant dirbtuves, geležinkelio riedmenis ir darbuotojus.

3 straipsnis

Apibrėžtys

Šiame sprendime taikomos Direktyvos 2004/49/EB ir Reglamento (EB) Nr. 91/2003 apibrėžtys.

Be to, taikomos šios apibrėžtys:

a) nacionalinė pamatinė vertė (NPV) – pamatinis matas, kuriuo apibūdinamas tam tikros valstybės narės didžiausias leidžiamasis geležinkelio pavojaus kategorijos lygis;

b) pavojaus kategorija – viena iš Direktyvos 2004/49/EB 7 straipsnio 4 dalies a ir b punktuose nurodytų geležinkelio pavojaus kategorijų;

c) saugos gerinimo planas – organizacinės struktūros, atsakomybės, procedūrų, veiklos, pajėgumo ir išteklių, reikalingų vienos ar kelių kategorijų pavojui sumažinti, įgyvendinimo programa;

d) žūtys ir svertinis sunkių sužalojimų skaičius (toliau – ŽSSSS) – rimtų eismo įvykių padarinių matas, kurį nusakant žūtys skaičiuojamos kartu su sunkiais sužalojimais; vienas sunkus sužalojimas statistiniu požiūriu laikomas lygiaverčiu 0,1 žūties;

e) geležinkelio pervažų naudotojai – asmenys, geležinkelio pervaža kertantys geležinkelio kelią bet kokiomis transporto priemonėmis arba pėsčiomis;

f) „personalas“ arba „darbuotojai, įskaitant rangovų personalą“ – asmenys, įdarbinti su geležinkeliu susijusioms pareigoms ir vykdantys savo profesines pareigas eismo įvykio metu; įtraukiamos traukinio brigados ir asmenys, kurių veikla susijusi su riedmenų ir infrastruktūros įrenginių tvarkymu;

g) pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje – draudžiamoje geležinkelio zonoje esantys asmenys, išskyrus geležinkelio pervažų naudotojus;

h) kiti (trečiosios šalys) – asmenys, neapibrėžti kaip „keleiviai“, „darbuotojai, įskaitant rangovo personalą“, „geležinkelio pervažų naudotojai“ arba „pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje“;

[1] OL L 14, 2003 1 21, p. 1.

i) visuomenei gresiantis pavojus – kolektyvinis pavojus, gresiantis visų kategorijų asmenims, išvardytiems Direktyvos 2004/49/EB 7 straipsnio 4 dalies a punkte;

j) keleivinio traukinio nuvažiuotas kilometras – matavimo vienetas, atitinkantis vieną keleivinio traukinio nuvažiuotą kilometrą; atsižvelgiama tik į atsiskaitančiosios šalies teritorija nuvažiuotą atstumą;

k) kilometrais išreikštas bėgių kelių ilgis – kilometrais išmatuotas valstybių narių geležinkelių tinklo ilgis, kurį matuojant įskaičiuojamas kiekvienas daugiakelio geležinkelio bėgių kelias.

4 straipsnis

NPV ir BST skaičiavimo ir jų užtikrinimo vertinimo metodikos

1. Priede aprašyta metodika taikoma apskaičiuojant NPV bei BST ir vertinant jų įgyvendinimą.

2. Agentūra Komisijai siūlo pagal priedo 2.1 skirsnį apskaičiuotus NPV ir BST, kurie nustatyti atsižvelgiant į NPV ir taikant priedo 2.2 skirsnyje nustatytą metodiką. Komisijai priėmus NPV ir BST, Agentūra, laikydamasi priedo 3 skyriaus vertina, kaip valstybės narės įgyvendino NPV ir BST.

3. Direktyvos 2004/49/EB 7 straipsnio 3 dalyje nurodytą su BST susijusių apskaičiuotųjų išlaidų ir naudos vertinimą atlieka tik tos valstybės narės, kurių bet kokios kategorijos pavojaus NPV yra didesnės nei atitinkami BST.

5 straipsnis

Įgyvendinimo priemonės

Atsižvelgiant į skirtingus galutinius priedo 3.1.5 punkte nurodyto įgyvendinimo vertinimo rezultatus, imamasi šių įgyvendinimo priemonių:

a) „galimas atitikties saugos reikalavimams sumažėjimas“: atitinkama valstybė narė perduoda Komisijai ataskaitą, kurioje išdėsto galimas gautų rezultatų priežastis;

b) „tikėtinas atitikties saugos reikalavimams sumažėjimas“: atitinkama valstybė narė perduoda Komisijai ataskaitą, kurioje išdėsto galimas gautų rezultatų priežastis ir prireikus pateikia saugos gerinimo planą.

