

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 19 luglio 2010

sugli obiettivi comuni di sicurezza di cui all'articolo 7 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio

[notificata con il numero C(2010) 4889]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2010/409/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e recante modifica della direttiva 95/18/CE del Consiglio relativa alle licenze delle imprese ferroviarie e della direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie)⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7,

vista la raccomandazione dell'Agenzia ferroviaria europea sulla prima serie di obiettivi di sicurezza comuni, trasmessa alla Commissione il 18 settembre 2009,

considerando quanto segue:

- (1) A norma della direttiva 2004/49/CE, per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza e, se e quando necessario e ragionevolmente praticabile, per migliorarlo, dovrebbero essere progressivamente introdotti obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets, CST). Essi dovrebbero fornire strumenti di valutazione del livello di sicurezza e delle prestazioni degli operatori a livello UE e negli Stati membri.
- (2) L'articolo 3, lettera e), della direttiva 2004/49/CE definisce i CST come i livelli di sicurezza che devono almeno essere raggiunti dalle diverse parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) e dal sistema nel suo complesso, espressi in criteri di accettazione del rischio. Tuttavia, il considerando 7 della decisione 2009/460/CE della Commissione, del 5 giugno 2009, relativa all'adozione di un metodo di sicurezza comune per la valutazione di realizzazione degli obiettivi in materia di sicurezza, di cui all'articolo 6 della direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁾, dispone che, a causa della mancanza di dati armonizzati e affidabili sui livelli di sicurezza di parti di sistemi fer-

roviani operativi nei vari Stati membri, l'elaborazione della prima serie di CST per parti del sistema ferroviario (quali il sistema ferroviario convenzionale, il sistema ferroviario ad alta velocità, le gallerie ferroviarie lunghe o le linee adibite unicamente al trasporto di merci) non è fattibile.

- (3) L'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE dispone che la prima serie di CST deve basarsi su un esame degli obiettivi esistenti e dei risultati conseguiti dagli Stati membri in materia di sicurezza dei sistemi ferroviari. In conformità con la metodologia stabilita dalla decisione 2009/460/CE, la prima serie di CST deve essere definita sulla base di valori di riferimento nazionali (national reference values, NRV). La prima serie di CST è stata calcolata avvalendosi di dati basati sul regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari⁽³⁾, e forniti da Eurostat il 6 marzo 2009 per il periodo 2004-2007. Per ciascuna categoria di rischio ferroviario, il livello massimo di rischio tollerabile per uno Stato membro deve essere 1) il NRV, se il NRV è uguale o inferiore al CST corrispondente, oppure 2) il CST, se il NRV è superiore al CST corrispondente, in conformità con la sezione 3 dell'allegato alla decisione 2009/460/CE.
- (4) La prima serie di CST dovrebbe essere considerata come la prima fase di un processo. Con questa prima serie viene creato un quadro armonizzato e trasparente per monitorare e tutelare in maniera efficiente il livello di sicurezza delle ferrovie in Europa.
- (5) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 27, paragrafo 1, della direttiva 2004/49/CE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto e definizioni

La presente decisione stabilisce i valori della prima serie di CST sulla base di NRV, in conformità con l'articolo 7, paragrafo 3, della direttiva 2004/49/CE e applicando la metodologia stabilita dalla decisione 2009/460/CE.

⁽¹⁾ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.

⁽²⁾ GU L 150 del 13.6.2009, pag. 11.

⁽³⁾ GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1.

Ai fini della presente decisione si applicano le definizioni contenute nella direttiva 2004/49/CE, nel regolamento (CE) n. 91/2003 e nella decisione 2009/460/CE.

Articolo 2

Valori di riferimento nazionali

I valori di riferimento nazionali (NRV) per i vari Stati membri e per le varie categorie di rischio sono stabiliti nel capitolo 1, sezioni 1.1-1.6, dell'allegato.

Articolo 3

Obiettivi comuni di sicurezza

La prima serie di obiettivi comuni di sicurezza (CST) per le varie categorie di rischio è stabilita nel capitolo 2 dell'allegato.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 19 luglio 2010.

