DECYZJA KOMISJI

z dnia 19 lipca 2010 r.

w sprawie wspólnych wymagań bezpieczeństwa, o których mowa w art. 7 dyrektywy 2004/49/WE

(notyfikowana jako dokument nr C(2010) 4889)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2010/409/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) [1], w szczególności jej art. 7,

uwzględniając zalecenie Europejskiej Agencji Kolejowej w sprawie pierwszego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa, przedstawione Komisji w dniu 18 września 2009 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) należy wprowadzać stopniowo, aby zapewnić zachowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz jego poprawę, gdy jest to konieczne i możliwe. Powinny one zapewnić narzędzia do oceny poziomu bezpieczeństwa i działalności operatorów na poziomie Unii, jak również w państwach członkowskich.

(2) W art. 3 lit. e) dyrektywy 2004/49/WE CST zdefiniowano jako minimalne poziomy bezpieczeństwa, które muszą być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (takie jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka. Jednak w motywie 7 decyzji Komisji 2009/460/WE z dnia 5 czerwca 2009 r. dotyczącej przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady [2] stwierdza się, że ze względu na brak zharmonizowanych, wiarygodnych danych dotyczących poziomu bezpieczeństwa części systemu kolejowego, które funkcjonują w różnych państwach członkowskich, opracowanie pierwszego pakietu CST dla części systemu kolejowego (takich jak system kolei konwencjonalnej, system kolei dużych prędkości, długie tunele lub linie przeznaczone wyłącznie do transportu towarów) nie jest obecnie możliwe.

(3) Zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE pierwszy pakiet CST powinien opierać się na sprawdzeniu istniejących wymagań i stanu bezpieczeństwa systemów kolejowych w państwach członkowskich. Zgodnie z metodyką określoną w decyzji 2009/460/WE pierwszy pakiet wspólnych wymagań bezpieczeństwa ma opierać się na krajowych wartościach referencyjnych (NRV). Został on obliczony przy wykorzystaniu serii danych przekazywanych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 91/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego [3] i przedstawiony przez Eurostat w dniu 6 marca 2009 r. za okres 2004–2007. Dla każdej kategorii ryzyka kolejowego maksymalny tolerowany poziom ryzyka dla każdego państwa członkowskiego powinien wynosić (1) NRV, jeśli NRV jest równa lub niższa od odpowiedniego CST lub (2) CST, jeśli NRV jest wyższa od odpowiedniego CST, zgodnie z pkt 3 załącznika do decyzji 2009/460/WE.

(4) Pierwszy pakiet CST należy traktować jako pierwszy krok w procesie polegającym na wprowadzeniu zharmonizowanych i przejrzystych ram w celu monitorowania i zachowania poziomu bezpieczeństwa kolei europejskich.

(5) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 27 ust. 1 dyrektywy 2004/49/WE,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Cel i definicje

Niniejsza decyzja ustanawia wartości dla pierwszego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa w oparciu o krajowe wartości referencyjne, zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2004/49/WE, zgodnie z metodyką określoną w decyzji 2009/460/WE.

[1] Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44.
[2] Dz.U. L 150 z 13.6.2009, s. 11.
[3] Dz.U. L 14 z 21.1.2003, s. 1.

Do celów niniejszej decyzji stosuje się definicje z dyrektywy 2004/49/WE, rozporządzenia (WE) nr 91/2003 i decyzji 2009/460/WE.

Artykuł 2

Krajowe wartości referencyjne

Krajowe wartości referencyjne dla poszczególnych państw członkowskich oraz dla różnych kategorii ryzyka są określone w pkt 1.1–1.6 rozdziału 1 załącznika.

Artykuł 3

Wspólne wymagania bezpieczeństwa

Pierwszy pakiet wspólnych wymagań bezpieczeństwa dla różnych kategorii ryzyka jest określony w rozdziale 2 załącznika.

Artykuł 4

Adresaci

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 lipca 2010 r.

W imieniu Komisji
Siim KALLAS
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. **Krajowe wartości referencyjne (NRV)**