Kad įvertintų visą informaciją ir įrodymus, kurias valstybės narės pateikė pagal šio straipsnio a ir b punktuose nurodytą procedūrą, Komisija Agentūros gali paprašyti pateikti technines išvadas.

6 straipsnis

Adresatai

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, 2009 m. birželio 5 d.

Komisijos vardu

Antonio TAJANI

Pirmininko pavaduotojas

PRIEDAS

1. **NPV ir BST apskaičiuoti naudojami statistiniai šaltiniai ir matavimo vienetai**

1.1. *Statistiniai šaltiniai*

1.1.1. NPV ir BST apskaičiuojami remiantis duomenimis apie geležinkelių avarijas ir jų pasekmes, apie kurias pranešama pagal Reglamento (EB) Nr. 91/2003 H priedą ir Direktyvos 2004/49/EB 5, 18 straipsnių ir I priedo nuostatas.

1.1.2. Jeigu iš 1.1.1 punkte nurodytų dviejų šaltinių pateikti duomenys nesutampa, rengiant pirmą BST paketą, pirmenybė teikiama pagal Reglamento (EB) Nr. 91/2003 H priedą pateiktiems duomenims.

1.1.3. Duomenų, kurie bus naudojami nustatant NPV ir BST vertes, laikotarpiai apima paskutinius ketverius metus, kurių duomenys buvo teikiami. Ne vėliau kaip iki 2011 m. sausio 31 d. Agentūra Komisijai pasiūlo patvirtinti atnaujintas NPV ir BST vertes, apskaičiuotas remiantis paskutinių šešerių metų, kurių duomenys buvo teikiami, duomenimis.

1.2. *NPV matavimo vienetai*

1.2.1. NPV matavimo vienetai išreiškiami laikantis matematiškai nusakytos pavojaus apibrėžties. Eismo įvykių padariniai, į kuriuos atsižvelgiama vertinant kiekvienos kategorijos pavojų, yra ŽSSSS.

1.2.2. Matavimo vienetai, kurie naudojami kiekybiškai išreiškiant kiekvienos kategorijos pavojaus NPV, nustatyti 1 priedėlyje ir gaunami taikant 1.2.1 punkte ir tam tikrais atvejais 1.2.3 punkte nurodytus principus bei apibrėžtis. Matavimo vienetams priskiriami I priedėlyje nurodyti skaičiavimo matai, naudojami norminant NPV.

1.2.3. Kiekvienai pavojaus kategorijai „keleiviai“ ir „geležinkelio pervažų naudotojai“ nustatomos dvi skirtingos NPV, išreikštos dviem skirtingais 1 priedėlyje nurodytais matavimo vienetais. Vertinant 3 skyriuje nurodytą įgyvendinimą, laikoma, kad pakanka, jeigu laikomasi bent vienos iš šių NPV.

1.3. *BST matavimo vienetai*

1.3.1. Kiekybiškai išreiškiant kiekvienos pavojaus kategorijos BST naudojami tie patys matavimo vienetai kaip ir NPV išraiškai naudojami matavimo vienetai, aprašyti 1.2 skirsnyje.

2. **NPV apskaičiavimo ir BST nustatymo metodika**

2.1. *NPV apskaičiavimo metodika*

2.1.1. Kiekvienos valstybės narės ir kiekvienos kategorijos pavojaus NPV apskaičiuojama šiuo eiliškumu:

a) verčių apskaičiavimas, naudojant atitinkamus 1 priedėlyje išvardytų matavimo vienetų dydžius ir atsižvelgiant į 1.1 skirsnyje nurodytus duomenis ir nuostatas;

b) a punkte aprašyto proceso rezultatų analizė, kurios tikslas – patikrinti, ar atitinkamais metais atliekant atitikties saugos reikalavimams patikrą buvo nustatytos ŽSSSS nulinės vertės ir ar jos kartojosi;

c) jeigu buvo nustatytos ne daugiau kaip dvi b punkte nurodytos nulinės vertės, tada 2.3 skirsnyje aprašytu būdu apskaičiuojamas a punkte nurodytų verčių svertinis vidurkis, o gauta vertė laikoma NPV;

d) jeigu buvo nustatytos daugiau kaip dvi b punkte nurodytos nulinės vertės, Agentūra NPV suteikia diskrecinę vertę, kuri nustatoma pasitarus su atitinkama valstybe nare.

