

BESCHLUSS DER KOMMISSION**vom 19. Juli 2010****zu gemeinsamen Sicherheitszielen gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates***(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 4889)***(Text von Bedeutung für den EWR)**

(2010/409/EU)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 7,

gestützt auf die Empfehlung der Europäischen Eisenbahngentur zur ersten Reihe von gemeinsamen Sicherheitszielen, die der Kommission am 18. September 2009 übergeben wurde,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Gemäß der Richtlinie 2004/49/EG sollten gemeinsame Sicherheitsziele (CST) schrittweise eingeführt werden, damit ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet und die Sicherheit, soweit erforderlich und praktikabel, verbessert wird. Sie sollten ein Instrumentarium an die Hand geben, das eine Bewertung des Sicherheitsniveaus sowie der Leistung der Betreiber auf der Ebene der Union und in den Mitgliedstaaten ermöglicht.
- (2) In Artikel 3 Buchstabe e der Richtlinie 2004/49/EG sind gemeinsame Sicherheitsziele (CST) definiert als die — in Form von Kriterien für die Risikoakzeptanz ausgedrückten — Sicherheitsniveaus, die die einzelnen Bereiche des Eisenbahnsystems (wie das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) und das Gesamtsystem mindestens erreichen müssen. In Erwägungsgrund 7 der Entscheidung 2009/460/EG der Kommission vom 5. Juni 2009 über den Erlass einer gemeinsamen Sicherheitsmethode zur Bewertung der Erreichung gemeinsamer Sicherheitsziele gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ ist jedoch ausgeführt, dass aufgrund des Mangels an harmonisierten und zuverlässigen Daten über die sicherheitsbezogene Leistungsfähigkeit von Teilen des Eisenbahnsystems, die in den verschiedenen Mitgliedstaaten betrieben werden, die Festlegung der ersten Reihe von

CST für Teile des Eisenbahnsystems (wie für das konventionelle Eisenbahnsystem, das Hochgeschwindigkeitsbahnsystem, lange Eisenbahntunnel oder Strecken, die ausschließlich für den Güterverkehr genutzt werden) nicht möglich ist.

- (3) Nach Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG soll die erste CST-Reihe auf einer Untersuchung der bestehenden Ziele und sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit des Eisenbahnsystems in den Mitgliedstaaten beruhen. Gemäß der mit der Entscheidung 2009/460/EG festgelegten Methode sollen der ersten CST-Reihe nationale Referenzwerte (NRV) zugrunde gelegt werden. Sie wurde anhand von Datenreihen berechnet, denen die Verordnung (EG) Nr. 91/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2002 über die Statistik des Eisenbahnverkehrs ⁽³⁾ zugrunde liegt und die von Eurostat am 6. März 2009 für den Zeitraum 2004-2007 vorgelegt wurden. Für jede Eisenbahn-Risikokategorie sollte das höchstzulässige Niveau für einen Mitgliedstaat gemäß Abschnitt 3 des Anhangs der Entscheidung 2009/460/EG 1. dem nationalen Referenzwert entsprechen, falls dieser gleich dem entsprechenden gemeinsamen Sicherheitsziel ist oder darunter liegt, oder 2. dem gemeinsamen Sicherheitsziel entsprechen, falls der nationale Referenzwert über dem entsprechenden gemeinsamen Sicherheitsziel liegt.
- (4) Die erste CST-Reihe ist als erster Schritt eines umfassenderen Prozesses anzusehen. Mit dieser ersten Reihe wird ein harmonisierter und transparenter Rahmen für eine effiziente Überwachung und Aufrechterhaltung der sicherheitsbezogenen Leistungsfähigkeit der europäischen Eisenbahnen geschaffen.
- (5) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen stehen in Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 27 Absatz 1 der Richtlinie 2004/49/EG eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1***Gegenstand und Begriffsbestimmungen**

Mit diesem Beschluss werden die Werte der ersten Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele (CST) auf der Grundlage nationaler Referenzwerte (NRV) im Einklang mit Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 2004/49/EG und gemäß der durch die Entscheidung 2009/460/EG festgelegten Methodik bestimmt.

⁽¹⁾ ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44.

⁽²⁾ ABl. L 150 vom 13.6.2009, S. 11.

⁽³⁾ ABl. L 14 vom 21.1.2003, S. 1.

Für die Zwecke dieses Beschlusses gelten die Begriffsbestimmungen der Richtlinie 2004/49/EG, der Verordnung (EG) Nr. 91/2003 und der Entscheidung 2009/460/EG.

Artikel 2

Nationale Referenzwerte

Die nationalen Referenzwerte (NRV) für die verschiedenen Mitgliedstaaten und Risikokategorien sind in Kapitel 1 Abschnitt 1.1 bis 1.6 des Anhangs festgelegt.

Artikel 3

Gemeinsame Sicherheitsziele

Die erste Reihe gemeinsamer Sicherheitsziele (CST) für die verschiedenen Risikokategorien ist in Kapitel 2 des Anhangs festgelegt.

