

DECIZIA COMISIEI

din 19 iulie 2010

privind obiectivele de siguranță comune menționate la articolul 7 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului

[notificată cu numărul C(2010) 4889]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2010/409/UE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) ⁽¹⁾, în special articolul 7,

având în vedere recomandarea Agenției Europene a Căilor Ferate privind primul set de obiective de siguranță comune, transmisă Comisiei la 18 septembrie 2009,

întrucât:

(1) În conformitate cu Directiva 2004/49/CE, trebuie introduse treptat obiective de siguranță comune (OSC) pentru a asigura menținerea unui nivel ridicat de siguranță și îmbunătățirea acestuia atunci când și dacă se dovedește necesar și rezonabil din punct de vedere practic. OSC trebuie să furnizeze instrumente de evaluare a nivelului de siguranță și a performanței operatorilor atât la nivelul Uniunii, cât și în statele membre.

(2) La articolul 3 litera (e) din Directiva 2004/49/CE, OSC sunt definite ca nivelurile de siguranță care trebuie atinse sau depășite de diferite părți ale sistemului feroviar (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri) și de sistem în ansamblul său, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor. Cu toate acestea, la considerentul 7 din Decizia 2009/460/CE a Comisiei din 5 iunie 2009 privind adoptarea unei metode de siguranță comune pentru evaluarea atingerii obiectivelor de siguranță, prevăzute la articolul 6 din Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽²⁾ se prevede că, din cauza lipsei datelor concordante și fiabile în legătură cu performanțele de siguranță ale părților sistemelor

feroviare care funcționează în diferitele state membre, elaborarea primului set de OSC pentru părțile sistemului feroviar (precum sistemul feroviar convențional, sistemul feroviar de mare viteză, tunelurile feroviare lungi sau liniile utilizate exclusiv pentru transportul de mărfuri) nu este fezabilă.

(3) În conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE, primul set de OSC trebuie să se bazeze pe o examinare a obiectivelor existente și a performanțelor în materie de siguranță ale sistemelor feroviare din statele membre. Conform metodologiei stabilite prin Decizia 2009/460/CE, primul set de OSC trebuie să se bazeze pe valorile naționale de referință (VNR). Acestea au fost calculate cu ajutorul unor serii de date bazate pe Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar ⁽³⁾ și furnizate de Eurostat la 6 martie 2009 pentru perioada 2004-2007. În cazul fiecărei categorii de risc feroviar, nivelul maxim acceptabil de risc pentru un stat membru trebuie să fie: 1. VNR, dacă VNR este mai mică sau egală cu OSC corespunzător, sau 2. OSC, dacă VNR este mai mare decât OSC corespunzător, în conformitate cu secțiunea 3 din anexa la Decizia 2009/460/CE.

(4) Primul set de OSC trebuie considerat ca fiind prima etapă a unui proces. Prin acest prim set, se creează un cadru armonizat și transparent pentru monitorizarea și salvagardarea eficientă a performanței în materie de siguranță a căilor ferate europene.

(5) Măsurile prevăzute de prezenta decizie sunt conforme cu avizul Comitetului menționat la articolul 27 alineatul (1) din Directiva 2004/49/CE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Obiect și definiții

Prezenta decizie stabilește valorile primului set de obiective de siguranță comune pe baza valorilor naționale de referință, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3) din Directiva 2004/49/CE și cu metodologia prevăzută în Decizia 2009/460/CE.

⁽¹⁾ JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

⁽²⁾ JO L 150, 13.6.2009, p. 11.

⁽³⁾ JO L 14, 21.1.2003, p. 1.

În sensul prezentei decizii, se aplică definițiile prevăzute în Directiva 2004/49/CE, în Regulamentul (CE) nr. 91/2003 și în Decizia 2009/460/CE.

Articolul 2

Valorile naționale de referință

Valorile naționale de referință pentru diferitele state membre și pentru diferitele categorii de risc sunt prevăzute la capitolul 1 punctele 1.1-1.6 din anexă.

Articolul 3

Obiective de siguranță comune

Primul set de obiective de siguranță comune pentru diferitele categorii de risc sunt prevăzute în capitolul 2 din anexă.

Articolul 4

Destinatari

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 19 iulie 2010.

