

Ez a dokumentum kizárólag tájékoztató jellegű, az intézmények semmiféle felelősséget nem vállalnak a tartalmáért

► **B**

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. április 23.)

a vasúti rendszerre vonatkozó közös biztonsági célok második csoportjáról

(az értesítés a C(2012) 2084. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/226/EU)

(HL L 115., 2012.4.27., 27. o.)

Módosította:

Hivatalos Lap

	Szám	Oldal	Dátum
► M1 A Bizottság végrehajtási 2013/753/EU határozata (2013. december 11.)	L 334	37	2013.12.13.



A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2012. április 23.)

a vasúti rendszerre vonatkozó közös biztonsági célok második csoportjáról

(az értesítés a C(2012) 2084. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2012/226/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a vasúti infrastruktúra kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló 2001/14/EK irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvre (vasútbiztonsági irányelv)⁽¹⁾ és különösen annak 7. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) A Bizottság a 2004/49/EK irányelvnek megfelelően megbízást adott az Európai Vasúti Ügynökségnek (a továbbiakban: az ügynökség) a 2011–2015 közötti időszakra vonatkozó közös biztonsági célok, valamint a kapcsolódó közös biztonsági rendszerek tervezeteinek kidolgozására. Az ügynökség benyújtotta a közös biztonsági célok második csoportjának tervezetéről szóló ajánlását a Bizottság számára. Ez a határozat az ügynökség ajánlásán alapul.
- (2) A 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 6. cikkében említett, a biztonsági célok elérésének értékelésére alkalmazandó közös biztonsági módszer elfogadásáról szóló, 2009. június 5-i 2009/460/EK bizottsági határozatban⁽²⁾ meghatározott módszer szerint a 2004/49/EK irányelvvel összhangban lévő közös biztonsági célok első és második csoportjának kialakítása érdekében nemzeti referenciaértékek segítségével számszerűen meg kell határozni a tagállamok vasúti rendszereinek jelenlegi biztonsági színvonalát. A 2009/460/EK irányelv meghatározása szerint a nemzeti referenciaérték egy olyan referencia-mértékegység, amely az érintett tagállam esetében a maximális elfogadható kockázat szintjét adja meg egy adott vasúti kockázati kategóriára vonatkozóan. Abban az esetben azonban, ha a nemzeti referenciaérték magasabb, mint a módszer alapján kiszámított vonatkozó közös biztonsági cél értéke, a tagállam maximális elfogadható kockázati szintjét a nemzeti referenciaértékekből a 2009/460/EK irányelv mellékletének 2.2. szakaszában meghatározott módszertan alapján származtatott közös biztonsági cél értéke adja meg.

⁽¹⁾ HL L 164., 2004.4.30., 44. o.

⁽²⁾ HL L 150., 2009.6.13., 11. o.