Artikel 4

Adressaten

Dieser Beschluss ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 19. Juli 2010

Für die Kommission

Siiim KALLAS

Vizepräsident

ANHANG

1. Nationale Referenzwerte (NRV)

1.1. NRV für Risiken für Fahrgäste (NRV 1.1 und NRV 1.2)

Mitgliedstaat	NRV 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRV 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Belgien (BE)	53,60	0,456
Bulgarien (BG)	250,00	2,01
Tschechische Republik (CZ)	40,60	0,688
Dänemark (DK)	7,55	0,0903
Deutschland (DE)	10,90	0,11
Estland (EE)	50,20	0,426
Irland (IRL)	6,22	0,0623
Griechenland (EL)	54,00	0,485
Spanien (ES)	40,90	0,391
Frankreich (FR)	21,90	0,109
Italien (IT)	55,00	0,363
Lettland (LV)	50,20	0,426
Litauen (LT)	88,60	0,683
Luxemburg (LU)	28,80	0,225
Ungarn (HU)	250,00	2,01
Niederlande (NL)	11,70	0,0941
Österreich (AT)	29,00	0,335
Polen (PL)	127,00	0,939
Portugal (PT)	33,90	0,267
Rumänien (RO)	250,00	2,01
Slowenien (SI)	11,80	0,175
Slowakei (SK)	17,70	0,275
Finnland (FI)	26,80	0,248
Schweden (SE)	5,70	0,0557
Vereinigtes Königreich (UK)	6,22	0,0623

(*) NRV 1.1 ausgedrückt als: Anzahl der Todesfälle und gewichteten schweren Verletzungen (FWSI) von Fahrgästen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenzugkilometer pro Jahr. Personenzugkilometer ist hier als Maßeinheit für den Verkehr ausschließlich in Bezug auf Personenzüge zu verstehen.

(**) NRV 1.2 ausgedrückt als: Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenkilometer pro Jahr. FWSI sind in (*) und (**) zu verstehen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.2. NRV für Risiken für Bedienstete (NRV 2)

Mitgliedstaat	NRV 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgien (BE)	21,10
Bulgarien (BG)	11,00
Tschechische Republik (CZ)	17,40
Dänemark (DK)	9,10
Deutschland (DE)	13,30
Estland (EE)	17,00
Irland (IRL)	8,33
Griechenland (EL)	77,90
Spanien (ES)	8,33
Frankreich (FR)	6,68
Italien (IT)	22,50
Lettland (LV)	55,10
Litauen (LT)	36,90
Luxemburg (LU)	13,70
Ungarn (HU)	11,90
Niederlande (NL)	6,69
Österreich (AT)	25,40
Polen (PL)	18,60
Portugal (PT)	76,00
Rumänien (RO)	11,00
Slowenien (SI)	31,00
Slowakei (SK)	1,50
Finnland (FI)	8,28
Schweden (SE)	3,76
Vereinigtes Königreich (UK)	8,33

(*) NRV 2 ausgedrückt als: Anzahl der Bediensteten-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr. FWSI sind hier zu verstehen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.3. NRV für Risiken für Benutzer von Bahnübergängen (NRV 3.1 und NRV 3.2)

Mitgliedstaat	NRV 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgien (BE)	143,0	n. a.
Bulgarien (BG)	124,0	n. a.
Tschechische Republik (CZ)	302,0	n. a.
Dänemark (DK)	55,9	n. a.
Deutschland (DE)	69,9	n. a.
Estland (EE)	168,0	n. a.
Irland (IRL)	31,4	n. a.
Griechenland (EL)	743,0	n. a.
Spanien (ES)	131,0	n. a.
Frankreich (FR)	78,9	n. a.
Italien (IT)	50,7	n. a.
Lettland (LV)	240,0	n. a.
Litauen (LT)	530,0	n. a.
Luxemburg (LU)	97,3	n. a.
Ungarn (HU)	244,0	n. a.
Niederlande (NL)	128,0	n. a.
Österreich (AT)	181,0	n. a.
Polen (PL)	264,0	n. a.
Portugal (PT)	508,0	n. a.
Rumänien (RO)	124,0	n. a.
Slowenien (SI)	365,0	n. a.
Slowakei (SK)	249,0	n. a.
Finnland (FI)	151,0	n. a.
Schweden (SE)	74,2	n. a.
Vereinigtes Königreich (UK)	23,0	n. a.

(*) NRV 3.1 ausgedrückt als: Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr.

(**) NRV 3.2 ausgedrückt als: Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/[(Anzahl der Zugkilometer pro Jahr \times Anzahl der Bahnübergänge)/Gleiskilometer]. Die Daten zur Anzahl der Bahnübergänge und Gleiskilometer waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht ausreichend zuverlässig (die meisten Mitgliedstaaten haben Daten für die gemeinsamen Sicherheitsindikatoren auf der Basis von Streckenkilometern statt Gleiskilometern gemeldet).