1.1. *NRV dla ryzyka dla pasażerów (NRV 1.1 i NRV 1.2)*

Państwo członkowskie	NRV 1.1 (10^{-9}) (*)	NRV 1.2 (10^{-9}) (**)
Belgia (BE)	53,60	0,456
Bułgaria (BG)	250,00	2,01
Republika Czeska (CZ)	40,60	0,688
Dania (DK)	7,55	0,0903
Niemcy (DE)	10,90	0,11
Estonia (EE)	50,20	0,426
Irlandia (IE)	6,22	0,0623
Grecja (EL)	54,00	0,485
Hiszpania (ES)	40,90	0,391
Francja (FR)	21,90	0,109
Włochy (IT)	55,00	0,363
Łotwa (LV)	50,20	0,426
Litwa (LT)	88,60	0,683
Luksemburg (LU)	28,80	0,225
Węgry (HU)	250,00	2,01
Niderlandy (NL)	11,70	0,0941
Austria (AT)	29,00	0,335
Polska (PL)	127,00	0,939
Portugalia (PT)	33,90	0,267
Rumunia (RO)	250,00	2,01
Słowenia (SI)	11,80	0,175
Słowacja (SK)	17,70	0,275
Finlandia (FI)	26,80	0,248
Szwecja (SE)	5,70	0,0557
Zjednoczone Królestwo (UK)	6,22	0,0623

(*) NRV1.1 wyrażona jako: Liczba ofiar śmiertelnych i ważonych poważnych obrażeń (FWSI) wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg pasażerski-km" rocznie Pociąg pasażerski-km oznacza tutaj jednostkę miary odpowiadającą ruchowi jedynie pociągów pasażerskich.

(**) NRV1.2 wyrażona jako: Liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pasażer-km" rocznie.

W uwagach (*) i (**) FWSI są rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.2. *NRV dla ryzyka dla pracowników (NRV 2)*

Państwo członkowskie	NRV 2 (10^{-9}) (*)
Belgia (BE)	21,10
Bułgaria (BG)	11,00
Republika Czeska (CZ)	17,40
Dania (DK)	9,10
Niemcy (DE)	13,30
Estonia (EE)	17,00
Irlandia (IE)	8,33
Grecja (EL)	77,90
Hiszpania (ES)	8,33
Francja (FR)	6,68
Włochy (IT)	22,50
Łotwa (LV)	55,10
Litwa (LT)	36,90
Luksemburg (LU)	13,70
Węgry (HU)	11,90
Niderlandy (NL)	6,69
Austria (AT)	25,40
Polska (PL)	18,60
Portugalia (PT)	76,00
Rumunia (RO)	11,00
Słowenia (SI)	31,00
Słowacja (SK)	1,50
Finlandia (FI)	8,28
Szwecja (SE)	3,76
Zjednoczone Królestwo (UK)	8,33

(*) NRV 2 wyrażona jako: Liczba FWSI wśród pracowników rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km" rocznie.
FWSI są tu rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.3. *NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (NRV 3.1 i NRV 3.2)*

Państwo członkowskie	NRV 3.1 (10^{-9}) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgia (BE)	143,0	n.d.
Bułgaria (BG)	124,0	n.d.
Republika Czeska (CZ)	302,0	n.d.
Dania (DK)	55,9	n.d.
Niemcy (DE)	69,9	n.d.
Estonia (EE)	168,0	n.d.
Irlandia (IE)	31,4	n.d.
Grecja (EL)	743,0	n.d.
Hiszpania (ES)	131,0	n.d.
Francja (FR)	78,9	n.d.
Włochy (IT)	50,7	n.d.
Łotwa (LV)	240,0	n.d.
Litwa (LT)	530,0	n.d.
Luksemburg (LU)	97,3	n.d.
Węgry (HU)	244,0	n.d.
Niderlandy (NL)	128,0	n.d.
Austria (AT)	181,0	n.d.
Polska (PL)	264,0	n.d.
Portugalia (PT)	508,0	n.d.
Rumunia (RO)	124,0	n.d.
Słowenia (SI)	365,0	n.d.
Słowacja (SK)	249,0	n.d.
Finlandia (FI)	151,0	n.d.
Szwecja (SE)	74,2	n.d.
Zjednoczone Królestwo (UK)	23,0	n.d.

(*) NRV 3.1 wyrażona jako: Liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km" rocznie.

(**) NRV 3.2 wyrażona jako: Liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/[(liczba jednostek „pociąg-km" rocznie *liczba przejazdów kolejowych)/tor-km)]. Dane dotyczące liczby przejazdów i tor-km nie były wystarczająco wiarygodne w czasie gromadzenia danych (większość państw członkowskich przekazała dane CSI dotyczące km linii zamiast tor-km).

