

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2010. gada 19. jūlijs)

## par kopīgiem drošības mērķiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 7. pantam

(izziņots ar dokumenta numuru C(2010) 4889)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2010/409/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīvu 2004/49/EK par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārveidājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīvu) <sup>(1)</sup> un jo īpaši tās 7. pantu,

ņemot vērā Eiropas Dzelzceļa aģentūras ieteikumu par kopīgo drošības mērķu pirmo kopumu, kas iesniegts Komisijai 2009. gada 18. septembrī,

tā kā:

- (1) Saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK ir pakāpeniski jāievieš kopīgie drošības mērķi (CST), lai nodrošinātu augsta drošības līmeņa uzturēšanu un – pēc nepieciešamības un praktisko iespēju robežās – paaugstināšanu. Tiem jānodrošina iespējas novērtēt drošības līmeni un operatoru sniegumu gan Savienības līmenī, gan dalībvalstīs.
- (2) Direktīvas 2004/49/EK 3. panta e) punktā noteikts, ka kopīgie drošības mērķi (CST) nozīmē drošības līmeņus, kas vismaz jāasniedz dažādām dzelzceļu sistēmas daļām (piemēram, parasto dzelzceļu sistēmai, ātrgaitas dzelzceļu sistēmai, gariem dzelzceļa tuneļiem vai dzelzceļa līnijām, ko izmanto tikai kravu transportam) un sistēmai kopumā un ko nosaka ar pieņemama riska kritērijiem. Taču Komisijas 2009. gada 5. jūnija Lēmuma 2009/460/EK par kopīgas drošības metodes pieņemšanu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6. pantā minēto drošības mērķu sasniegšanas novērtēšanai <sup>(2)</sup> 7. apsvērumā ir noteikts, ka, tā kā nav pieejami saskaņoti un ticami dati par dažādās dalībvalstīs darbojošos dzelzceļa sistēmas daļu drošumu, CST pirmo kopumu nav

iespējams izstrādāt attiecībā uz dzelzceļa sistēmas daļām (kā parasto dzelzceļu sistēma, ātrgaitas dzelzceļu sistēma, garie dzelzceļa tuneļi vai dzelzceļa līnijas, ko izmanto tikai kravu transportam).

- (3) Direktīvas 2004/49/EK 7. panta 3. punktā ir noteikts, ka pirmā kopīgo drošības mērķu kopuma pamatā ir jābūt dalībvalstu dzelzceļa sistēmu esošajiem mērķiem un drošības raksturlielumiem. Saskaņā ar Lēmumā 2009/460/EK noteikto metodiku pirmais CST kopums jābalsta uz nacionālajām atsaucēs vērtībām (NRV). Eurostat to ir aprēķinājis par 2004.–2007. gada laika posmu, izmantojot datu virknes, kas balstās uz Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 91/2003 par dzelzceļa transporta statistiku <sup>(3)</sup>, un iesniedzis 2009. gada 6. martā. Katrai riska kategorijai maksimāli pieļaujamajam riska līmenim dalībvalstij ir jābūt 1) NRV, ja NRV ir mazāka vai vienāda ar attiecīgo CST, vai 2) CST, ja NRV ir lielāka par attiecīgo CST, saskaņā ar Lēmuma 2009/460/EK pielikuma 3. iedaļu.

- (4) Pirmais CST kopums uzskatāms par procesa pirmo posmu. Ar šo pirmo kopumu tiek ieviests saskaņots un pārredzams satvars Eiropas dzelzceļu drošuma efektīvai uzraudzībai un uzturēšanai.
- (5) Šajā lēmumā noteiktie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Direktīvas 2004/49/EK 27. panta 1. punktā minētā komiteja,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

## 1. pants

## Priekšmets un definīcijas

Šajā lēmumā noteiktas kopīgo drošības mērķu pirmā kopuma vērtības, kas balstītas uz nacionālajām atsaucēs vērtībām, atbilstīgi Direktīvas 2004/49/EK 7. panta 3. punktam un Lēmumā 2009/460/EK noteiktajai metodikai.