Per la Commissione

Siim KALLAS

Vicepresidente

ALLEGATO

1. Valori di riferimento nazionali (NRV)

1.1. NRV per il rischio per i passeggeri (NRV 1.1 e NRV 1.2)

Stato membro	NRV 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRV 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Belgio (BE)	53,60	0,456
Bulgaria (BG)	250,00	2,01
Repubblica ceca (CZ)	40,60	0,688
Danimarca (DK)	7,55	0,0903
Germania (DE)	10,90	0,11
Estonia (EE)	50,20	0,426
Irlanda (IE)	6,22	0,0623
Grecia (EL)	54,00	0,485
Spagna (ES)	40,90	0,391
Francia (FR)	21,90	0,109
Italia (IT)	55,00	0,363
Lettonia (LV)	50,20	0,426
Lituania (LT)	88,60	0,683
Lussemburgo (LU)	28,80	0,225
Ungheria (HU)	250,00	2,01
Paesi Bassi (NL)	11,70	0,0941
Austria (AT)	29,00	0,335
Polonia (PL)	127,00	0,939
Portogallo (PT)	33,90	0,267
Romania (RO)	250,00	2,01
Slovenia (SI)	11,80	0,175
Slovacchia (SK)	17,70	0,275
Finlandia (FI)	26,80	0,248
Svezia (SE)	5,70	0,0557
Regno Unito (UK)	6,22	0,0623

(*) NRV 1.1 espresso come: Numero di passeggeri FWSI (fatalities and weighted serious injuries, incidenti mortali e lesioni gravi ponderate) per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno passeggeri per anno. Per «km-treno passeggeri» si intende l'unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno passeggeri su un percorso di un chilometro.

(**) NRV 1.2 espresso come: Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-passeggeri per anno. In (*) e (**) la definizione di FWSI coincide con quella di cui all'articolo 3, lettera d), della decisione 2009/460/CE.

1.2. NRV per il rischio per i dipendenti (NRV 2)

Stato membro	NRV 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgio (BE)	21,10
Bulgaria (BG)	11,00
Repubblica ceca (CZ)	17,40
Danimarca (DK)	9,10
Germania (DE)	13,30
Estonia (EE)	17,00
Irlanda (IE)	8,33
Grecia (EL)	77,90
Spagna (ES)	8,33
Francia (FR)	6,68
Italia (IT)	22,50
Lettonia (LV)	55,10
Lituania (LT)	36,90
Lussemburgo (LU)	13,70
Ungheria (HU)	11,90
Paesi Bassi (NL)	6,69
Austria (AT)	25,40
Polonia (PL)	18,60
Portogallo (PT)	76,00
Romania (RO)	11,00
Slovenia (SI)	31,00
Slovacchia (SK)	1,50
Finlandia (FI)	8,28
Svezia (SE)	3,76
Regno Unito (UK)	8,33

(*) NRV 2 espresso come: Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno. La definizione di FWSI coincide con quella di cui all'articolo 3, lettera d), della decisione 2009/460/CE.

1.3. NRV per il rischio per gli utenti dei passaggi a livello (NRV 3.1 e NRV 3.2)

Stato membro	NRV 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgio (BE)	143,0	n.d.
Bulgaria (BG)	124,0	n.d.
Repubblica ceca (CZ)	302,0	n.d.
Danimarca (DK)	55,9	n.d.
Germania (DE)	69,9	n.d.
Estonia (EE)	168,0	n.d.
Irlanda (IE)	31,4	n.d.
Grecia (EL)	743,0	n.d.
Spagna (ES)	131,0	n.d.
Francia (FR)	78,9	n.d.
Italia (IT)	50,7	n.d.
Lettonia (LV)	240,0	n.d.
Lituania (LT)	530,0	n.d.
Lussemburgo (LU)	97,3	n.d.
Ungheria (HU)	244,0	n.d.
Paesi Bassi (NL)	128,0	n.d.
Austria (AT)	181,0	n.d.
Polonia (PL)	264,0	n.d.
Portogallo (PT)	508,0	n.d.
Romania (RO)	124,0	n.d.
Slovenia (SI)	365,0	n.d.
Slovacchia (SK)	249,0	n.d.
Finlandia (FI)	151,0	n.d.
Svezia (SE)	74,2	n.d.
Regno Unito (UK)	23,0	n.d.

(*) NRV 3.1 espresso come: Numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno.

(**) NRV 3.2 espresso come: Numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/[(numero di km-treno per anno \times Numero di passaggi a livello)/km-binario]. Al momento dell'estrazione dei dati, i dati sul numero di passaggi a livello e sui km-binario non erano sufficientemente affidabili (la maggior parte degli Stati membri ha segnalato i dati CSI (Common Safety Indicators, indicatori comuni di sicurezza) in km-linea invece che in km-binario).

In (*) e (**) la definizione di FWSI coincide con quella di cui all'articolo 3, lettera d), della decisione 2009/460/CE.