2.2. *BST nustatymo remiantis NPV metodika*

2.2.1. Pagal 2.1 skirsnyje nustatytą procedūrą apskaičiavus kiekvienos valstybės narės NPV, kiekvienos kategorijos pavojaus atitinkamiems BST priskiriama vertė, kuri atitinka mažesnę iš šių verčių:

a) didžiausia iš visų valstybių narių NPV vertė,

b) vertė, atitinkanti dešimt kartų didesnę vidutinę Europos pavojaus, su kuriuo susijusi atitinkama NPV, vertę.

2.2.2. 2.2.1 punkto b papunktyje nurodyta vidutinė Europos vertė apskaičiuojama sudedant atitinkamus visų valstybių narių duomenis ir naudojant atitinkamus 1 priedėlyje išvardytus matavimo vienetus bei 2.3 skirsnyje aprašytą svertinį vidurkį.

2.3. *NPV apskaičiuoti būtino svertinio vidurkinimo procesas*

2.3.1. Kiekvienos valstybės narės ir kiekvienos pavojaus kategorijos, kuriai pagal 2.1.1 punkto c papunktį galima taikyti svertinį vidurkinimą, tam tikrų Y metų (čia Y = 2009 ir 2011 m.) NPV_Y apskaičiuojama taip:

a) kaip įvestį pateikus paskutinių *n* metų, apie kuriuos buvo teikiami duomenys, kaip nurodyta 2.11 punkto a papunktyje [iš pradžių *n* = 4; nuo 2011 m. *n* = 6], duomenis, apskaičiuojami metiniai stebėjimo duomenys OBS_i (čia *i* – aptariami stebėjimo metai), kurie gaunami naudojant 1 priedėlyje išvardytus atitinkamus matavimo vienetus;

b) apskaičiuojamas metinių stebėjimo duomenų OBS_i *n*–metų aritmetinis vidurkis (*AV*);

c) apskaičiuojama absoliučioji $ABSDIFF_i$ skirtumo vertė tarp kiekvienų metinių stebėjimo duomenų OBS_i ir *AV*; jeigu $ABSDIFF_i < 0{,}01 * AV$, $ABSDIFF_i$ priskiriama pastovi $0{,}01 * AV$ dydžio vertė;

d) naudojant priešingą $ABSDIFF^i$ vertę apskaičiuojamas kiekvienų pavienių *i* metų svorio koeficientas (W^i);

e) NPV_Y svertinis vidurkis apskaičiuojamas taip:

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

čia – *i* natūralusis skaičius ir $\begin{cases} if\ Y = 2009:\ x = Y - 5;\ N = Y - 2 \\ if\ Y = 2011:\ x = Y - 7;\ N = Y - 2 \end{cases}$

3. **Pamatinis NPV ir BST įgyvendinimo vertinimo modelis**

3.1. *NPV ir BST įgyvendinimo vertinimo metodika*

3.1.1. Vertinant NPV ir BST įgyvendinimą taikomi šie principai:

a) Kiekvienos valstybės narės ir kiekvienos kategorijos pavojaus, kurio atitinkama NPV lygi atitinkamam BST arba yra mažesnė, NPV įgyvendinimas savaime reiškia, kad buvo įgyvendintas ir BST. NPV įgyvendinimo vertinimas atliekamas laikantis 3.2 skirsnyje nustatytos tvarkos, ir NPV atitinka didžiausią leidžiamąjį pavojaus, su kuriuo NPV susijusi, lygį nepažeidžiant 3.2.3 punkte nustatytų leidžiamųjų nuokrypių intervalo nuostatų.

b) Kiekvienos valstybės narės ir kiekvienos kategorijos pavojaus, kurio atitinkama NPV viršija atitinkamą BST, BST atitinka didžiausią leidžiamąjį pavojaus, su kuriuo BST susijęs, lygį. BST įgyvendinimo vertinimas atliekamas laikantis reikalavimų, kurie parengti atsižvelgiant į poveikio vertinimą ir, jeigu taikoma, laikantis laipsniško BST įgyvendinimo tvarkaraščio pagal Direktyvos 2004/49/EB 7 straipsnio 3 dalį.

3.1.2. Atsižvelgdama į paskutinius ketverius metus, apie kuriuos duomenys buvo teikiami, Agentūra kasmet vertina, kaip kiekviena valstybė narė įgyvendino kiekvienos kategorijos pavojaus NPV ir BST.

3.1.3. Ne vėliau kaip iki kiekvienų metų kovo 31 d. Agentūra pateikia Komisijai bendruosius NPV ir BST įgyvendinimo vertinimo rezultatus.

3.1.4. Atsižvelgiant į 1.1.3 punkte išdėstytas nuostatas, nuo 2012 m. NPV ir BST įgyvendinimą Agentūra kasmet vertina, atsižvelgdama į paskutinius penkerius metus, apie kuriuos buvo teikiami duomenys.

