

РЕШЕНИЕ НА КОМИСИЯТА

от 19 юли 2010 година

относно общите критерии за безопасност, посочени в член 7 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета

(нотифицирано под номер C(2010) 4889)

(текст от значение за ЕИП)

(2010/409/ЕС)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

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 7 от нея,

като взе предвид препоръката на Европейската железопътна агенция относно първия комплект от общи критерии за безопасност, предаден на Комисията на 18 септември 2009 г.,

като има предвид, че:

(1) В съответствие с Директива 2004/49/ЕО общите критерии за безопасност (ОКБ) следва да се въвеждат постепенно, за да се гарантира поддържането на високо ниво на безопасност и, когато е целесъобразно и възможно, подобряването на това ниво. Те следва да осигурят средства за оценка на нивото на безопасност и на работата на операторите на равнището на Съюза, както и в отделните държави-членки.

(2) В член 3, буква д) от Директива 2004/49/ЕО ОКБ са определени като минималните нива на безопасност, които трябва да бъдат достигнати от различните части на железопътната система (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт), както и от системата като цяло, изразени като критерии за приемлив риск. В съображение 7 към Решение 2009/460/ЕО на Комисията от 5 юни 2009 г. за приемане на общ метод в областта на техниката за безопасност, с който да се оценява постигането на критериите за безопасност, съгласно член 6 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽²⁾, е посочено обаче, че поради липсата на хармонизирани и надеждни данни за нивото на безопасност на

частите на железопътните системи, които се експлоатират в различните държави-членки, разработването на първия комплект от ОКБ за части от железопътната система (като например конвенционалната железопътна система, високоскоростната железопътна система или железопътните линии, използвани единствено за товарен транспорт) не е осъществимо.

(3) Член 7, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО изисква първият комплект от ОКБ да се основава на изпитване на съществуващите критерии и нивото на безопасност на железопътните системи в държавите-членки. Съгласно методиката, установена с Решение 2009/460/ЕО, първият комплект от ОКБ трябва да се основава на националните контролни стойности (НКС). Той беше изчислен чрез използване на редове на данни въз основа на Регламент (ЕО) № 91/2003 на Европейския парламент и на Съвета от 16 декември 2002 г. относно статистиката за железопътния транспорт ⁽³⁾, които Евростат предостави на 6 март 2009 г. за периода 2004—2007 г. За всяка рискова категория в железопътната система максималното приемливо ниво на риска за дадена държава-членка следва да е: 1. НКС, ако НКС е равна на или по-малка от съответните ОКБ, или 2. ОКБ, ако НКС е по-голяма от съответните ОКБ, в съответствие с раздел 3 на приложението към Решение 2009/460/ЕО.

(4) Първият комплект от ОКБ следва да се разглежда като първа стъпка в процеса. С този първи комплект се изгражда хармонизирана и прозрачна рамка за ефективен мониторинг и запазване на европейското ниво на безопасност на железопътния транспорт.

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

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Предмет и определения

В настоящото решение се определят стойностите за първия комплект от общи критерии за безопасност въз основа на националните контролни стойности, в съответствие с член 7, параграф 3 от Директива 2004/49/ЕО и следвайки методиката, определена с Решение 2009/460/ЕО.

⁽¹⁾ ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 44.

⁽²⁾ ОВ L 150, 13.6.2009 г., стр. 11.

⁽³⁾ ОВ L 14, 21.1.2003 г., стр. 1.

За целите на настоящото решение се прилагат определенията от Директива 2004/49/ЕО, Регламент (ЕО) № 91/2003 и Решение 2009/460/ЕО.

Член 2

Национални контролни стойности

Националните контролни стойности за различните държави-членки и за различните рискови категории са посочени в глава 1, раздели 1.1—1.6 на приложението.

Член 3

Общи критерии за безопасност

Първият комплект от общи критерии за безопасност за различните рискови категории се съдържа в глава 2 на приложението.

Член 4

Адресати

Адресати на настоящото решение са държавите-членки.

Съставено в Брюксел на 19 юли 2010 година.

