

ROZHODNUTÍ KOMISE**ze dne 19. července 2010****o společných bezpečnostních cílech podle článku 7 směrnice 2004/49/ES**

(oznámeno pod číslem K(2010) 4889)

(Text s významem pro EHP)

(2010/409/EU)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady 95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Směrnice o bezpečnosti železnic) ⁽¹⁾, a zejména na článek 7 uvedené směrnice,

s ohledem na doporučení Evropské agentury pro železnice k prvnímu souboru společných bezpečnostních cílů, doručené Komisi dne 18. září 2009,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu se směrnicí 2004/49/ES by měly být postupně zaváděny společné bezpečnostní cíle (CST), aby bylo zajištěno udržování a podle potřeby a proveditelnosti i zvyšování vysoké úrovně bezpečnosti. Tyto ukazatele by měly poskytnout nástroj pro posuzování úrovně bezpečnosti a výkonů provozovatelů na úrovni Unie i na úrovni členských států.

(2) Ustanovení čl. 3 písm. e) směrnice 2004/49/ES definuje CST jako úroveň bezpečnosti, jichž musí jednotlivé části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) a systém jako celek alespoň dosáhnout, vyjádřené v kritériích přijatelnosti rizika. Nicméně 7. bod odůvodnění rozhodnutí Komise 2009/460/ES ze dne 5. června 2009 o přijetí společné bezpečnostní metody posuzování stupně dosažení bezpečnostních cílů podle článku 6 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ⁽²⁾ stanoví, že vzhledem k nedostatku harmonizovaných a spolehlivých údajů o výkonu jednotlivých částí železničních systémů, které jsou v jednotlivých členských státech v provozu, dosaho-

vaném v oblasti bezpečnosti, není vypracování prvního souboru CST pro části železničního systému (např. konvenční železniční systém, vysokorychlostní železniční systém, dlouhé železniční tunely nebo tratě používané výhradně pro nákladní dopravu) v současné době možné.

(3) Ustanovení čl. 7 odst. 3 směrnice 2004/49/ES požaduje, aby byl první soubor návrhů CST založen na posouzení stávajících cílů a na výkonech železničních systémů v členských státech dosahovaných v oblasti bezpečnosti. Podle metody stanovené rozhodnutím 2009/460/ES má být první soubor CST založen na vnitrostátních referenčních hodnotách (NRV). Tyto hodnoty byly vypočítány s pomocí řad údajů založených na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 91/2003 ze dne 16. prosince 2002 o statistice železniční dopravy ⁽³⁾ a poskytnutých Eurostatem dne 6. března 2009 pro období 2004–2007. V souladu s oddílem 3 přílohy rozhodnutí 2009/460/ES by pro každou kategorii železničního rizika měla být maximální přípustná úroveň rizika v daném členském státě 1) NRV, pokud se NRV rovná příslušnému CST nebo je nižší, nebo 2) CST, pokud je NRV vyšší než příslušný CST.

(4) První soubor CST by měl být považován za první fázi procesu. Tímto prvním souborem se vytváří harmonizovaný a transparentní rámec pro účinné sledování a zachování evropského výkonu železnic dosahovaného v oblasti bezpečnosti.

(5) Opatření stanovená tímto rozhodnutím jsou v souladu se stanoviskem výboru uvedeného v čl. 27 odst. 1 směrnice 2004/49/ES,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1**Předmět a definice**

Toto rozhodnutí stanoví hodnoty prvního souboru společných bezpečnostních cílů založených na vnitrostátních referenčních hodnotách v souladu s čl. 7 odst. 3 směrnice 2004/49/ES a podle metody stanovené rozhodnutím 2009/460/ES.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44.

⁽²⁾ Úř. věst. L 150, 13.6.2009, s. 11.

⁽³⁾ Úř. věst. L 14, 21.1.2003, s. 1.

Pro účely tohoto rozhodnutí se užijí definice směrnice 2004/49/ES, nařízení (ES) č. 91/2003 a rozhodnutí 2009/460/ES.

Článek 2

Vnitrostátní referenční hodnoty

Vnitrostátní referenční hodnoty pro jednotlivé členské státy a pro jednotlivé kategorie rizika jsou stanoveny v kapitole 1 oddílech 1.1 až 1.6 přílohy.

Článek 3

Společné bezpečnostní cíle

První soubor společných bezpečnostních cílů pro jednotlivé kategorie rizika je stanoven v kapitole 2 přílohy.

Článek 4

Určení

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 19. července 2010.