3.1.5. 3.1.1 punkte nurodyto įgyvendinimo vertinimo rezultatai klasifikuojami taip:

a) priimtina atitiktis saugos reikalavimams;

b) galimas atitikties saugos reikalavimams sumažėjimas;

c) tikėtinas atitikties saugos reikalavimams sumažėjimas.

3.2. *3.1.1 punkto a papunktyje nurodytos procedūros etapų aprašymas*

3.2.1. NPV įgyvendinimo vertinimo procedūra sudaryta iš keturių skirtingų etapų, apibūdintų tolesniuose punktuose. Bendroji sprendimų priėmimo struktūrinė schema pateikiama 2 priedėlyje; šios schemos „teigiamo“ ir „neigiamo“ sprendimo rodyklės atitinkamai reiškia, kad skirtingų vertinimo etapų rezultatas buvo „teigiamas“ ir „neigiamas“.

3.2.2. Per pirmąjį vertinimo etapą nustatoma, ar užregistruota atitiktis saugos reikalavimams atitinka NPV, ar ne. Užregistruota atitiktis saugos reikalavimams matuojama 1 priedėlyje išvardytais matavimo vienetais ir naudojant 1.1 skirsnyje nurodytus duomenis (laikotarpiai turi apimti paskutinius stebėjimo metus, kaip nurodyta 3.1 skirsnyje). Užregistruota atitiktis saugos reikalavimams išreiškiama taip:

a) atitiktis saugos reikalavimams, užregistruota vienais paskutiniais metais, kurių duomenys buvo teikiami,

b) slenkamasis svertinis vidurkinimas (toliau – SSV), kaip nurodyta 3.3 skirsnyje.

Taikant a ir b punktus gautos vertės lyginamos su NRV, ir jeigu viena iš šių verčių neviršija NPV, tada atitiktis saugos reikalavimams laikoma priimtina. Jeigu šio reikalavimo nesilaikoma, tuo atveju taikomas antrasis procedūros etapas.

3.2.3. Antruoju vertinimo etapu atitiktis saugos reikalavimams laikoma priimtina, jeigu SVV neviršija NPV, pridėjus 20 % leidžiamųjų nuokrypių intervalą. Jeigu ši sąlyga neįvykdyta, Agentūra atitinkamos valstybės narės saugos institucijos prašo pateikti išsamią informaciją apie vieną sunkiausių padarinių sukėlusį eismo įvykį (ŽSSSS požiūriu), įvykusį per paskutinius stebėjimo metus, kaip nurodyta 3.1 skirsnyje, išskyrus tuos metus, kurie buvo pasirinkti nustatyti NPV.

Jeigu šis vienas eismo įvykis yra sunkesnis (vertinant pagal padarinius) nei vienas sunkiausias eismo įvykis, įtrauktas į duomenis, pagal kuriuos buvo nustatoma NPV, jo duomenys statistikos tikslams nenaudojami. Tada SSV skaičiuojamas iš naujo siekiant nustatyti, ar jo vertė patenka į minėtą leidžiamųjų nuokrypių intervalą. Jeigu taip, atitiktis saugos reikalavimams laikoma priimtina. Jeigu ne, taikomas trečiasis vertinimo etapas.

3.2.4. Trečiuoju vertinimo etapu nustatoma, ar tai pirmas kartas per paskutinius trejus metus, kai taikant antrąjį vertinimo etapą nebuvo gauta įrodymų, kad saugos reikalavimų laikymasis yra priimtinas. Jeigu taip, trečiojo vertinimo etapo rezultatas laikomas „teigiamu“. Kad ir koks bebūtų trečiojo etapo rezultatas, taikomas ketvirtasis etapas.

3.2.5. Ketvirtuoju vertinimo etapu nustatoma, ar traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis rimtų eismo įvykių skaičius, palyginti su ankstesniais metais, liko nepakitęs (arba sumažėjo). Atliekant šį vertinimą taikomas šis kriterijus: nustatoma, ar statistiniu atžvilgiu gerokai padidėjo traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis rimtų eismo įvykių skaičius. Šis padidėjimas vertinamas naudojant viršutinę Puasono leidžiamosios nuokrypos ribą, pagal kurią nustatomas priimtinas kintamumas, pagrįstas įvairiose valstybėse narėse įvykusių eismo įvykių skaičiumi.

Jeigu traukinio nuvažiuotam kilometrui tenkantis rimtų eismo įvykių skaičius neviršija minėtos leidžiamosios nuokrypos ribos, laikoma, kad statistinis padidėjimas nėra ryškus, ir šio vertinimo etapo rezultatas yra „teigiamas“.