За Комисията

Siim KALLAS

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

1. Национални контролни стойности (НКС)

1.1. НКС за риска за пътниците (НКС 1.1 и НКС 1.2)

Държава-членка	НКС 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	НКС 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Белгия (BE)	53,60	0,456
България (BG)	250,00	2,01
Чешка република (CZ)	40,60	0,688
Дания (DK)	7,55	0,0903
Германия (DE)	10,90	0,11
Естония (EE)	50,20	0,426
Ирландия (IE)	6,22	0,0623
Гърция (EL)	54,00	0,485
Испания (ES)	40,90	0,391
Франция (FR)	21,90	0,109
Италия (IT)	55,00	0,363
Латвия (LV)	50,20	0,426
Литва (LT)	88,60	0,683
Люксембург (LU)	28,80	0,225
Унгария (HU)	250,00	2,01
Нидерландия (NL)	11,70	0,0941
Австрия (AT)	29,00	0,335
Полша (PL)	127,00	0,939
Португалия (PT)	33,90	0,267
Румъния (RO)	250,00	2,01
Словения (SI)	11,80	0,175
Словакия (SK)	17,70	0,275
Финландия (FI)	26,80	0,248
Швеция (SE)	5,70	0,0557
Обединено кралство (UK)	6,22	0,0623

(*) НКС 1.1 изразена като: брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници годишно, резултат от значими Происшествия/брой пътник-влак-километри годишно. Пътник-влак-километри в конкретния случай е единица, свързана само с пътническите влакове.

(**) НКС 1.2 изразена като: брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници годишно, резултат от значими Происшествия/брой пътник-километри годишно.

Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници от (*) и (**) е предвидено в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

1.2. НКС за риска за служителите (НКС 2)

Държава-членка	НКС 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Белгия (BE)	21,10
България (BG)	11,00
Чешка република (CZ)	17,40
Дания (DK)	9,10
Германия (DE)	13,30
Естония (EE)	17,00
Ирландия (IE)	8,33
Гърция (EL)	77,90
Испания (ES)	8,33
Франция (FR)	6,68
Италия (IT)	22,50
Латвия (LV)	55,10
Литва (LT)	36,90
Люксембург (LU)	13,70
Унгария (HU)	11,90
Нидерландия (NL)	6,69
Австрия (AT)	25,40
Полша (PL)	18,60
Португалия (PT)	76,00
Румъния (RO)	11,00
Словения (SI)	31,00
Словакия (SK)	1,50
Финландия (FI)	8,28
Швеция (SE)	3,76
Обединено кралство (UK)	8,33

(*) НКС 2 изразена като: брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на служители годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно.

Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници в конкретния случай е предвидено в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

1.3. НКС за риска за преминаващите през железопътен прелез (НКС 3.1 и НКС 3.2)

Държава-членка	НКС 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	НКС 3.2 (**)
Белгия (BE)	143,0	няма данни
България (BG)	124,0	няма данни
Чешка република (CZ)	302,0	няма данни
Дания (DK)	55,9	няма данни
Германия (DE)	69,9	няма данни
Естония (EE)	168,0	няма данни
Ирландия (IE)	31,4	няма данни
Гърция (EL)	743,0	няма данни
Испания (ES)	131,0	няма данни
Франция (FR)	78,9	няма данни
Италия (IT)	50,7	няма данни
Латвия (LV)	240,0	няма данни
Литва (LT)	530,0	няма данни
Люксембург (LU)	97,3	няма данни
Унгария (HU)	244,0	няма данни
Нидерландия (NL)	128,0	няма данни
Австрия (AT)	181,0	няма данни
Полша (PL)	264,0	няма данни
Португалия (PT)	508,0	няма данни
Румъния (RO)	124,0	няма данни
Словения (SI)	365,0	няма данни
Словакия (SK)	249,0	няма данни
Финландия (FI)	151,0	няма данни
Швеция (SE)	74,2	няма данни
Обединено кралство (UK)	23,0	няма данни

(*) НКС 3.1 изразена като: брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп прелези годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно.

(**) НКС 3.2 изразена като: брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп-прелези годишно, резултат от значими произшествия/[брой влак-километри годишно] $\times$ брой жп прелези/дължина на железопътната мрежа в km]. Данните за броя на жп прелезите и за дължината на железопътната мрежа в километри не бяха достатъчно достоверни към момента на извличане (повечето държави-членки докладваха данните за линейните километри съгласно общите показатели за безопасност (CSI) вместо дължината на железопътната мрежа в километри).

Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници от (*) и (**) е предвидено в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

1.4. НКС за риска за лица, класифицирани като „други“ (НКС 4)

Държава-членка	НКС 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Белгия (BE)	1,90
България (BG)	6,45
Чешка република (CZ)	5,28
Дания (DK)	10,30
Германия (DE)	4,41
Естония (EE)	18,50
Ирландия (IE)	6,98
Гърция (EL)	6,45
Испания (ES)	4,93
Франция (FR)	6,98
Италия (IT)	6,98
Латвия (LV)	18,50
Литва (LT)	18,50
Люксембург (LU)	4,43
Унгария (HU)	6,45
Нидерландия (NL)	3,16
Австрия (AT)	14,20
Полша (PL)	18,50
Португалия (PT)	4,93
Румъния (RO)	6,45
Словения (SI)	7,14
Словакия (SK)	5,28
Финландия (FI)	10,30
Швеция (SE)	10,30
Обединено кралство (UK)	6,98

(*) НКС 4 изразена като: годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица, принадлежащи към категорията „други“, в резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно. Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници в конкретния случай е предвидено в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

1.5. НКС за риска за лица без разрешение в железопътни обекти (НКС 5)

Държава-членка	НКС 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Белгия (BE)	75,5
България (BG)	190,0
Чешка република (CZ)	657,0
Дания (DK)	134,0
Германия (DE)	106,0
Естония (EE)	1 850,0
Ирландия (IE)	94,7
Гърция (EL)	906,0
Испания (ES)	184,0
Франция (FR)	69,7
Италия (IT)	122,0
Латвия (LV)	1 520,0
Литва (LT)	2 030,0
Люксембург (LU)	83,7
Унгария (HU)	534,0
Нидерландия (NL)	28,2
Австрия (AT)	117,0
Полша (PL)	1 110,0
Португалия (PT)	948,0
Румъния (RO)	190,0
Словения (SI)	273,0
Словакия (SK)	477,0
Финландия (FI)	294,0
Швеция (SE)	98,1
Обединено кралство (UK)	94,7

(*) НКС 5 изразена като: брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица без разрешение в железопътни обекти годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно. Определението за брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници в конкретния случай е предвидено в член 3, буква г) от Решение 2009/460/ЕО.

1.6. НКС за риска за обществото (НКС 6)

Държава-членка	НКС 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Белгия (BE)	273,0
България (BG)	364,0
Чешка република (CZ)	1 010,0
Дания (DK)	218,0
Германия (DE)	206,0
Естония (EE)	2 320,0
Ирландия (IE)	131,0
Гърция (EL)	1 820,0
Испания (ES)	351,0
Франция (FR)	179,0
Италия (IT)	235,0
Латвия (LV)	1 850,0
Литва (LT)	2 510,0
Люксембург (LU)	219,0
Унгария (HU)	1 000,0
Нидерландия (NL)	166,0
Австрия (AT)	354,0
Полша (PL)	1 530,0
Португалия (PT)	1 510,0
Румъния (RO)	364,0
Словения (SI)	697,0
Словакия (SK)	740,0
Финландия (FI)	461,0
Швеция (SE)	188,0
Обединено кралство (UK)	131,0

(*) НКС 6 изразена като: общ брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно.

Общият брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно, резултат от значими произшествия, в конкретния случай е сумата от всички смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно, резултат от значими произшествия, които се вземат предвид при изчисляване на всички други НКС.

2. Стойности, определени за първия комплект от окб

Рискова категория	Стойност на ОКБ ($\times 10^{-9}$)		Мерни единици
Риск за пътниците	ОКБ 1.1	250,0	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници годишно, резултат от значими произшествия/брой пътник-влак-километри годишно
	ОКБ 1.2	2,01	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на пътници годишно, резултат от значими произшествия/брой пътник-километри годишно
Риск за служителите	ОКБ 2	77,9	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на служители годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
Риск за преминаващите през железопътни прелези	ОКБ 3.1	743,0	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на преминаващи през жп-прелези годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
	ОКБ 3.2	п.а. (*)	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]
Рискове за други	ОКБ 4	18,5	Годишен брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица, принадлежащи към категорията „други“, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
Риск за лица без разрешение в железопътни обекти	ОКБ 5	2 030,0	Брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания на лица без разрешение в железопътни обекти годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно
Риск за цялото общество	ОКБ 6	2 510,0	Общ брой смъртни случаи и приведени тежки наранявания годишно, резултат от значими произшествия/брой влак-километри годишно

(*) Данните за броя на жп прелезите и за дължината на железопътната мрежа в километри, необходими за изчисляване на този ОКБ, не бяха достатъчно достоверни към момента на извличане (например повечето държави-членки докладваха данните за линейните километри вместо дължината на железопътната мрежа в километри и т.н.).