<sup>(1)</sup> OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

<sup>(2)</sup> OV L 150, 13.6.2009., 11. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 14, 21.1.2003., 1. lpp.

Šajā lēmumā tiek piemērotas Direktīvas 2004/49/EK, Regulas (EK) Nr. 91/2003 un Lēmuma 2009/460/EK definīcijas.

4. pants

2. pants

**Adresāti**

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

**Nacionālās atsaucē vērtības**

Nacionālās atsaucē vērtības dalībvalstīm dažādās riska kategorijās ir noteiktas pielikuma 1. iedaļas 1.1.–1.6. punktā.

Briselē, 2010. gada 19. jūlijā

3. pants

**Kopīgie drošības mērķi**

Kopīgo drošības mērķu pirmais kopums dažādās riska kategorijās ir noteikts pielikuma 2. iedaļā.

Komisijas vārdā –  
priekšsēdētāja vietnieks  
Siim KALLAS

## PIELIKUMS

## 1. Nacionālās atsauces vērtības (NRV)

## 1.1. Pasażieru riska NRV (NRV 1.1 un NRV 1.2)

Dalībvalsts	NRV 1.1 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)	NRV 1.2 ( $\times 10^{-9}$ ) (**)
Beļģija (BE)	53,60	0,456
Bulgārija (BG)	250,00	2,01
Čehija (CZ)	40,60	0,688
Dānija (DK)	7,55	0,0903
Vācija (DE)	10,90	0,11
Igaunija (EE)	50,20	0,426
Īrija (IE)	6,22	0,0623
Grieķija (EL)	54,00	0,485
Spānija (ES)	40,90	0,391
Francija (FR)	21,90	0,109
Itālija (IT)	55,00	0,363
Latvija (LV)	50,20	0,426
Lietuva (LT)	88,60	0,683
Luksemburga (LU)	28,80	0,225
Ungārija (HU)	250,00	2,01
Nīderlande (NL)	11,70	0,0941
Austrija (AT)	29,00	0,335
Polija (PL)	127,00	0,939
Portugāle (PT)	33,90	0,267
Rumānija (RO)	250,00	2,01
Slovēnija (SI)	11,80	0,175
Slovākija (SK)	17,70	0,275
Somija (FI)	26,80	0,248
Zviedrija (SE)	5,70	0,0557
Apvienotā Karaliste (UK)	6,22	0,0623

(\*) NRV 1.1 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto pasažieru nāves gadījumu un svērtu smagu miesas bojājumu (FWSI) skaits gadā / pasažieru vilcienkilometru skaits gadā. Pasažieru vilcienkilometrs te ir domāts kā satiksmes mērvienība, kas attiecas tikai uz pasažieru vilcieniem.

(\*\*) NRV 1.2 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto pasažieru FWSI skaits gadā/pasažierkilometru skaits gadā.

(\*) un (\*\*) piezīmē FWSI ir domāti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā definētajā nozīmē.

## 1.2. Darbinieku riska NRV (NRV 2)

Dalībvalsts	NRV 2 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Beļģija (BE)	21,10
Bulgārija (BG)	11,00
Čehija (CZ)	17,40
Dānija (DK)	9,10
Vācija (DE)	13,30
Igaunija (EE)	17,00
Īrija (IE)	8,33
Grieķija (EL)	77,90
Spānija (ES)	8,33
Francija (FR)	6,68
Itālija (IT)	22,50
Latvija (LV)	55,10
Lietuva (LT)	36,90
Luksemburga (LU)	13,70
Ungārija (HU)	11,90
Nīderlande (NL)	6,69
Austrija (AT)	25,40
Polija (PL)	18,60
Portugāle (PT)	76,00
Rumānija (RO)	11,00
Slovēnija (SI)	31,00
Slovākija (SK)	1,50
Somija (FI)	8,28
Zviedrija (SE)	3,76
Apvienotā Karaliste (UK)	8,33

(\*) NRV 2 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto darbinieku FWSI skaits gadā/vilcienukilometru skaits gadā. FWSI te ir domāti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā definētajā nozīmē.