Atsižvelgiant į pavojaus kategoriją, su kuria susijusios skirtingos NPV, kurių įgyvendinimas vertinamas, rimti eismo įvykiai, į kuriuos reikia atsižvelgti taikant šį vertinimo etapą yra šie:

a) pavojus keleiviams: visi su tuo susiję rimti eismo įvykiai;

b) pavojus personalui arba darbuotojams, įskaitant rangovo personalą: visi su tuo susiję rimti eismo įvykiai;

c) pavojus geležinkelio pervažų naudotojams: visi su tuo susiję rimti eismo įvykiai, įtraukti į kategoriją „eismo įvykiai pervažose“;

d) pavojus pašaliniams asmenims geležinkelio zonoje: visi su tuo susiję rimti eismo įvykiai, įtraukti į kategoriją „dėl judančių riedmenų įvykę eismo įvykiai, kurių metu nukentėjo žmonės“;

e) pavojus kitiems: visi su tuo susiję rimti eismo įvykiai;

f) visuomenei gresiantis pavojus: visi su tuo susiję rimti eismo įvykiai.

3.3. *Slenkamojo svertinio vidurkinimo procesas atliekant kasmetinį NPV įgyvendinimo vertinimą*

3.3.1. Kiekvienai valstybės narei ir kiekvienai pavojaus kategorijai, kurioms kiekvienais Y metais (pradedant nuo Y = 2010 m.), kai įgyvendinami 3.2 skirsnyje aprašyti vertinimo etapai, taikomas slenkamasis svertinis vidurkinimas (SSV), taikomi šie MWA_Y apskaičiavimo etapai:

a) metinių stebėjimo duomenų OBS^i apskaičiavimas naudojant atitinkamus 1 priedėlyje išvardytus rodiklius, kaip įvestį pateikus atitinkamų metų duomenis, gautus iš 1.1 skirsnyje nurodytų šaltinių (indeksas *i* žymi, kad naudojamos toliau pateikiamose formulėse apibrėžtos vertės);

b) apskaičiuojamas metinių stebėjimo duomenų OBS_i *n*–metų aritmetinis vidurkis (*AV*) [iš pradžių $n = 4$; nuo 2012 m. $n = 5$];

c) apskaičiuojama absoliučioji $ABSDIFF^i$ skirtumo vertė tarp kiekvienų metinių stebėjimo duomenų OBS^i ir *AV*. Jeigu $ABSDIFF^i < 0{,}01 * AV$, $ABSDIFF^i$ priskiriama pastovi $0{,}01 * AV$ dydžio vertė;

d) naudojant priešingą $ABSDIFF^i$ vertę apskaičiuojamas kiekvienų pavienių i metų svorio koeficientas (W^i);

e) SSV_Y apskaičiuojamas taip:

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

čia *i* yra natūralusis skaičius ir $\begin{cases} \text{if } Y = 2010 \text{ or } 2011\text{: } x = Y - 5;\ N = Y - 2 \\ \text{if } Y \geq 2012\text{: } x = Y - 6;\ N = Y - 2 \end{cases}$

1 PRIEDĖLIS

NPV ir BST matavimo vienetai

Pavojaus kategorija	Matavimo vienetai	Skaičiavimo matas
1. Keleiviai	1.1 Keleivių ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Keleivinių traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius	Keleivinių traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius
	1.2 Keleivių ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Keleivių nuvažiuotų kilometrų skaičius	Keleivių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius
2. Darbuotojai	Darbuotojų ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius	Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius
3. Geležinkelio pervažų naudotojai	3.1 Geležinkelio pervažų naudotojų ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius	Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius
	3.2 Geležinkelio pervažos naudotojų ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/[(Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius* Geležinkelio pervažų skaičius)/Kilometrais išreikštas geležinkelio bėgių kelių ilgis)]	(Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius* Geležinkelio pervažų skaičius)/Kilometrais išreikštas geležinkelio bėgių kelių ilgis
4. Kiti	„Kiti“ kategorijai priklausančių asmenų ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius	Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius
5. Pašaliniai asmenys geležinkelio zonoje	Pašalinių asmenų geležinkelio zonoje ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius	Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius
6. Visuomenė	Bendras ŽSSSS per metus dėl rimtų eismo įvykių/Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius	Traukinių per metus nuvažiuotų kilometrų skaičius

2 PRIEDĖLIS

Priedo 3.1.1 punkto a papunktyje nurodyta sprendimų priėmimo procedūros schema