▼B

- (3) A közös biztonsági célok első csoportjának a 2004–2007 közötti időszak adatai alapján kiszámított értékeit a 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv 7. cikkében említett közös biztonsági célokról szóló, 2010. július 19-i 2010/409/EU bizottsági határozat ⁽¹⁾ állapítja meg.
- (4) A 2004/49/EK irányelv rendelkezik a közös biztonsági célok második csoportjáról, amelynek a közös biztonsági célok első csoportjából és az azok végrehajtásából nyert tapasztalatokon kell alapulnia. Ezeknek tükrözniük kell azokat a kiemelt területeket, ahol a biztonsági szintet növelni kell. A közös biztonsági célok második csoportjának értékei a tagállamok által a vasúti közlekedés statisztikájáról szóló, 2002. december 16-i 91/2003 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ⁽²⁾ megfelelően a 2004–2009 közötti időszaknak az Eurostat rendelkezésére bocsátott statisztikai adatai segítségével kerültek megállapításra. A számítás alapjául a 2009/460/EK irányelv mellékletének 2.1.1. és 2.3.1. pontjában meghatározott módszertan szolgált.
- (5) A közös biztonsági célok első csoportjának 2010. júliusi közzététele óta eltelt idő nem volt elegendő ahhoz, hogy kellő tapasztalatot lehessen levonni a kockázati kategóriák megváltoztatása tekintetében. A kockázati kategóriák ezért a közös biztonsági célok első csoportjára vonatkozó kategóriákkal megegyezők maradnak. A vasúti balesetek és a vasúti balesetekben elhunytak számát figyelembe véve azonban a két fő kockázati kategóriának a vasút területén jogosulatlanul tartózkodó személyek (a halálesetek 60 %-a) és a szintbeli átjárót használók (a halálesetek 29 %-a) tekintendők.
- (6) A közös biztonsági célok második csoportjának értékei az Unió teljes vasúti rendszerére vonatkoznak. Nincs rendelkezésre álló adat a vasúti rendszer különböző részeire érvényes közös biztonsági célok meghatározásához, ahogy azt a 2004/49/EK irányelv 3. cikke e) pontja előírja. A rendelkezés értelmében a közös biztonsági célok azt a biztonsági szintet jelentik, amelyet a vasúti rendszer különböző részein (mint például a hagyományos vasúti rendszer, nagysebességű vasúti rendszer, kizárólag áruszállításra használt hosszú vasúti alagutak vagy vonalak) és a rendszer egészén mindenképpen meg kell valósítani, és amelyet a kockázatelemzési kritérium fejez ki. A vasúti rendszer különböző tagállamokban üzemelő részeinek biztonsági színvonalát reprezentáló harmonizált és megbízható információk hiányában a vasúti rendszer szóban forgó részeire vonatkozó közös biztonsági célok kidolgozása jelenleg nem lehetséges. Ennek ellenére indokolt elfogadni a közös biztonsági célok második csoportját.
- (7) A 2010/409/EU határozat helyébe ezért ez a határozat lép.
- (8) Az e határozatban előírt rendelkezések összhangban vannak a 2004/49/EK irányelv 27. cikkének (1) bekezdésében említett bizottság véleményével,

⁽¹⁾ HL L 189., 2010.7.22., 19. o.

⁽²⁾ HL L 14., 2003.1.21., 1. o.

▼B

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Tárgy és fogalommeghatározások

Ez a határozat a 2004/49/EK irányelvvel és a 2009/460/EK határozattal összhangban megállapítja a vasúti rendszerre vonatkozó közös biztonsági célok második csoportját.

E rendelet alkalmazásában a 2004/49/EK irányelv, a 91/2003/EK rendelet és a 2009/460/EK határozat szerinti meghatározások alkalmazandók.

2. cikk

Nemzeti referenciaértékek

A különböző tagállamokra és kockázati kategóriákra vonatkozó közös biztonsági célok megállapításához használt nemzeti referenciaértékeket a melléklet 1. része tartalmazza.

3. cikk

Közös biztonsági célok

A közös biztonsági célok második csoportjának különböző kockázati kategóriákra vonatkozó, és a vasúti rendszer egészét lefedő értékeit a melléklet 2. része tartalmazza.

4. cikk

Hatályon kívül helyezés

A 2010/409/EU határozat hatályát veszti.