FWSI sind in (*) und (**) zu verstehen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.4. NRV für Risiken für „sonstige Personen“ (NRV 4)

Mitgliedstaat	NRV 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgien (BE)	1,90
Bulgarien (BG)	6,45
Tschechische Republik (CZ)	5,28
Dänemark (DK)	10,30
Deutschland (DE)	4,41
Estland (EE)	18,50
Irland (IRL)	6,98
Griechenland (EL)	6,45
Spanien (ES)	4,93
Frankreich (FR)	6,98
Italien (IT)	6,98
Lettland (LV)	18,50
Litauen (LT)	18,50
Luxemburg (LU)	4,43
Ungarn (HU)	6,45
Niederlande (NL)	3,16
Österreich (AT)	14,20
Polen (PL)	18,50
Portugal (PT)	4,93
Rumänien (RO)	6,45
Slowenien (SI)	7,14
Slowakei (SK)	5,28
Finnland (FI)	10,30
Schweden (SE)	10,30
Vereinigtes Königreich (UK)	6,98

(*) NRV 4 ausgedrückt als: jährliche Anzahl der FWSI von Personen, die der Kategorie „Sonstige Personen“ angehören, aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr. FWSI sind hier zu verstehen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.5. NRV für Risiken für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen (NRV 5)

Mitgliedstaat	NRV 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgien (BE)	75,5
Bulgarien (BG)	190,0
Tschechische Republik (CZ)	657,0
Dänemark (DK)	134,0
Deutschland (DE)	106,0
Estland (EE)	1 850,0
Irland (IRL)	94,7
Griechenland (EL)	906,0
Spanien (ES)	184,0
Frankreich (FR)	69,7
Italien (IT)	122,0
Lettland (LV)	1 520,0
Litauen (LT)	2 030,0
Luxemburg (LU)	83,7
Ungarn (HU)	534,0
Niederlande (NL)	28,2
Österreich (AT)	117,0
Polen (PL)	1 110,0
Portugal (PT)	948,0
Rumänien (RO)	190,0
Slowenien (SI)	273,0
Slowakei (SK)	477,0
Finnland (FI)	294,0
Schweden (SE)	98,1
Vereinigtes Königreich (UK)	94,7

(*) NRV 5 ausgedrückt als: Anzahl der FWSI von Unbefugten auf Eisenbahnanlagen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr. FWSI sind hier zu verstehen gemäß der Begriffsbestimmung von Artikel 3 Buchstabe d der Entscheidung 2009/460/EG.

1.6. NRV für Risiken für die gesamte Gesellschaft (NRV 6)

Mitgliedstaat	NRV 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgien (BE)	273,0
Bulgarien (BG)	364,0
Tschechische Republik (CZ)	1 010,0
Dänemark (DK)	218,0
Deutschland (DE)	206,0
Estland (EE)	2 320,0
Irland (IRL)	131,0
Griechenland (EL)	1 820,0
Spanien (ES)	351,0
Frankreich (FR)	179,0
Italien (IT)	235,0
Lettland (LV)	1 850,0
Litauen (LT)	2 510,0
Luxemburg (LU)	219,0
Ungarn (HU)	1 000,0
Niederlande (NL)	166,0
Österreich (AT)	354,0
Polen (PL)	1 530,0
Portugal (PT)	1 510,0
Rumänien (RO)	364,0
Slowenien (SI)	697,0
Slowakei (SK)	740,0
Finnland (FI)	461,0
Schweden (SE)	188,0
Vereinigtes Königreich (UK)	131,0

(*) NRV 6 ausgedrückt als: Gesamtzahl der FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr. Die Gesamtzahl der FWSI ist hier zu verstehen als Summe aller FWSI, die zur Berechnung aller anderen NRV herangezogen werden.

2. Der ersten CST-Reihe zugewiesene Werte

Risikokategorie	CST-Wert ($\times 10^{-9}$)		Maßeinheiten
	CST	Wert	
Risiko für Fahrgäste	CST 1.1	250,0	Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenzugkilometer pro Jahr
	CST 1.2	2,01	Anzahl der Fahrgast-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Personenkilometer pro Jahr
Risiko für Bedienstete	CST 2	77,9	Anzahl der Bediensteten-FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
Risiko für Benutzer von Bahnübergängen	CST 3.1	743,0	Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
	CST 3.2	n.a. (*)	Anzahl der FWSI von Benutzern von Bahnübergängen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/[(Anzahl der Zugkilometer pro Jahr \times Anzahl der Bahnübergänge)/Gleiskilometer]
Risiko für „sonstige Personen“	CST 4	18,5	Jährliche Anzahl der FWSI von Personen, die der Kategorie „Sonstige Personen“ angehören, aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
Risiko für Unbefugte auf Eisenbahnanlagen	CST 5	2 030,0	Anzahl der FWSI von Unbefugten auf Eisenbahnanlagen pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr
Risiko für die gesamte Gesellschaft	CST 6	2 510,0	Gesamtzahl der FWSI pro Jahr aufgrund schwerer Unfälle/Anzahl der Zugkilometer pro Jahr

(*) Die Daten zur Anzahl der Bahnübergänge und Gleiskilometer, die zur Berechnung dieses CST erforderlich sind, waren zum Zeitpunkt der Datenerhebung nicht ausreichend zuverlässig (z. B. haben die meisten Mitgliedstaaten Streckenkilometer statt Gleiskilometer gemeldet usw.).