

Šis dokuments ir izveidots vienīgi dokumentācijas nolūkos, un iestādes neuzņemas nekādu atbildību par tā saturu

► **B**

KOMISIJAS LĒMUMS
(2012. gada 23. aprīlis)
par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu otro kopumu
(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 2084)
(Dokuments attiecas uz EEZ)
(2012/226/ES)
(OV L 115, 27.4.2012., 27. lpp.)

Grozīts ar:

Oficiālais Vēstnesis

	Nr.	Lappuse	Datums
► <u>M1</u> Komisijas Īstenošanas lēmums 2013/753/ES (2013. gada 11. decembris)	L 334	37	13.12.2013.



KOMISIJAS LĒMUMS

(2012. gada 23. aprīlis)

par dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu otro kopumu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 2084)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/226/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 pārvadājumu 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 direktīva)⁽¹⁾ un jo īpaši tās 7. panta 3. punkta otro daļu,

tā kā:

- (1) Komisija saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK pilnvaroja Eiropas Dzelzceļa aģentūru ("aģentūra") sagatavot kopīgo drošības mērķu projektu un ar tiem saistīto kopīgo drošības metožu projektu laikposmam no 2011. gada līdz 2015. gadam. Aģentūra iesniedza Komisijai savu ieteikumu par kopīgo drošības mērķu otrā kopuma projektu. Aģentūras ieteikums ir šā lēmuma pamatā.
- (2) Saskaņā ar metodiku, kas izstrādāta ar Komisijas 2009. gada 5. jūnija Lēmumu 2009/460/EK par kopīgas drošības metodes pieņemšanu Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 6. pantā minēto drošības mērķu sasniegšanas novērtēšanai⁽²⁾, un lai izstrādātu kopīgo drošības mērķu pirmo un otro kopumu saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK, ir nepieciešams, izmantojot nacionālās atsauces vērtības, kvantitatīvi raksturot dalībvalstu dzelzceļa sistēmu pašreizējo drošību. Lēmumā 2009/460/EK nacionālā atsauces vērtība ir definēta kā atsauces vērtība, kas attiecīgajai dalībvalstij norāda maksimāli pieļaujamo dzelzceļa riska kategorijas līmeni. Tomēr, ja nacionālā atsauces vērtība ir lielāka par attiecīgo kopīgo drošības mērķi, kas aprēķināts, pamatojoties uz metodiku, maksimālais pieļaujamais riska līmenis dalībvalstī ir attiecīgais kopīgais drošības mērķis, kas noteikts, izmantojot nacionālās atsauces vērtības, saskaņā ar Lēmuma 2009/460/EK pielikuma 2.2. punktā izklāstīto metodiku.

⁽¹⁾ OV L 164, 30.4.2004., 44. lpp.

⁽²⁾ OV L 150, 13.6.2009., 11. lpp.

▼B

- (3) Kopīgo drošības mērķu pirmā kopuma vērtības, kas aprēķinātas, pamatojoties uz datiem par 2004.-2007. gadu, tika noteiktas Komisijas 2010. gada 19. jūlija Lēmumā 2010/409/ES par kopīgiem drošības mērķiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK 7. pantam ⁽¹⁾.
- (4) Direktīvā 2004/49/EK paredzēts kopīgo drošības mērķu otrais kopums, kuram jāpamatojas uz pieredzi, kas gūta no kopīgo drošības mērķu pirmā kopuma un to īstenošanas. Tam būtu jāatspoguļo visas prioritāšu jomas, kurās drošība vēl jāpaaugstina. Kopīgo drošības mērķu otrā kopuma vērtības aprēķinātas, pamatojoties uz datiem par 2004.-2009. gadu, kurus dalībvalstis iesniegušas *Eurostat* saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regulu (EK) Nr. 91/2003 par dzelzceļa transporta statistiku ⁽²⁾. Tās aprēķinātas, izmantojot Lēmuma 2009/460/EK pielikuma 2.1.1. un 2.3.1. punktā izklāstīto metodi.
- (5) Kopīgo drošības mērķu pirmais kopums tika publicēts 2010. gada jūlijā, tādējādi nav pieticis laika gūt pienācīgi plašu pieredzi, kas dotu pamatu mainīt riska kategorijas. Tāpēc riska kategorijas paliek tās pašas kā drošības mērķu pirmajā kopumā. Tomēr, spriežot pēc negadījumu un nāves gadījumu skaita dzelzceļa satiksmē, var secināt, ka divas galvenās riska kategorijas ir dzelzceļa teritorijā nepiederošas personas (60 % nāves gadījumu) un pārbrauktuvju lietotāji (29 % nāves gadījumu).
- (6) Kopīgo drošības mērķu otrā kopuma vērtības attiecas uz visu Savienības dzelzceļa sistēmu kopumā. Nav pieejami dati, lai varētu aprēķināt kopīgos drošības mērķus dažādām dzelzceļa sistēmas daļām, kā noteikts Direktīvas 2004/49/EK 3. panta e) punktā. Minētajā punktā kopīgie drošības mērķi definēti kā drošības līmeņi, kas, mazākais, jāsasniedz dažādām dzelzceļa sistēmas daļām (piemēram, parasto dzelzceļu sistēmai, ātrgaitas dzelzceļu sistēmai, gariem dzelzceļa tunējiem vai dzelzceļa līnijām, ko izmanto tikai kravu transportam) un sistēmai kopumā un ko izsaka ar pieņemama riska kritērijiem. Kopīgo drošības mērķu izveide šīm dzelzceļa sistēmas daļām patlaban nav iespējama, jo nav saskaņotu un ticamu datu par to dzelzceļa sistēmas daļu drošību, kuras izmanto dalībvalstīs. Tomēr ir lietderīgi pieņemt kopīgo drošības mērķu otro kopumu.
- (7) Tādēļ Lēmums 2010/409/ES būtu jāaizstāj ar šo lēmumu.
- (8) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar atzinumu, ko sniegusi Direktīvas 2004/49/EK 27. panta 1. punktā minētā komiteja,