5. cikk

Címzettek

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

▼ **B**

MELLÉKLET

▼ **M1**

1. Nemzeti referenciaértékek (NRV)

1.1. Az utasokat érintő kockázatra vonatkozó nemzeti referenciaértékek (NRV 1.1 és NRV 1.2)

Tagállam	NRV 1.1 (× E-09) (*)	NRV 1.2 (× E-09) (**)
Belgium (BE)	37,30	0,318
Bulgária (BG)	207,00	1,911
Cseh Köztársaság (CZ)	46,50	0,817
Dánia (DK)	9,04	0,110
Németország (DE)	8,13	0,081
Észtország (EE)	78,20	0,665
Írország (IE)	2,74	0,0276
Görögország (EL)	54,70	0,503
Spanyolország (ES)	29,20	0,270
Franciaország (FR)	22,50	0,110
Horvátország (HR)	176,9	1,135
Olaszország (IT)	38,10	0,257
Lettország (LV)	78,20	0,665
Litvánia (LT)	97,20	0,757
Luxemburg (LU)	23,80	0,176
Magyarország (HU)	170,00	1,650
Hollandia (NL)	7,43	0,089
Ausztria (AT)	26,30	0,292
Lengyelország (PL)	116,10	0,849
Portugália (PT)	41,80	0,309
Románia (RO)	57,40	0,607
Szlovénia (SI)	25,30	0,362
Szlovákia (SK)	62,10	0,883
Finnország (FI)	9,04	0,110
Svédország (SE)	3,54	0,033
Egyesült Királyság (UK)	2,73	0,028

(*) NRV 1.1: A súlyos balesetektől fakadó, utasokat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a személyvonat-kilométerek összege éves szinten. A személyvonat-kilométer kizárólag a személyszállító vonatok esetében alkalmazandó egység.

(**) NRV 1.2: A súlyos balesetektől fakadó, utasokat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/az utaskilométerek összege éves szinten.

A (*) és (**) alatt említett halálesetek és súlyozott komoly sérülések a 2009/460/EK határozat 3. cikkének d) pontjában található meghatározás szerint értendők.

▼ **M1**1.2. *A személyzetet érintő kockázatra vonatkozó nemzeti referenciaértékek (NRV 2)*

Tagállam	NRV 2 (× E-09) (*)
Belgium (BE)	24,60
Bulgária (BG)	20,40
Cseh Köztársaság (CZ)	16,50
Dánia (DK)	9,10
Németország (DE)	12,60
Észtország (EE)	64,80
Írország (IE)	5,22
Görögország (EL)	77,90
Spanyolország (ES)	8,81
Franciaország (FR)	6,06
Horvátország (HR)	73,65
Olaszország (IT)	18,90
Lettország (LV)	64,80
Litvánia (LT)	41,00
Luxemburg (LU)	12,00
Magyarország (HU)	9,31
Hollandia (NL)	5,97
Ausztria (AT)	20,30
Lengyelország (PL)	17,20
Portugália (PT)	53,10
Románia (RO)	22,30
Szlovénia (SI)	40,90
Szlovákia (SK)	2,71
Finnország (FI)	9,21
Svédország (SE)	2,86
Egyesült Királyság (UK)	5,17

(*) NRV 2: A súlyos balesetekből fakadó, alkalmazottakat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten. A halálesetek és súlyozott komoly sérülések a 2009/460/EK határozat 3. cikkének d) pontjában található meghatározás szerint értendők.

1.3. *A szintbeli átjárót használókat érintő kockázatra vonatkozó nemzeti referenciaértékek (NRV 3.1 és NRV 3.2)*

Tagállam	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgium (BE)	138,0	n.a.
Bulgária (BG)	141,6	n.a.
Cseh Köztársaság (CZ)	238,0	n.a.

▼ **M1**

Tagállam	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Dánia (DK)	65,4	n.a.
Németország (DE)	67,8	n.a.
Észtország (EE)	400,0	n.a.
Írország (IE)	23,6	n.a.
Görögország (EL)	710,0	n.a.
Spanyolország (ES)	109,0	n.a.
Franciaország (FR)	78,7	n.a.
Horvátország (HR)	611,3	n.a.
Olaszország (IT)	42,9	n.a.
Lettország (LV)	239,0	n.a.
Litvánia (LT)	522,0	n.a.
Luxemburg (LU)	95,9	n.a.
Magyarország (HU)	274,0	n.a.
Hollandia (NL)	127,0	n.a.
Ausztria (AT)	160,0	n.a.
Lengyelország (PL)	277,0	n.a.
Portugália (PT)	461,0	n.a.
Románia (RO)	542,0	n.a.
Szlovénia (SI)	364,0	n.a.
Szlovákia (SK)	309,0	n.a.
Finnország (FI)	164,0	n.a.
Svédország (SE)	64,0	n.a.
Egyesült Királyság (UK)	23,5	n.a.

