

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 19ης Ιουλίου 2010

σχετικά με τους κοινούς στόχους ασφάλειας που αναφέρονται στο άρθρο 7 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2010) 4889]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2010/409/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14/ΕΚ σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφάλειας (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων για την πρώτη σειρά κοινών στόχων ασφάλειας, την οποία έλαβε η Επιτροπή στις 18 Σεπτεμβρίου 2009,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Σύμφωνα με την οδηγία 2004/49/ΕΚ, πρέπει να καθιερωθούν βαθμιαία κοινοί στόχοι ασφάλειας (ΚΣΑ) για να εξασφαλισθεί ότι θα διατηρηθεί υψηλό επίπεδο ασφάλειας και να βελτιωθεί, όταν και εφόσον είναι αναγκαίο και πρακτικά εφικτό. Αναμένεται ότι οι ΚΣΑ θα δημιουργήσουν εργασία με τα οποία θα εκτιμώνται το επίπεδο ασφάλειας και οι επιδόσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης και κρατών μελών.

(2) Στο άρθρο 3 στοιχείο ε) της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, ως ΚΣΑ ορίζονται τα επίπεδα ασφάλειας που πρέπει κατ' ελάχιστον να επιτυγχάνονται στα διάφορα τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως φερ' ειπείν το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, οι μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων) καθώς και σε ολόκληρο το σύστημα, τα οποία εκφράζονται με κριτήρια αποδοχής κινδύνων. Ωστόσο, στην αιτιολογική σκέψη 7 της απόφασης 2009/460/ΕΚ της Επιτροπής, της 5ης Ιουνίου 2009, περί της έγκρισης κοινής μεθόδου ασφάλειας για την εκτίμηση της επίτευξης των στόχων ασφάλειας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾, δηλώνεται ότι, λόγω της έλλειψης εναρμονι-

σμένων και αξιόπιστων στοιχείων σχετικά με τις επιδόσεις ασφάλειας τμημάτων των σιδηροδρομικών συστημάτων που λειτουργούν σήμερα στα διάφορα κράτη μέλη, η θέσπιση της πρώτης σειράς ΚΣΑ για τμήματα του σιδηροδρομικού συστήματος (όπως το συμβατικό σιδηροδρομικό σύστημα, το σιδηροδρομικό σύστημα μεγάλης ταχύτητας, οι μακρές σιδηροδρομικές σήραγγες ή οι γραμμές που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για τις μεταφορές εμπορευμάτων) δεν είναι εφικτή.

(3) Βάσει του άρθρου 7 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ, η πρώτη σειρά ΚΣΑ απαιτείται να βασισθεί σε εξέταση των υφιστάμενων στόχων και επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρομικών συστημάτων των κρατών μελών. Σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στην απόφαση 2009/460/ΕΚ, η πρώτη σειρά ΚΣΑ πρέπει να βασισθεί σε εθνικές τιμές αναφοράς (ΕΤΑ). Υπολογίστηκε με τη χρήση σειράς δεδομένων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για τις στατιστικές σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές ⁽³⁾, που παρείχε η Eurostat στις 6 Μαρτίου 2009 για την περίοδο 2004-2007. Για κάθε κατηγορία σιδηροδρομικού κινδύνου, το μέγιστο ανεκτό επίπεδο του κινδύνου για κάθε κράτος μέλος πρέπει να είναι 1) η ΕΤΑ εφόσον η ΕΤΑ είναι ίση, ή κατώτερη, του αντίστοιχου ΚΣΑ ή 2) ο ΚΣΑ, εφόσον η ΕΤΑ είναι υψηλότερη του αντίστοιχου ΚΣΑ, σύμφωνα με το τμήμα 3 του παραρτήματος της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

(4) Η πρώτη δέσμη ΚΣΑ πρέπει να θεωρείται ως το πρώτο βήμα της διαδικασίας. Με αυτήν την πρώτη δέσμη, τίθεται σε εφαρμογή εναρμονισμένο και διαφανές πλαίσιο για την αποτελεσματική παρακολούθηση και διαφύλαξη των επιδόσεων ασφάλειας των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη.

(5) Τα μέτρα που προβλέπει η παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που ορίζεται στο άρθρο 27 παράγραφος 1 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο και ορισμοί

Στην παρούσα απόφαση καθορίζονται οι τιμές της πρώτης δέσμης κοινών στόχων ασφάλειας βάσει των εθνικών τιμών αναφοράς, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 3 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ και με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην απόφαση 2009/460/ΕΚ.