Pentru Comisie

Siim KALLAS

Vicepreședinte

ANEXĂ

1. Valorile naționale de referință (VNR)

1.1. VNR în cazul riscurilor pentru pasageri (VNR 1.1 și VNR 1.2)

Stat membru	VNR 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	VNR 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
Belgia (BE)	53,60	0,456
Bulgaria (BG)	250,00	2,01
Republica Cehă (CZ)	40,60	0,688
Danemarca (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
Spania (ES)	40,90	0,391
Franța (FR)	21,90	0,109
Italia (IT)	55,00	0,363
Letonia (LV)	50,20	0,426
Lituania (LT)	88,60	0,683
Luxemburg (LU)	28,80	0,225
Ungaria (HU)	250,00	2,01
Țările de Jos (NL)	11,70	0,0941
Austria (AT)	29,00	0,335
Polonia (PL)	127,00	0,939
Portugalia (PT)	33,90	0,267
România (RO)	250,00	2,01
Slovenia (SL)	11,80	0,175
Slovacia (SK)	17,70	0,275
Finlanda (FI)	26,80	0,248
Suedia (SE)	5,70	0,0557
Regatul Unit (UK)	6,22	0,0623

(*) VNR 1.1 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de decese și de răni grave ponderate (FSWI) în rândul călătorilor rezultat din accidente importante și numărul de tren călători-km pe an. În acest context, tren călători-km reprezintă unitatea de trafic exclusiv pentru trenurile de călători.

(**) VNR 1.2 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FSWI în rândul călătorilor, rezultat din accidente importante, și numărul de călători-km pe an.

Sensul termenului de FSWI folosit în notele (*) și (**) este cel definit la articolul 3 litera (d) din Decizia 2009/460/CE.

1.2. VNR în cazul riscurilor pentru angajați (VNR 2)

Stat membru	VNR 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgia (BE)	21,10
Bulgaria (BG)	11,00
Republica Cehă (CZ)	17,40
Danemarca (DK)	9,10
Germania (DE)	13,30
Estonia (EE)	17,00
Irlanda (IE)	8,33
Grecia (EL)	77,90
Spania (ES)	8,33
Franța (FR)	6,68
Italia (IT)	22,50
Letonia (LV)	55,10
Lituania (LT)	36,90
Luxemburg (LU)	13,70
Ungaria (HU)	11,90
Țările de Jos (NL)	6,69
Austria (AT)	25,40
Polonia (PL)	18,60
Portugalia (PT)	76,00
România (RO)	11,00
Slovenia (SL)	31,00
Slovacia (SK)	1,50
Finlanda (FI)	8,28
Suedia (SE)	3,76
Regatul Unit (UK)	8,33

(*) VNR 2 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FWSI în rândul angajaților rezultat din accidente importante și numărul de tren-km pe an.

Sensul termenului de FSWI folosit în acest context este cel definit la articolul 3 litera (d) din Decizia 2009/460/CE.

1.3. VNR în cazul riscurilor pentru utilizatorii trecerilor la nivel (VNR 3.1 și VNR 3.2)

Stat membru	VNR 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	VNR 3.2 (**)
Belgia (BE)	143,0	n.a.
Bulgaria (BG)	124,0	n.a.
Republica Cehă (CZ)	302,0	n.a.
Danemarca (DK)	55,9	n.a.
Germania (DE)	69,9	n.a.
Estonia (EE)	168,0	n.a.
Irlanda (IE)	31,4	n.a.
Grecia (EL)	743,0	n.a.
Spania (ES)	131,0	n.a.
Franța (FR)	78,9	n.a.
Italia (IT)	50,7	n.a.
Letonia (LV)	240,0	n.a.
Lituania (LT)	530,0	n.a.
Luxemburg (LU)	97,3	n.a.
Ungaria (HU)	244,0	n.a.
Țările de Jos (NL)	128,0	n.a.
Austria (AT)	181,0	n.a.
Polonia (PL)	264,0	n.a.
Portugalia (PT)	508,0	n.a.
România (RO)	124,0	n.a.
Slovenia (SL)	365,0	n.a.
Slovacia (SK)	249,0	n.a.
Finlanda (FI)	151,0	n.a.
Suedia (SE)	74,2	n.a.
Regatul Unit (UK)	23,0	n.a.

(*) VNR 3.1 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FWSI în rândul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante și numărul de tren-km pe an.

(**) VNR 3.2 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FWSI în rândul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante și [(numărul de tren-km pe an/numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]. Datele privind numărul de treceri la nivel și de km-linie desfășurată nu au fost suficient de fiabile la momentul extragerii datelor (majoritatea statelor membre au raportat datele privind OSC în km-linie, în loc de km-linie desfășurată).

Sensul termenului de FWSI folosit în notele (*) și (**) este cel definit la articolul 3 litera (d) din Decizia 2009/460/CE.