(*) NRV 3.1: A súlyos balesetekből fakadó, szintbeli átjárót használókat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten.

(**) NRV 3.2: A súlyos balesetekből fakadó, szintbeli átjárót használókat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/([a vonatkilométerek összege éves szinten × a szintbeli átjárók száma]/pályakilométer). A szintbeli átjárók számára és a pályakilométerre vonatkozó adatok az adatgyűjtés időpontjában nem voltak elég megbízhatók (a legtöbb tagállam pályakilométer helyett vonalkilométerben adta meg a közös adatokat).

A (*) és (**) alatt említett halálesetek és súlyozott komoly sérülések a 2009/460/EK határozat 3. cikkének d) pontjában található meghatározás szerint értendők.

1.4. A „mások” kategóriájába tartozó személyeket érintő kockázatra vonatkozó nemzeti referenciaértékek (NRV 4)

Tagállam	NRV 4 (× E-09) (*)
Belgium (BE)	2,86
Bulgária (BG)	35,47
Cseh Köztársaság (CZ)	2,41
Dánia (DK)	14,20
Németország (DE)	3,05

▼ **M1**

Tagállam	NRV 4 (× E-09) (*)
Észtország (EE)	11,60
Írország (IE)	7,00
Görögország (EL)	4,51
Spanyolország (ES)	5,54
Franciaország (FR)	7,71
Horvátország (HR)	7,28 (**)
Olaszország (IT)	6,70
Lettország (LV)	11,60
Litvánia (LT)	11,60
Luxemburg (LU)	5,47
Magyarország (HU)	4,51
Hollandia (NL)	4,70
Ausztria (AT)	11,10
Lengyelország (PL)	11,60
Portugália (PT)	5,54
Románia (RO)	2,83
Szlovénia (SI)	14,50
Szlovákia (SK)	2,41
Finnország (FI)	14,20
Svédország (SE)	14,20
Egyesült Királyság (UK)	7,00

(*) NRV 4: A súlyos balesetekből fakadó, „mások” kategóriájába tartozó személyeket érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonat-kilométerek összege éves szinten. A halálesetek és súlyozott komoly sérülések a 2009/460/EK határozat 3. cikkének d) pontjában található meghatározás szerint értendők.

(**) Az NRV a szomszédos országok (Magyarország, Románia és Szlovénia) értékeinek átlagaként került megállapításra.

1.5. *A vasút területén jogosulatlanul tartózkodó személyeket érintő kockázatra vonatkozó nemzeti referenciaértékek (NRV 5)*

Tagállam	NRV 5 (× E-09) (*)
Belgium (BE)	72,6
Bulgária (BG)	900,2
Cseh Köztársaság (CZ)	301,0
Dánia (DK)	116,0
Németország (DE)	113,0
Észtország (EE)	1 550,0
Írország (IE)	85,2
Görögország (EL)	723,0
Spanyolország (ES)	168,0

▼ **M1**

Tagállam	NRV 5 (× E-09) (*)
Franciaország (FR)	67,2
Horvátország (HR)	676,3 (**)
Olaszország (IT)	119,0
Lettország (LV)	1 310,0
Litvánia (LT)	2 050,0
Luxemburg (LU)	79,9
Magyarország (HU)	588,0
Hollandia (NL)	15,9
Ausztria (AT)	119,0
Lengyelország (PL)	1 210,0
Portugália (PT)	834,0
Románia (RO)	1 388,2
Szlovénia (SI)	236,0
Szlovákia (SK)	1 758,0
Finnország (FI)	249,0
Svédország (SE)	94,8
Egyesült Királyság (UK)	84,5

(*) NRV 5: A súlyos balesetektől fakadó, a vasút területén jogosulatlanul tartózkodó személyeket érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten. A halálesetek és súlyozott komoly sérülések a 2009/460/EK határozat 3. cikkének d) pontjában található meghatározás szerint értendők.