Za Komisi
Siim KALLAS
místopředseda

PŘÍLOHA

1. Vnitrostátní referenční hodnoty (NRV)

1.1 NRV pro rizika pro cestující (NRV 1.1 a NRV 1.2)

Členský stát	NRV 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRV 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Belgie (BE)	53,60	0,456
Bulharsko (BG)	250,00	2,01
Česká republika (CZ)	40,60	0,688
Dánsko (DK)	7,55	0,0903
Německo (DE)	10,90	0,11
Estonsko (EE)	50,20	0,426
Irsko (IE)	6,22	0,0623
Řecko (EL)	54,00	0,485
Španělsko (ES)	40,90	0,391
Francie (FR)	21,90	0,109
Itálie (IT)	55,00	0,363
Lotyšsko (LV)	50,20	0,426
Litva (LT)	88,60	0,683
Lucembursko (LU)	28,80	0,225
Maďarsko (HU)	250,00	2,01
Nizozemsko (NL)	11,70	0,0941
Rakousko (AT)	29,00	0,335
Polsko (PL)	127,00	0,939
Portugalsko (PT)	33,90	0,267
Rumunsko (RO)	250,00	2,01
Slovinsko (SI)	11,80	0,175
Slovensko (SK)	17,70	0,275
Finsko (FI)	26,80	0,248
Švédsko (SE)	5,70	0,0557
Spojené království (UK)	6,22	0,0623

(*) NRV 1.1 vyjádřené jako: Počet úmrtí a vážených vážných zranění (FWSI) cestujících za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů v osobní dopravě za rok. Vlakokilometry v osobní dopravě se zde rozumí jednotka dopravy vztahující se výhradně k osobním vlakům.

(**) NRV 1.2 vyjádřené jako: Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod / Počet osobokilometrů za rok. FWSI se v poznámkách (*) a (**) rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.2 NRV pro rizika pro zaměstnance (NRV 2)

Členský stát	NRV 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgie (BE)	21,10
Bulharsko (BG)	11,00
Česká republika (CZ)	17,40
Dánsko (DK)	9,10
Německo (DE)	13,30
Estonsko (EE)	17,00
Irsko (IE)	8,33
Řecko (EL)	77,90
Španělsko (ES)	8,33
Francie (FR)	6,68
Itálie (IT)	22,50
Lotyšsko (LV)	55,10
Litva (LT)	36,90
Lucembursko (LU)	13,70
Maďarsko (HU)	11,90
Nizozemsko (NL)	6,69
Rakousko (AT)	25,40
Polsko (PL)	18,60
Portugalsko (PT)	76,00
Rumunsko (RO)	11,00
Slovinsko (SI)	31,00
Slovensko (SK)	1,50
Finsko (FI)	8,28
Švédsko (SE)	3,76
Spojené království (UK)	8,33

(*) NRV 2 vyjádřené jako: Počet FWSI zaměstnanců za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok. FWSI se zde rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.3 NRV pro rizika pro uživatele úrovniových přejezdů (NRV 3.1 a NRV 3.2)

Členský stát	NRV 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgie (BE)	143,0	neuvedeno
Bulharsko (BG)	124,0	neuvedeno
Česká republika (CZ)	302,0	neuvedeno
Dánsko (DK)	55,9	neuvedeno
Německo (DE)	69,9	neuvedeno
Estonsko (EE)	168,0	neuvedeno
Irsko (IE)	31,4	neuvedeno
Řecko (EL)	743,0	neuvedeno
Španělsko (ES)	131,0	neuvedeno
Francie (FR)	78,9	neuvedeno
Itálie (IT)	50,7	neuvedeno
Lotyšsko (LV)	240,0	neuvedeno
Litva (LT)	530,0	neuvedeno
Lucembursko (LU)	97,3	neuvedeno
Maďarsko (HU)	244,0	neuvedeno
Nizozemsko (NL)	128,0	neuvedeno
Rakousko (AT)	181,0	neuvedeno
Polsko (PL)	264,0	neuvedeno
Portugalsko (PT)	508,0	neuvedeno
Rumunsko (RO)	124,0	neuvedeno
Slovinsko (SI)	365,0	neuvedeno
Slovensko (SK)	249,0	neuvedeno
Finsko (FI)	151,0	neuvedeno
Švédsko (SE)	74,2	neuvedeno
Spojené království (UK)	23,0	neuvedeno

(*) NRV 3.1 vyjádřené jako: Počet FWSI uživatelů úrovniových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod/Počet vlakokilometrů za rok.

(**) NRV 3.2 vyjádřené jako: Počet FWSI uživatelů úrovniových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod / [(Počet vlakokilometrů za rok $\times$ počet úrovniových přejezdů/km koleji)]. Údaje o počtu úrovniových přejezdů a km koleji nebyly při výběru dat dostatečně spolehlivé (většina členských států udala společné bezpečnostní ukazatele v km trati namísto km koleji).