## 1.3. Pārbrauktuvju lietotāju riska NRV (NRV 3.1 un NRV 3.2)

Dalībvalsts	NRV 3.1 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)	NRV 3.2 (**)
Beļģija (BE)	143,0	n. p.
Bulgārija (BG)	124,0	n. p.
Čehija (CZ)	302,0	n. p.
Dānija (DK)	55,9	n. p.
Vācija (DE)	69,9	n. p.
Igaunija (EE)	168,0	n. p.
Īrija (IE)	31,4	n. p.
Grieķija (EL)	743,0	n. p.
Spānija (ES)	131,0	n. p.
Francija (FR)	78,9	n. p.
Itālija (IT)	50,7	n. p.
Latvija (LV)	240,0	n. p.
Lietuva (LT)	530,0	n. p.
Luksemburga (LU)	97,3	n. p.
Ungārija (HU)	244,0	n. p.
Nīderlande (NL)	128,0	n. p.
Austrija (AT)	181,0	n. p.
Polija (PL)	264,0	n. p.
Portugāle (PT)	508,0	n. p.
Rumānija (RO)	124,0	n. p.
Slovēnija (SI)	365,0	n. p.
Slovākija (SK)	249,0	n. p.
Somija (FI)	151,0	n. p.
Zviedrija (SE)	74,2	n. p.
Apvienotā Karaliste (UK)	23,0	n. p.

(\*) NRV 3.1 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto pārbrauktuvju lietotāju FWSI skaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā.

(\*\*) NRV 3.2 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto pārbrauktuvju lietotāju FWSI skaits gadā/[vilcienkilometru skaits gadā  $\times$  pārbrauktuvju skaits]/sliežu ceļu kilometri]. Datiem par pārbrauktuvju skaitu un sliežu ceļu kilometriem datu iegūšanas brīdī nebija pietiekamas ticamības (vairums dalībvalstu sliežu ceļu kilometru vietā iesniedza kopīgo drošības indikatoru (CSI) datus par līniju kilometriem).

(\*) un (\*\*) piezīmē FWSI ir domāti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā definētajā nozīmē.

## 1.4. "Citu" personu riska NRV (NRV 4)

Dalībvalsts	NRV 4 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Beļģija (BE)	1,90
Bulgārija (BG)	6,45
Čehija (CZ)	5,28
Dānija (DK)	10,30
Vācija (DE)	4,41
Igaunija (EE)	18,50
Īrija (IE)	6,98
Grieķija (EL)	6,45
Spānija (ES)	4,93
Francija (FR)	6,98
Itālija (IT)	6,98
Latvija (LV)	18,50
Lietuva (LT)	18,50
Luksemburga (LU)	4,43
Ungārija (HU)	6,45
Nīderlande (NL)	3,16
Austrija (AT)	14,20
Polija (PL)	18,50
Portugāle (PT)	4,93
Rumānija (RO)	6,45
Slovēnija (SI)	7,14
Slovākija (SK)	5,28
Somija (FI)	10,30
Zviedrija (SE)	10,30
Apvienotā Karaliste (UK)	6,98

(\*) NRV 4 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto kategorijas "Citi" personu FWSI skaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā. FWSI te ir domāti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā definētajā nozīmē.