(**) Az NRV a szomszédos országok (Magyarország, Románia és Szlovénia) értékeinek átlagaként került megállapításra.

1.6. *A társadalmi kockázatra vonatkozó nemzeti referenciaértékek (NRV 6)*

Tagállam	NRV 6 (× E-09) (*)
Belgium (BE)	275,0
Bulgária (BG)	1 440,0
Cseh Köztársaság (CZ)	519,0
Dánia (DK)	218,0
Németország (DE)	203,0
Észtország (EE)	2 110,0
Írország (IE)	114,0
Görögország (EL)	1 540,0
Spanyolország (ES)	323,0
Franciaország (FR)	180,0
Horvátország (HR)	1 467,0
Olaszország (IT)	231,0
Lettország (LV)	1 660,0

▼ **M1**

Tagállam	NRV 6 (× E-09) (*)
Litvánia (LT)	2 590,0
Luxemburg (LU)	210,0
Magyarország (HU)	1 020,0
Hollandia (NL)	148,0
Ausztria (AT)	329,0
Lengyelország (PL)	1 590,0
Portugália (PT)	1 360,0
Románia (RO)	1 704,4
Szlovénia (SI)	698,0
Szlovákia (SK)	1 130,0
Finnország (FI)	417,0
Svédország (SE)	169,0
Egyesült Királyság (UK)	120,0

(*) NRV 6: A súlyos balesetektől fakadó halálesetek és súlyozott komoly sérülések évente összesen/a vonatkilométerek összege éves szinten.
A halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma itt a többi NRV kiszámításához figyelembe vett valamennyi HSKS összege.

▼ **B**2. **A közös biztonsági célok második csoportjára meghatározott értékek (KBC-érték)**

Kockázati kategória	KBC-érték (× 10 ⁻⁶)		Mutatók
Az utasokat érintő kockázat	KBC 1.1	0,17	A súlyos balesetektől fakadó, utasokat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a személyvonat-kilométerek összege éves szinten
	KBC 1.2	0,00165	A súlyos balesetektől fakadó, utasokat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/az utaskilométerek összege éves szinten
A személyzetet érintő kockázat	KBC 2	0,0779	A súlyos balesetektől fakadó, alkalmazottakat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten
A szintbeli átjárót használókat érintő kockázat	KBC 3.1	0,710	A súlyos balesetektől fakadó, szintbeli átjárót használókat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten
	KBC 3.2	n.a. (*)	A súlyos balesetektől fakadó, szintbeli átjárót használókat érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/ [(a vonatkilométerek összege éves szinten × a szintbeli átjárók száma)/pályakilométer]

▼ **B**

Kockázati kategória	KBC-érték ($\times 10^{-6}$)		Mutatók
A „másokat” érintő kockázat	KBC 4	0,0145	A súlyos balesetektől fakadó, „mások” kategóriájába tartozó személyeket érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten
A vasút területén jogosulatlanul tartózkodó személyeket érintő kockázat	KBC 5	2,05	A súlyos balesetektől fakadó, a vasút területén jogosulatlanul tartózkodó személyeket érintő halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves száma/a vonatkilométerek összege éves szinten
A társadalom egészét érintő kockázat	KBC 6	2,59	A súlyos balesetektől fakadó halálesetek és súlyozott komoly sérülések éves összege/a vonatkilométerek összege éves szinten

(*) A szintbeli átjárók számára és a pályakilométerre vonatkozó – e közös biztonsági cél kiszámításához szükséges – adatok az adatgyűjtés időpontjában nem voltak elég megbízhatók (pl. a legtöbb tagállam pályakilométer helyett vonalkilométerben adta meg az adatokat stb.).