⁽¹⁾ ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44.

⁽²⁾ ΕΕ L 150 της 13.6.2009, σ. 11.

⁽³⁾ ΕΕ L 14 της 21.1.2003, σ. 1.

Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης εφαρμόζονται οι ορισμοί της οδηγίας 2004/49/EK, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 91/2003 και της απόφασης 2009/460/EK.

Άρθρο 2

Εθνικές τιμές αναφοράς

Οι εθνικές τιμές αναφοράς για τα διάφορα κράτη μέλη και τις διάφορες κατηγορίες κινδύνου καθορίζονται στο κεφάλαιο 1 τμήματα 1.1 έως 1.6 του παραρτήματος.

Άρθρο 3

Κοινοί στόχοι ασφάλειας

Η πρώτη δέσμη κοινών στόχων ασφάλειας για τις διάφορες κατηγορίες κινδύνου καθορίζεται στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος.

Άρθρο 4

Αποδέκτες

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 19 Ιουλίου 2010.

Για την Επιτροπή

Siim KALLAS

Αντιπρόεδρος

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Εθνικές Τιμές Αναφοράς (ETA)

1.1. ETA για κίνδυνο κατά των επιβατών (ETA 1.1 και ETA 1.2)

Κράτος μέλος	ETA 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	ETA 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Βέλγιο (BE)	53,60	0,456
Βουλγαρία (BG)	250,00	2,01
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	40,60	0,688
Δανία (DK)	7,55	0,0903
Γερμανία (DE)	10,90	0,11
Εσθονία (EE)	50,20	0,426
Ιρλανδία (IE)	6,22	0,0623
Ελλάδα (EL)	54,00	0,485
Ισπανία (ES)	40,90	0,391
Γαλλία (FR)	21,90	0,109
Ιταλία (IT)	55,00	0,363
Λεττονία (LV)	50,20	0,426
Λιθουανία (LT)	88,60	0,683
Λουξεμβούργο (LU)	28,80	0,225
Ουγγαρία (HU)	250,00	2,01
Κάτω Χώρες (NL)	11,70	0,0941
Αυστρία (AT)	29,00	0,335
Πολωνία (PL)	127,00	0,939
Πορτογαλία (PT)	33,90	0,267
Ρουμανία (RO)	250,00	2,01
Σλοβενία (SI)	11,80	0,175
Σλοβακία (SK)	17,70	0,275
Φινλανδία (FI)	26,80	0,248
Σουηδία (SE)	5,70	0,0557
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	6,22	0,0623

(*) Η ETA 1.1 εκφράζεται ως ο λόγος: των θανάτων και σταθμισμένων σοβαρών τραυματισμών επιβατών (ΘΣΣΤ) ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό συρμοχλιομέτρων επιβατικών μεταφορών ανά έτος. Ως συρμοχλιομέτρο επιβατικών μεταφορών νοείται εν προκειμένω η μονάδα κυκλοφορίας που αφορά μόνον τις επιβατικές αμαξοστοιχίες.

(**) Η ETA 1.2 εκφράζεται ως ο λόγος: του αριθμού ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό επιβατογιομέτρων ανά έτος.

Οι ΘΣΣΤ στο (*) και στο (**) νοούνται κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο δ) της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.2. ETA για κίνδυνο κατά των απασχολουμένων (ETA 2)

Κράτος μέλος	ETA 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	21,10
Βουλγαρία (BG)	11,00
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	17,40
Δανία (DK)	9,10
Γερμανία (DE)	13,30
Εσθονία (EE)	17,00
Ιρλανδία (IE)	8,33
Ελλάδα (EL)	77,90
Ισπανία (ES)	8,33
Γαλλία (FR)	6,68
Ιταλία (IT)	22,50
Λεττονία (LV)	55,10
Λιθουανία (LT)	36,90
Λουξεμβούργο (LU)	13,70
Ουγγαρία (HU)	11,90
Κάτω Χώρες (NL)	6,69
Αυστρία (AT)	25,40
Πολωνία (PL)	18,60
Πορτογαλία (PT)	76,00
Ρουμανία (RO)	11,00
Σλοβενία (SI)	31,00
Σλοβακία (SK)	1,50
Φινλανδία (FI)	8,28
Σουηδία (SE)	3,76
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	8,33

(*) Η ETA 2 εκφράζεται ως ο λόγος: του αριθμού ΘΣΣΤ υπαλλήλων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος.