⁽¹⁾ OV L 189, 22.7.2010., 19. lpp.

⁽²⁾ OV L 14, 21.1.2003., 1. lpp.

▼B

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

*1. pants***Priekšmets un definīcijas**

Ar šo lēmumu izveido dzelzceļa sistēmas kopīgo drošības mērķu otro kopumu saskaņā ar Direktīvu 2004/49/EK un Lēmumu 2009/460/EK.

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

*2. pants***Nacionālās atsaucē vērtības**

Nacionālās atsaucē vērtības, ko izmanto kopīgo drošības mērķu aprēķināšanai, dalībvalstīm dažādās riska kategorijās ir noteiktas pielikuma 1. daļā.

*3. pants***Kopīgie drošības mērķi**

Kopīgo drošības mērķu otrā kopuma vērtības, kas attiecas uz dzelzceļa sistēmu kopumā, dažādās riska kategorijās ir noteiktas pielikuma 2. daļā.

*4. pants***Atcelšana**

Lēmumu 2010/409/ES atceļ.

*5. pants***Adresāti**

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

▼ B

PIELIKUMS

▼ M1

1. Nacionālās atsaucēs vērtības (NRV)

1.1. Pasažieru riska NRV (NRV 1.1 un NRV 1.2)

Dalībvalsts	NRV 1.1 (× E-09) (*)	NRV 1.2 (× E-09) (**)
Beļģija (BE)	37,30	0,318
Bulgārija (BG)	207,00	1,911
Čehija (CZ)	46,50	0,817
Dānija (DK)	9,04	0,110
Vācija (DE)	8,13	0,081
Igaunija (EE)	78,20	0,665
Īrija (IE)	2,74	0,0276
Grieķija (EL)	54,70	0,503
Spānija (ES)	29,20	0,270
Francija (FR)	22,50	0,110
Horvātija (HR)	176,9	1,135
Itālija (IT)	38,10	0,257
Latvija (LV)	78,20	0,665
Lietuva (LT)	97,20	0,757
Luksemburga (LU)	23,80	0,176
Ungārija (HU)	170,00	1,650
Nīderlande (NL)	7,43	0,089
Austrija (AT)	26,30	0,292
Polija (PL)	116,10	0,849
Portugāle (PT)	41,80	0,309
Rumānija (RO)	57,40	0,607
Slovēnija (SI)	25,30	0,362
Slovākija (SK)	62,10	0,883
Somija (FI)	9,04	0,110
Zviedrija (SE)	3,54	0,033
Apvienotā Karaliste (UK)	2,73	0,028

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

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

Piezīmē (*) un (**) minētie FWSI definēti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā.