1.4. NRV per il rischio per persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4)

Stato membro	NRV 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgio (BE)	1,90
Bulgaria (BG)	6,45
Repubblica ceca (CZ)	5,28
Danimarca (DK)	10,30
Germania (DE)	4,41
Estonia (EE)	18,50
Irlanda (IE)	6,98
Grecia (EL)	6,45
Spagna (ES)	4,93
Francia (FR)	6,98
Italia (IT)	6,98
Lettonia (LV)	18,50
Lituania (LT)	18,50
Lussemburgo (LU)	4,43
Ungheria (HU)	6,45
Paesi Bassi (NL)	3,16
Austria (AT)	14,20
Polonia (PL)	18,50
Portogallo (PT)	4,93
Romania (RO)	6,45
Slovenia (SI)	7,14
Slovacchia (SK)	5,28
Finlandia (FI)	10,30
Svezia (SE)	10,30
Regno Unito (UK)	6,98

(*) NRV 4 espresso come: Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno. La definizione di FWSI coincide con quella di cui all'articolo 3, lettera d), della decisione 2009/460/CE.

1.5. NRV per il rischio per persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (NRV 5)

Stato membro	NRV 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgio (BE)	75,5
Bulgaria (BG)	190,0
Repubblica ceca (CZ)	657,0
Danimarca (DK)	134,0
Germania (DE)	106,0
Estonia (EE)	1 850,0
Irlanda (IE)	94,7
Grecia (EL)	906,0
Spagna (ES)	184,0
Francia (FR)	69,7
Italia (IT)	122,0
Lettonia (LV)	1 520,0
Lituania (LT)	2 030,0
Lussemburgo (LU)	83,7
Ungheria (HU)	534,0
Paesi Bassi (NL)	28,2
Austria (AT)	117,0
Polonia (PL)	1 110,0
Portogallo (PT)	948,0
Romania (RO)	190,0
Slovenia (SI)	273,0
Slovacchia (SK)	477,0
Finlandia (FI)	294,0
Svezia (SE)	98,1
Regno Unito (UK)	94,7

(*) NRV 5 espresso come: Numero di FWSI a persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno. La definizione di FWSI coincide con quella di cui all'articolo 3, lettera d), della decisione 2009/460/CE.

1.6. NRV per il rischio per la società nel suo insieme (NRV 6)

Stato membro	NRV 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgio (BE)	273,0
Bulgaria (BG)	364,0
Repubblica ceca (CZ)	1 010,0
Danimarca (DK)	218,0
Germania (DE)	206,0
Estonia (EE)	2 320,0
Irlanda (IE)	131,0
Grecia (EL)	1 820,0
Spagna (ES)	351,0
Francia (FR)	179,0
Italia (IT)	235,0
Lettonia (LV)	1 850,0
Lituania (LT)	2 510,0
Lussemburgo (LU)	219,0
Ungheria (HU)	1 000,0
Paesi Bassi (NL)	166,0
Austria (AT)	354,0
Polonia (PL)	1 530,0
Portogallo (PT)	1 510,0
Romania (RO)	364,0
Slovenia (SI)	697,0
Slovacchia (SK)	740,0
Finlandia (FI)	461,0
Svezia (SE)	188,0
Regno Unito (UK)	131,0

(*) NRV 6 espresso come: Numero totale di FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno. Il numero totale di FWSI deve essere inteso come la somma di tutti gli FWSI considerati per calcolare tutti gli altri NRV.

2. Valori attribuiti alla prima serie di CST

Categoria di rischio	Valore CST ($\times 10^{-9}$)		Unità di misura
	CST	Valore	
Rischi per i passeggeri	CST 1.1	250,0	Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno passeggeri per anno
	CST 1.2	2,01	Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-passeggeri per anno
Rischio per i dipendenti	CST 2	77,9	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno
Rischio per gli utenti dei passaggi a livello	CST 3.1	743,0	Numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno
	CST 3.2	n.d. (*)	Numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/[(numero di km-treno per anno \times Numero di passaggi a livello)/km-binario)].
Rischio per persone appartenenti alla categoria «altri»	CST 4	18,5	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno.
Rischio per persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari	CST 5	2 030,0	Numero di FWSI a persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno
Rischio per la società nel suo insieme	CST 6	2 510,0	Numero totale di FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-treno per anno

(*) Al momento dell'estrazione dei dati, i dati sul numero di passaggi a livello e sui km-binario, necessari per calcolare il CST, non erano sufficientemente affidabili (la maggior parte degli Stati membri ha segnalato i dati in km-linea invece che in km-binario, ecc.).