Οι νεκροί υπάλληλοι και σοβαροί τραυματίες νοούνται κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο δ) της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.3. ETA για κινδύνους για τους χρήστες ισόπεδων διαβάσεων (ETA 3.1 και ETA 3.2)

Κράτος μέλος	ETA 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	ETA 3.2 (**) (Αριθμό ισόπεδων διαβάσεων)/Συρμοχλιόμετρα)
Βέλγιο (BE)	143,0	μ.δ.
Βουλγαρία (BG)	124,0	μ.δ.
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	302,0	μ.δ.
Δανία (DK)	55,9	μ.δ.
Γερμανία (DE)	69,9	μ.δ.
Εσθονία (EE)	168,0	μ.δ.
Ιρλανδία (IE)	31,4	μ.δ.
Ελλάδα (EL)	743,0	μ.δ.
Ισπανία (ES)	131,0	μ.δ.
Γαλλία (FR)	78,9	μ.δ.
Ιταλία (IT)	50,7	μ.δ.
Λεττονία (LV)	240,0	μ.δ.
Λιθουανία (LT)	530,0	μ.δ.
Λουξεμβούργο (LU)	97,3	μ.δ.
Ουγγαρία (HU)	244,0	μ.δ.
Κάτω Χώρες (NL)	128,0	μ.δ.
Αυστρία (AT)	181,0	μ.δ.
Πολωνία (PL)	264,0	μ.δ.
Πορτογαλία (PT)	508,0	μ.δ.
Ρουμανία (RO)	124,0	μ.δ.
Σλοβενία (SI)	365,0	μ.δ.
Σλοβακία (SK)	249,0	μ.δ.
Φινλανδία (FI)	151,0	μ.δ.
Σουηδία (SE)	74,2	μ.δ.
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	23,0	μ.δ.

(*) Η ETA 3.1 εκφράζεται ως ο λόγος: του αριθμού ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδης διάβασης ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος.

(**) Η ETA 3.2 εκφράζεται ως ο λόγος: του αριθμού ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδης διάβασης ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον [(Αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος * Αριθμό ισόπεδων διαβάσεων)/Συρμοχλιόμετρα)]. Τα δεδομένα για τον αριθμό ισόπεδων διαβάσεων και των συρμοχλιομέτρων δεν ήταν κατάλληλης αξιοπιστίας κατά την εξαγωγή δεδομένων (τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν δεδομένα CSI για γραμμοχλιόμετρα αντί συρμοχλιομέτρων).

Οι ΘΣΣΤ στο (*) και στο (**) νοούνται κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο δ) της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.4. ETA για κίνδυνο προσώπων ταξινομημένων ως «άλλοι» (ETA 4)

Κράτος μέλος	ETA 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	1,90
Βουλγαρία (BG)	6,45
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	5,28
Δανία (DK)	10,30
Γερμανία (DE)	4,41
Εσθονία (EE)	18,50
Ιρλανδία (IE)	6,98
Ελλάδα (EL)	6,45
Ισπανία (ES)	4,93
Γαλλία (FR)	6,98
Ιταλία (IT)	6,98
Λεττονία (LV)	18,50
Λιθουανία (LT)	18,50
Λουξεμβούργο (LU)	4,43
Ουγγαρία (HU)	6,45
Κάτω Χώρες (NL)	3,16
Αυστρία (AT)	14,20
Πολωνία (PL)	18,50
Πορτογαλία (PT)	4,93
Ρουμανία (RO)	6,45
Σλοβενία (SI)	7,14
Σλοβακία (SK)	5,28
Φινλανδία (FI)	10,30
Σουηδία (SE)	10,30
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	6,98

(*) Η ETA 4 εκφράζεται ως ο λόγος: του ετήσιου αριθμού ΘΣΣΤ ατόμων που ανήκουν στην κατηγορία «άλλοι» συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος. Ως ΘΣΣΤ νοούνται κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο δ) της απόφασης 2009/460/ΕΚ.

1.5. ETA για κίνδυνο για άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις (ETA 5)

Κράτος μέλος	ETA 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	75,5
Βουλγαρία (BG)	190,0
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	657,0
Δανία (DK)	134,0
Γερμανία (DE)	106,0
Εσθονία (EE)	1 850,0
Ιρλανδία (IE)	94,7
Ελλάδα (EL)	906,0
Ισπανία (ES)	184,0
Γαλλία (FR)	69,7
Ιταλία (IT)	122,0
Λεττονία (LV)	1 520,0
Λιθουανία (LT)	2 030,0
Λουξεμβούργο (LU)	83,7
Ουγγαρία (HU)	534,0
Κάτω Χώρες (NL)	28,2
Αυστρία (AT)	117,0
Πολωνία (PL)	1 110,0
Πορτογαλία (PT)	948,0
Ρουμανία (RO)	190,0
Σλοβενία (SI)	273,0
Σλοβακία (SK)	477,0
Φινλανδία (FI)	294,0
Σουηδία (SE)	98,1
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	94,7

(*) Η ETA 5 εκφράζεται ως ο λόγος: Οι ΘΣΣΤ ατόμων που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος. Οι ΘΣΣΤ νοούνται κατά την έννοια του άρθρου 3 στοιχείο δ) της απόφασης 2009/460/ΕΚ της Επιτροπής.