▼ **M1**1.2. *Darbinieku riska NRV (NRV 2)*

Dalībvalsts	NRV 2 ($\times E-09$) (*)
Beļģija (BE)	24,60
Bulgārija (BG)	20,40
Čehija (CZ)	16,50
Dānija (DK)	9,10
Vācija (DE)	12,60
Igaunija (EE)	64,80
Īrija (IE)	5,22
Grieķija (EL)	77,90
Spānija (ES)	8,81
Francija (FR)	6,06
Horvātija (HR)	73,65
Itālija (IT)	18,90
Latvija (LV)	64,80
Lietuva (LT)	41,00
Luksemburga (LU)	12,00
Ungārija (HU)	9,31
Nīderlande (NL)	5,97
Austrija (AT)	20,30
Polija (PL)	17,20
Portugāle (PT)	53,10
Rumānija (RO)	22,30
Slovēnija (SI)	40,90
Slovākija (SK)	2,71
Somija (FI)	9,21
Zviedrija (SE)	2,86
Apvienotā Karaliste (UK)	5,17

(*) *NRV 2* ir izteiktas kā: darbinieku *FWSI* skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/
vilcienkilometru skaits gadā.

Šeit minētie *FWSI* definēti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā.

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

Dalībvalsts	NRV 3.1 ($\times E-09$) (*)	NRV 3.2 (**)
Beļģija (BE)	138,0	nepiemēro
Bulgārija (BG)	141,6	nepiemēro
Čehija (CZ)	238,0	nepiemēro

▼ M1

Dalībvalsts	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Dānija (DK)	65,4	nepiemēro
Vācija (DE)	67,8	nepiemēro
Igaunija (EE)	400,0	nepiemēro
Īrija (IE)	23,6	nepiemēro
Grieķija (EL)	710,0	nepiemēro
Spānija (ES)	109,0	nepiemēro
Francija (FR)	78,7	nepiemēro
Horvātija (HR)	611,3	nepiemēro
Itālija (IT)	42,9	nepiemēro
Latvija (LV)	239,0	nepiemēro
Lietuva (LT)	522,0	nepiemēro
Luksemburga (LU)	95,9	nepiemēro
Ungārija (HU)	274,0	nepiemēro
Nīderlande (NL)	127,0	nepiemēro
Austrija (AT)	160,0	nepiemēro
Polija (PL)	277,0	nepiemēro
Portugāle (PT)	461,0	nepiemēro
Rumānija (RO)	542,0	nepiemēro
Slovēnija (SI)	364,0	nepiemēro
Slovākija (SK)	309,0	nepiemēro
Somija (FI)	164,0	nepiemēro
Zviedrija (SE)	64,0	nepiemēro
Apvienotā Karaliste (UK)	23,5	nepiemēro

(*) *NRV* 3.1 ir izteiktas kā: pārbrauktuviņu lietotāju *FWSI* skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā.

(**) *NRV* 3.2 ir izteiktas kā: pārbrauktuviņu lietotāju *FWSI* skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/[(vilcienkilometru skaits gadā × pārbrauktuviņu skaits)/sliežu ceļa kilometri]. Dati par pārbrauktuviņu skaitu un sliežu ceļa kilometriem datu iegūšanas brīdī nebija pietiekami ticami (vairums dalībvalstu sliežu ceļa kilometru vietā iesniedza kopīgos datus par līniju kilometriem).

Piezīmē (*) un (**) minētie *FWSI* definēti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā.

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

Dalībvalsts	NRV 4 (× E-09) (*)
Beļģija (BE)	2,86
Bulgārija (BG)	35,47
Čehija (CZ)	2,41
Dānija (DK)	14,20
Vācija (DE)	3,05

▼ **M1**

Dalībvalsts	NRV 4 (× E-09) (*)
Igaunija (EE)	11,60
Īrija (IE)	7,00
Grieķija (EL)	4,51
Spānija (ES)	5,54
Francija (FR)	7,71
Horvātija (HR)	7,28 (**)
Itālija (IT)	6,70
Latvija (LV)	11,60
Lietuva (LT)	11,60
Luksemburga (LU)	5,47
Ungārija (HU)	4,51
Nīderlande (NL)	4,70
Austrija (AT)	11,10
Polija (PL)	11,60
Portugāle (PT)	5,54
Rumānija (RO)	2,83
Slovēnija (SI)	14,50
Slovākija (SK)	2,41
Somija (FI)	14,20
Zviedrija (SE)	14,20
Apvienotā Karaliste (UK)	7,00

(*) *NRV* 4 ir izteiktas kā: pie kategorijas “citi” piederošu personu *FWSI* skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā. Šeit minētie *FWSI* definēti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā.

(**) *NRV* aprēķināta kā kaimiņvalstu (Ungārijas, Rumānijas un Slovēnijas) *NRV* vidējā vērtība.