## 1.5. Dzelzceļa teritorijai nepiederošo personu riska NRV (NRV 5)

Dalībvalsts	NRV 5 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Beļģija (BE)	75,5
Bulgārija (BG)	190,0
Čehija (CZ)	657,0
Dānija (DK)	134,0
Vācija (DE)	106,0
Igaunija (EE)	1 850,0
Īrija (IE)	94,7
Grieķija (EL)	906,0
Spānija (ES)	184,0
Francija (FR)	69,7
Itālija (IT)	122,0
Latvija (LV)	1 520,0
Lietuva (LT)	2 030,0
Luksemburga (LU)	83,7
Ungārija (HU)	534,0
Nīderlande (NL)	28,2
Austrija (AT)	117,0
Polija (PL)	1 110,0
Portugāle (PT)	948,0
Rumānija (RO)	190,0
Slovēnija (SI)	273,0
Slovākija (SK)	477,0
Somija (FI)	294,0
Zviedrija (SE)	98,1
Apvienotā Karaliste (UK)	94,7

(\*) NRV 5 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto dzelzceļa teritorijai nepiederošo personu FWSI skaits gadā/vilcienukilometru skaits gadā. FWSI te ir domāti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā definētajā nozīmē.

## 1.6. Sabiedriskā riska NRV (NRV 6)

Dalībvalsts	NRV 6 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Beļģija (BE)	273,0
Bulgārija (BG)	364,0
Čehija (CZ)	1 010,0
Dānija (DK)	218,0
Vācija (DE)	206,0
Igaunija (EE)	2 320,0
Īrija (IE)	131,0
Grieķija (EL)	1 820,0
Spānija (ES)	351,0
Francija (FR)	179,0
Itālija (IT)	235,0
Latvija (LV)	1 850,0
Lietuva (LT)	2 510,0
Luksemburga (LU)	219,0
Ungārija (HU)	1 000,0
Nīderlande (NL)	166,0
Austrija (AT)	354,0
Polija (PL)	1 530,0
Portugāle (PT)	1 510,0
Rumānija (RO)	364,0
Slovēnija (SI)	697,0
Slovākija (SK)	740,0
Somija (FI)	461,0
Zviedrija (SE)	188,0
Apvienotā Karaliste (UK)	131,0

(\*) NRV 6 ir izteiktas kā: nopietnu negadījumu izraisīto FWSI kopskaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā. FWSI kopskaits te ir domāts kā visu pārējo NRV aprēķināšanai izmantoto FWSI summa.



## 2. CST pirmajam kopumam piešķirtās vērtības

Riska kategorija	CST vērtība ( $\times 10^{-9}$ )		Mērvienības
Pasažieru risks	CST 1.1	250,0	Nopietnu negadījumu izraisīto pasažieru FWSI skaits gadā/pasažieru vilcienkilometru skaits gadā
	CST 1.2	2,01	Nopietnu negadījumu izraisīto pasažieru FWSI skaits gadā/pasažierkilometru skaits gadā
Darbinieku risks	CST 2	77,9	Nopietnu negadījumu izraisīto darbinieku FWSI skaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā
Pārbrauktuvju lietotāju risks	CST 3.1	743,0	Nopietnu negadījumu izraisīto pārbrauktuvju lietotāju FWSI skaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā
	CST 3.2	n. p. (*)	Nopietnu negadījumu izraisīto pārbrauktuvju lietotāju FWSI skaits gadā/[(vilcienkilometru skaits gadā $\times$ pārbrauktuvju skaits)/sliežu ceļu kilometri]
"Citu" risks	CST 4	18,5	Nopietnu negadījumu izraisīto kategorijas "Citi" personu FWSI skaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā
Dzelzceļa teritorijai nepiederošo personu risks	CST 5	2 030,0	Nopietnu negadījumu izraisīto dzelzceļa teritorijai nepiederošo personu FWSI skaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā
Visas sabiedrības risks	CST 6	2 510,0	Nopietnu negadījumu izraisīto FWSI kopskaits gadā/vilcienkilometru skaits gadā

(\*) Datim par pārbrauktuvju skaitu un sliežu ceļu kilometriem, kas ir vajadzīgi CST aprēķināšanai, datu iegūšanas brīdī nebija pietiekamas ticamības (piem., vairums dalībvalstu sliežu ceļu kilometru vietā ziņoja par līniju kilometriem utt.).