1.6. ΕΤΑ για κοινωνικό κίνδυνο (ΕΤΑ 6)

Κράτος μέλος	ΕΤΑ 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Βέλγιο (BE)	273,0
Βουλγαρία (BG)	364,0
Τσεχική Δημοκρατία (CZ)	1 010,0
Δανία (DK)	218,0
Γερμανία (DE)	206,0
Εσθονία (EE)	2 320,0
Ιρλανδία (IE)	131,0
Ελλάδα (EL)	1 820,0
Ισπανία (ES)	351,0
Γαλλία (FR)	179,0
Ιταλία (IT)	235,0
Λεττονία (LV)	1 850,0
Λιθουανία (LT)	2 510,0
Λουξεμβούργο (LU)	219,0
Ουγγαρία (HU)	1 000,0
Κάτω Χώρες (NL)	166,0
Αυστρία (AT)	354,0
Πολωνία (PL)	1 530,0
Πορτογαλία (PT)	1 510,0
Ρουμανία (RO)	364,0
Σλοβενία (SI)	697,0
Σλοβακία (SK)	740,0
Φινλανδία (FI)	461,0
Σουηδία (SE)	188,0
Ηνωμένο Βασίλειο (UK)	131,0

(*) Η ΕΤΑ 6 εκφράζεται ως ο λόγος: του συνολικού αριθμού ΘΣΣΤ ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων προς τον αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος.
 Ως συνολικός αριθμός ΘΣΣΤ νοείται εν προκειμένω το άθροισμα όλων των ΘΣΣΤ που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό όλων των υπόλοιπων ΕΤΑ.

2. Τιμές αποδιδόμενες για την πρώτη δέσμη ΚΑΣ

Κατηγορία κινδύνου	Τιμή ΚΣΑ ($\times 10^{-9}$)		Μονάδες μέτρησης
Κίνδυνοι για τους επιβάτες	ΚΣΑ 1.1	250,0	Αριθμός ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό συρμοχλιομέτρων επιβατικών μεταφορών ανά έτος
	ΚΣΑ 1.2	2,01	Αριθμός ΘΣΣΤ επιβατών ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό επιβατοχλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνοι για εργαζομένους	ΚΣΑ 2	77,9	Αριθμός ΘΣΣΤ υπαλλήλων ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνοι για τους χρήστες ισόπεδων διαβάσεων	ΚΣΑ 3.1	743,0	Αριθμός ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδης διάβασης ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος
	ΚΣΑ 3.2	μ.δ. (*)	Αριθμός ΘΣΣΤ χρηστών ισόπεδης διάβασης ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/[(αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος * αριθμό ισόπεδων διαβάσεων)/Συρμοχλιόμετρα]
Κίνδυνοι για «άλλους»	ΚΣΑ 4	18,5	Ετήσιος αριθμός ΘΣΣΤ ατόμων που ανήκουν στην κατηγορία «άλλοι» συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνοι για άτομα που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις	ΚΣΑ 5	2 030,0	Αριθμός ΘΣΣΤ ατόμων που βρίσκονται χωρίς άδεια στις σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις κατ' έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος
Κίνδυνοι για την κοινωνία στο σύνολό της	ΚΣΑ 6	2 510,0	Συνολικός αριθμός ΘΣΣΤ ανά έτος συνεπεία σοβαρών ατυχημάτων/αριθμό συρμοχλιομέτρων ανά έτος

(*) Τα δεδομένα για τον αριθμό ισόπεδων διαβάσεων και των συρμοχλιομέτρων που ήταν αναγκαία για τον υπολογισμό του παρόντος ΚΣΑ δεν ήταν κατάλληλης αξιοπιστίας κατά την εξαγωγή δεδομένων (π.χ., τα περισσότερα κράτη μέλη ανέφεραν δεδομένα για γραμμοχλιομέτρα αντί συρμοχλιομέτρων κ.λπ.).