1.5. *Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu riska NRV (NRV 5)*

Dalībvalsts	NRV 5 (× E-09) (*)
Beļģija (BE)	72,6
Bulgārija (BG)	900,2
Čehija (CZ)	301,0
Dānija (DK)	116,0
Vācija (DE)	113,0
Igaunija (EE)	1 550,0
Īrija (IE)	85,2
Grieķija (EL)	723,0
Spānija (ES)	168,0

▼ **M1**

Dalībvalsts	NRV 5 (× E-09) (*)
Francija (FR)	67,2
Horvātija (HR)	676,3 (**)
Itālija (IT)	119,0
Latvija (LV)	1 310,0
Lietuva (LT)	2 050,0
Luksemburga (LU)	79,9
Ungārija (HU)	588,0
Nīderlande (NL)	15,9
Austrija (AT)	119,0
Polija (PL)	1 210,0
Portugāle (PT)	834,0
Rumānija (RO)	1 388,2
Slovēnija (SI)	236,0
Slovākija (SK)	1 758,0
Somija (FI)	249,0
Zviedrija (SE)	94,8
Apvienotā Karaliste (UK)	84,5

(*) *NRV* 5 ir izteiktas kā: dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu *FWSI* skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā. Šeit minētie *FWSI* definēti Lēmuma 2009/460/EK 3. panta d) punktā.

(**) *NRV* aprēķināta kā kaimiņvalstu (Ungārijas, Rumānijas un Slovēnijas) *NRV* vidējā vērtība.

1.6. *Sabiedrības riska NRV (NRV 6)*

Dalībvalsts	NRV 6 (× E-09) (*)
Beļģija (BE)	275,0
Bulgārija (BG)	1 440,0
Čehija (CZ)	519,0
Dānija (DK)	218,0
Vācija (DE)	203,0
Igaunija (EE)	2 110,0
Īrija (IE)	114,0
Grieķija (EL)	1 540,0
Spānija (ES)	323,0
Francija (FR)	180,0
Horvātija (HR)	1 467,0
Itālija (IT)	231,0
Latvija (LV)	1 660,0

▼ **M1**

Dalībvalsts	NRV 6 ($\times$ E-09) (*)
Lietuva (LT)	2 590,0
Luksemburga (LU)	210,0
Ungārija (HU)	1 020,0
Nīderlande (NL)	148,0
Austrija (AT)	329,0
Polija (PL)	1 590,0
Portugāle (PT)	1 360,0
Rumānija (RO)	1 704,4
Slovēnija (SI)	698,0
Slovākija (SK)	1 130,0
Somija (FI)	417,0
Zviedrija (SE)	169,0
Apvienotā Karaliste (UK)	120,0

(*) *NRV* 6 ir izteikta kā: *FWSI* kopskaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā/vilcienkilometru skaits gadā.

FWSI kopskaits šeit ir visu pārējo *NRV* aprēķināšanai izmantoto *FWSI* summa.

▼ **B**2. **Kopīgo drošības mērķu (CST) otrajam kopumam piešķirtās vērtības**

Riska kategorija	CST vērtība ($\times 10^{-6}$)		Mērvienības
Pasažieru risks	<i>CST</i> 1.1	0,17	Pasažieru <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / pasažieru vilcienkilometru skaits gadā
	<i>CST</i> 1.2	0,00165	Pasažieru <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / pasažierkilometru skaits gadā
Darbinieku risks	<i>CST</i> 2	0,0779	Darbinieku <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / vilcienkilometru skaits gadā
Pārbrauktuvju lietotāju risks	<i>CST</i> 3.1	0,710	Pārbrauktuvju lietotāju <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / vilcienkilometru skaits gadā
	<i>CST</i> 3.2	nepiemēro (*)	Pārbrauktuvju lietotāju <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / [(vilcienkilometru skaits gadā $\times$ pārbrauktuvju skaits) / sliežu ceļa kilometri]

▼B

Riska kategorija	CST vērtība ($\times 10^{-6}$)		Mērvienības
“Citu” risks	CST 4	0,0145	Kategorijai “citi” piederošu personu <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / vilcienkilometru skaits gadā
Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu risks	CST 5	2,05	Dzelzceļa teritorijā nepiederošu personu <i>FWSI</i> skaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / vilcienkilometru skaits gadā
Sabiedrības risks kopumā	CST 6	2,59	<i>FWSI</i> kopskaits gadā nopietnu negadījumu rezultātā / vilcienkilometru skaits gadā

(*) Dati par pārbrauktuvju skaitu un sliežu ceļa kilometriem, kas ir vajadzīgi šā *CST* aprēķināšanai, datu iegūšanas brīdī nebija pietiekami ticami (piemēram, vairums dalībvalstu sliežu ceļa kilometru vietā ziņoja par līniju kilometriem).