W uwagach (*) i (**) FWSI są rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.4. *NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby" (NRV 4)*

Państwo członkowskie	NRV 4 (10^{-9}) (*)
Belgia (BE)	1,90
Bułgaria (BG)	6,45
Republika Czeska (CZ)	5,28
Dania (DK)	10,30
Niemcy (DE)	4,41
Estonia (EE)	18,50
Irlandia (IE)	6,98
Grecja (EL)	6,45
Hiszpania (ES)	4,93
Francja (FR)	6,98
Włochy (IT)	6,98
Łotwa (LV)	18,50
Litwa (LT)	18,50
Luksemburg (LU)	4,43
Węgry (HU)	6,45
Niderlandy (NL)	3,16
Austria (AT)	14,20
Polska (PL)	18,50
Portugalia (PT)	4,93
Rumunia (RO)	6,45
Słowenia (SI)	7,14
Słowacja (SK)	5,28
Finlandia (FI)	10,30
Szwecja (SE)	10,30
Zjednoczone Królestwo (UK)	6,98

(*) NRV 4 wyrażona jako: Roczna liczba FWSI wśród osób w kategorii „inne osoby" wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km" rocznie. FWSI są tu rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.5. *NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolei (NRV 5)*

Państwo członkowskie	NRV 5 (10^{-9}) (*)
Belgia (BE)	75,5
Bułgaria (BG)	190,0
Republika Czeska (CZ)	657,0
Dania (DK)	134,0
Niemcy (DE)	106,0
Estonia (EE)	1 850,0
Irlandia (IE)	94,7
Grecja (EL)	906,0
Hiszpania (ES)	184,0
Francja (FR)	69,7
Włochy (IT)	122,0
Łotwa (LV)	1 520,0
Litwa (LT)	2 030,0
Luksemburg (LU)	83,7
Węgry (HU)	534,0
Niderlandy (NL)	28,2
Austria (AT)	117,0
Polska (PL)	1 110,0
Portugalia (PT)	948,0
Rumunia (RO)	190,0
Słowenia (SI)	273,0
Słowacja (SK)	477,0
Finlandia (FI)	294,0
Szwecja (SE)	98,1
Zjednoczone Królestwo (UK)	94,7

(*) NRV 5 wyrażona jako: Liczba FWSI wśród nieupoważnionych osób na terenie kolei rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km" rocznie. FWSI są tu rozumiane zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. d) decyzji 2009/460/WE.

1.6. *NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (NRV 6)*

Państwo członkowskie:	NRV 6 (10^{-9}) (*)
Belgia (BE)	273,0
Bułgaria (BG)	364,0
Republika Czeska (CZ)	1 010,0
Dania (DK)	218,0
Niemcy (DE)	206,0
Estonia (EE)	2 320,0
Irlandia (IE)	131,0
Grecja (EL)	1 820,0
Hiszpania (ES)	351,0
Francja (FR)	179,0
Włochy (IT)	235,0
Łotwa (LV)	1 850,0
Litwa (LT)	2 510,0
Luksemburg (LU)	219,0
Węgry (HU)	1 000,0
Niderlandy (NL)	166,0
Austria (AT)	354,0
Polska (PL)	1 530,0
Portugalia (PT)	1 510,0
Rumunia (RO)	364,0
Słowenia (SI)	697,0
Słowacja (SK)	740,0
Finlandia (FI)	461,0
Szwecja (SE)	188,0
Zjednoczone Królestwo (UK)	131,0

(*) NRV 6 wyrażona jako: Całkowita liczba FWSI rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km" rocznie. Całkowita liczba FWSI jest tu rozumiana jako suma wszystkich FWSI uwzględnianych przy obliczaniu wszystkich pozostałych NVR.

2. **Wartości przypisywane pierwszemu pakietowi CST**

Kategoria ryzyka	Wartość CST (10^{-9})		Jednostka obliczeniowa
Ryzyko dla pasażerów	CST 1.1	250,0	Liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg pasażerski-km” rocznie
	CST 1.2	2,01	Liczba FWSI wśród pasażerów rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pasażer-km” rocznie
Ryzyko dla pracowników	CST 2	77,9	Liczba FWSI wśród pracowników rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
Ryzyko dla użytkowników przejazdu kolejowego	CST 3.1	743,0	Liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
	CST 3.2	n.d. (*)	Liczba FWSI wśród użytkowników przejazdu kolejowego rocznie wynikająca z poważnych wypadków/[(liczba jednostek „pociąg-km” rocznie * liczba przejazdów kolejowych)/tor-km)].
Ryzyko dla innych osób	CST 4	18,5	Roczna liczba FWSI wśród osób w kategorii „inne osoby” wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
Ryzyko dla nieupoważnionych osób na terenie kolei	CST 5	2 030,0	Liczba FWSI wśród nieupoważnionych osób na terenie kolei rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie
Ryzyko dla ogółu społeczeństwa	CST 6	2 510,0	Całkowita liczba FWSI rocznie wynikająca z poważnych wypadków/liczba jednostek „pociąg-km” rocznie

(*) Dane dotyczące liczby przejazdów i tor-km, niezbędnie do obliczenia tego CST, nie były wystarczająco wiarygodne w czasie gromadzenia danych (np. większość państw członkowskich przekazała dane dotyczące km linii zamiast tor-km itd.).