1.4. VNR în cazul riscurilor pentru persoanele din categoria „alte” (VNR 4)

Stat membru	VNR 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgia (BE)	1,90
Bulgaria (BG)	6,45
Republica Cehă (CZ)	5,28
Danemarca (DK)	10,30
Germania (DE)	4,41
Estonia (EE)	18,50
Irlanda (IE)	6,98
Grecia (EL)	6,45
Spania (ES)	4,93
Franța (FR)	6,98
Italia (IT)	6,98
Letonia (LV)	18,50
Lituania (LT)	18,50
Luxemburg (LU)	4,43
Ungaria (HU)	6,45
Țările de Jos (NL)	3,16
Austria (AT)	14,20
Polonia (PL)	18,50
Portugalia (PT)	4,93
România (RO)	6,45
Slovenia (SL)	7,14
Slovacia (SK)	5,28
Finlanda (FI)	10,30
Suedia (SE)	10,30
Regatul Unit (UK)	6,98

(*) VNR 4 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FSWI în rândul persoanelor din categoria „alte”, rezultat din accidente importante, și numărul de tren-km pe an. Sensul termenului de FSWI folosit în acest context este cel definit la articolul 3 litera (d) din Decizia 2009/460/CE.

1.5. VNR în cazul riscurilor pentru persoanele neautorizate în incinta instalațiilor feroviare (VNR 5)

Stat membru	VNR 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgia (BE)	75,5
Bulgaria (BG)	190,0
Republica Cehă (CZ)	657,0
Danemarca (DK)	134,0
Germania (DE)	106,0
Estonia (EE)	1 850,0
Irlanda (IE)	94,7
Grecia (EL)	906,0
Spania (ES)	184,0
Franța (FR)	69,7
Italia (IT)	122,0
Letonia (LV)	1 520,0
Lituania (LT)	2 030,0
Luxemburg (LU)	83,7
Ungaria (HU)	534,0
Țările de Jos (NL)	28,2
Austria (AT)	117,0
Polonia (PL)	1 110,0
Portugalia (PT)	948,0
România (RO)	190,0
Slovenia (SL)	273,0
Slovacia (SK)	477,0
Finlanda (FI)	294,0
Suedia (SE)	98,1
Regatul Unit (UK)	94,7

(*) VNR 5 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FWSI în rândul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare rezultat din accidente importante și numărul de tren-km pe an. Sensul termenului de FSWI folosit în acest context este cel definit la articolul 3 litera (d) din Decizia 2009/460/CE.

1.6. VNR în cazul riscurilor societale (VNR 6)

Stat membru	VNR 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Belgia (BE)	273,0
Bulgaria (BG)	364,0
Republica Cehă (CZ)	1 010,0
Danemarca (DK)	218,0
Germania (DE)	206,0
Estonia (EE)	2 320,0
Irlanda (IE)	131,0
Grecia (EL)	1 820,0
Spania (ES)	351,0
Franța (FR)	179,0
Italia (IT)	235,0
Letonia (LV)	1 850,0
Lituania (LT)	2 510,0
Luxemburg (LU)	219,0
Ungaria (HU)	1 000,0
Țările de Jos (NL)	166,0
Austria (AT)	354,0
Polonia (PL)	1 530,0
Portugalia (PT)	1 510,0
România (RO)	364,0
Slovenia (SL)	697,0
Slovacia (SK)	740,0
Finlanda (FI)	461,0
Suedia (SE)	188,0
Regatul Unit (UK)	131,0

(*) VNR 6 exprimată ca: raportul dintre numărul total anual de FWSI rezultat din accidente importante și numărul de tren-km pe an. Numărul total de FWSI reprezintă, în acest context, suma tuturor FWSI luate în considerare la calcularea tuturor celorlalte VNR.

2. Valori atribuite primului set de OSC

Categoria de risc	Valoarea OSC ($\times 10^{-9}$)		Parametri de măsurare
Riscuri pentru călători	CST 1.1	250,0	Numărul anual de FWSI în rândul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren călători-km pe an
	CST 1.2	2,01	Numărul anual de FWSI în rândul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km pe an
Riscuri pentru angajați	CST 2	77,9	Numărul anual de FWSI în rândul angajaților rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an
Riscuri pentru utilizatorii trecerilor la nivel	CST 3.1	743,0	Numărul anual de FWSI în rândul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an
	CST 3.2	n.a. (*)	Numărul anual de FWSI în rândul utilizatorilor trecerilor la nivel, rezultat din accidente importante/[(Numărul de tren-km pe an $\times$ Numărul de treceri la nivel)/km-linie desfășurată]
Riscuri pentru persoanele din categoria „alte”	CST 4	18,5	Numărul anual de FWSI în rândul persoanelor care aparțin categoriei „alte” rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an
Riscuri pentru persoane neautorizate în incinta instalațiilor feroviare	CST 5	2 030,0	Numărul anual de FWSI în rândul persoanelor neautorizate în incinta instalațiilor feroviare rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an
Riscuri pentru societate în ansamblu	CST 6	2 510,0	Numărul total anual de FWSI rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an

(*) Datele privind numărul de treceri la nivel și de km-linie desfășurată necesare pentru calcularea acestui OSC nu au fost suficient de fiabile în momentul extragerii datelor (majoritatea statelor membre au raportat km-linie în loc de km-linie desfășurată etc.).