FWSI se v poznámkách (*) a (**) rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.4 NRV pro rizika pro osoby spadající do kategorie „ostatní“ (NRV 4)

Členský stát	NRV 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgie (BE)	1,90
Bulharsko (BG)	6,45
Česká republika (CZ)	5,28
Dánsko (DK)	10,30
Německo (DE)	4,41
Estonsko (EE)	18,50
Irsko (IE)	6,98
Řecko (EL)	6,45
Španělsko (ES)	4,93
Francie (FR)	6,98
Itálie (IT)	6,98
Lotyšsko (LV)	18,50
Litva (LT)	18,50
Lucembursko (LU)	4,43
Maďarsko (HU)	6,45
Nizozemsko (NL)	3,16
Rakousko (AT)	14,20
Polsko (PL)	18,50
Portugalsko (PT)	4,93
Rumunsko (RO)	6,45
Slovinsko (SI)	7,14
Slovensko (SK)	5,28
Finsko (FI)	10,30
Švédsko (SE)	10,30
Spojené království (UK)	6,98

(*) NRV 4 vyjádřené jako: Roční počet FWSI osob spadajících do kategorie „ostatní“ v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok. FWSI se zde rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.5 NRV pro rizika pro nepovoláné osoby v prostoru železnic (NRV 5)

Členský stát	NRV 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgie (BE)	75,5
Bulharsko (BG)	190,0
Česká republika (CZ)	657,0
Dánsko (DK)	134,0
Německo (DE)	106,0
Estonsko (EE)	1 850,0
Irsko (IE)	94,7
Řecko (EL)	906,0
Španělsko (ES)	184,0
Francie (FR)	69,7
Itálie (IT)	122,0
Lotyšsko (LV)	1 520,0
Litva (LT)	2 030,0
Lucembursko (LU)	83,7
Maďarsko (HU)	534,0
Nizozemsko (NL)	28,2
Rakousko (AT)	117,0
Polsko (PL)	1 110,0
Portugalsko (PT)	948,0
Rumunsko (RO)	190,0
Slovinsko (SI)	273,0
Slovensko (SK)	477,0
Finsko (FI)	294,0
Švédsko (SE)	98,1
Spojené království (UK)	94,7

(*) NRV 5 vyjádřené jako: Roční počet FWSI nepovoláných osob v prostoru železnic v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok. FWSI se zde rozumí tak, jak jsou definována v čl. 3 písm. d) rozhodnutí 2009/460/ES.

1.6 NRV pro rizika pro společnost (NRV 6)

Členský stát	NRV 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgie (BE)	273,0
Bulharsko (BG)	364,0
Česká republika (CZ)	1 010,0
Dánsko (DK)	218,0
Německo (DE)	206,0
Estonsko (EE)	2 320,0
Irsko (IE)	131,0
Řecko (EL)	1 820,0
Španělsko (ES)	351,0
Francie (FR)	179,0
Itálie (IT)	235,0
Lotyšsko (LV)	1 850,0
Litva (LT)	2 510,0
Lucembursko (LU)	219,0
Maďarsko (HU)	1 000,0
Nizozemsko (NL)	166,0
Rakousko (AT)	354,0
Polsko (PL)	1 530,0
Portugalsko (PT)	1 510,0
Rumunsko (RO)	364,0
Slovinsko (SI)	697,0
Slovensko (SK)	740,0
Finsko (FI)	461,0
Švédsko (SE)	188,0
Spojené království (UK)	131,0

(*) NRV 6 vyjádřené jako: Celkový počet FWSI za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok.
Celkovým počtem FWSI se zde rozumí součet všech FWSI, které byly brány v úvahu při výpočtu všech ostatních NRV.

2. Hodnoty přiřazené prvnímu souboru CST

Kategorie rizika	Hodnota CST ($\times 10^{-9}$)		Měrné jednotky
Rizika pro cestující	CST 1.1	250,0	Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů v osobní dopravě za rok
	CST 1.2	2,01	Počet FWSI cestujících za rok v důsledku vážných nehod / Počet osobokilometrů za rok
Rizika pro zaměstnance	CST 2	77,9	Počet FWSI zaměstnanců za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok
Rizika pro uživatele úrovnových přejezdů	CST 3.1	743,0	Počet FWSI uživatelů úrovnových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakových kilometrů za rok
	CST 3.2	neuvedeno (*)	Počet FWSI uživatelů úrovnových přejezdů za rok v důsledku vážných nehod / [(Počet vlakových kilometrů za rok $\times$ počet úrovnových přejezdů)/km kolejí]
Rizika pro „ostatní“	CST 4	18,5	Roční počet FWSI osob spadajících do kategorie „ostatní“ v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok
Rizika pro nepovolané osoby v prostoru železnic	CST 5	2 030,0	Roční počet FWSI nepovolaných osob v prostoru železnic v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok
Rizika pro společnost jako celek	CST 6	2 510,0	Celkový počet FWSI za rok v důsledku vážných nehod / Počet vlakokilometrů za rok

(*) Údaje o počtu úrovnových přejezdů a km kolejí, nezbytné pro výpočet tohoto CST, nebyly při výběru dat dostatečně spolehlivé (např. většina členských států předala údaje vyjádřené v km trati namísto km kolejí, atd.).