

## DECIZIA COMISIEI

din 23 aprilie 2012

## privind al doilea set de obiective de siguranță comune în ceea ce privește sistemul feroviar

[notificată cu numărul C(2012) 2084]

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2012/226/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) <sup>(1)</sup>, în special articolul 7 alineatul (3) al doilea paragraf,

întrucât:

- (1) Comisia a acordat Agenției Europene a Căilor Ferate (denumită în continuare „agenția”) un mandat în conformitate cu Directiva 2004/49/CE pentru a elabora un proiect de obiective de siguranță comune („OSC”) și proiectul aferent de metode de siguranță comune pentru perioada 2011-2015. Agenția a prezentat Comisiei recomandarea sa cu privire la al doilea set de proiecte de OSC. Prezenta decizie se bazează pe recomandarea agenției.
- (2) Conform metodologiei stabilite prin 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 <sup>(2)</sup>, și pentru stabilirea primului și celui de-al doilea set de OSC în conformitate cu Directiva 2004/49/CE, este necesar să se facă o evaluare cantitativă a performanțelor de siguranță actuale ale sistemelor feroviare din statele membre prin intermediul valorilor naționale de referință („VNR”). Decizia 2009/460/CE definește VNR ca fiind o măsură de referință care indică, pentru statul membru în cauză, nivelul maxim acceptabil pentru o categorie de risc feroviar. Cu toate acestea, dacă VNR este mai mare decât OSC corespunzător, calculat pe baza metodologiei, nivelul maxim acceptabil de risc pentru un stat membru este OSC corespunzător obținut din VNR, în conformitate cu metodologia stabilită în secțiunea 2.2 din anexa la Decizia 2009/460/CE.
- (3) Valorile pentru primul set de OSC, calculate pe baza datelor din perioada 2004-2007, au fost stabilite în Decizia 2010/409/UE a 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 <sup>(3)</sup>.

- (4) Directiva 2004/49/CE prevede un al doilea set de OSC, bazate pe experiența dobândită din primul set de obiective de siguranță comune și din punerea lor în aplicare. Acesta trebuie să reflecte domeniile prioritare în care este necesară îmbunătățirea condițiilor de siguranță. Valorile pentru al doilea set de OSC au fost calculate pe baza datelor din perioada 2004-2009, care au fost furnizate Eurostat de către statele membre în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 91/2003 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind statisticile din transportul feroviar <sup>(4)</sup>. Acestea au fost calculate folosind metodologia prevăzută la punctele 2.1.1 și 2.3.1 din anexa la Decizia 2009/460/CE.
- (5) Perioada de timp de la publicarea, în iulie 2010, a primului set de OSC, a fost prea scurtă pentru a acumula suficientă experiență în vederea modificării categoriilor de risc. Categoriile de risc rămân, prin urmare, aceleași ca pentru primul set de OSC. Cu toate acestea, pe baza numărului de accidente și decese produse în traficul feroviar, cele două categorii principale de risc sunt persoanele neautorizate în incinta instalațiilor feroviare (60 % dintre decese) și utilizatorii trecerilor la nivel (29 % dintre decese).
- (6) Valorile pentru al doilea set de OSC acoperă sistemul feroviar al Uniunii în ansamblul său. Nu există date disponibile pentru a calcula OSC pentru diferitele părți ale sistemului feroviar, astfel cum este prevăzut la articolul 3 litera (e) din Directiva 2004/49/CE. Această dispoziție definește OSC ca nivelurile de siguranță care trebuie cel puțin atinse 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 ca întreg, exprimate în criterii de acceptare a riscurilor. Elaborarea de OSC pentru părțile menționate ale sistemului feroviar nu este fezabilă în prezent, din cauza lipsei datelor armonizate și fiabile referitoare la performanțele de siguranță ale părților sistemelor feroviare care funcționează în statele membre. Cu toate acestea, este necesară adoptarea celui de-al doilea set de OSC.
- (7) Prin urmare, Decizia 2010/409/UE trebuie înlocuită cu prezenta decizie.

<sup>(1)</sup> JO L 164, 30.4.2004, p. 44.

<sup>(2)</sup> JO L 150, 13.6.2009, p. 11.

<sup>(3)</sup> JO L 189, 22.7.2010, p. 19.

<sup>(4)</sup> JO L 14, 21.1.2003, p. 1.

- (8) Măsurile prevăzute în 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 al doilea set de obiective de siguranță comune pentru sistemul feroviar în conformitate cu Directiva 2004/49/CE și cu Decizia 2009/460/CE.

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 statele membre și pentru diferitele categorii de risc utilizate pentru a calcula obiectivele de siguranță comune sunt prezentate în partea 1 din anexă.

*Articolul 3*

**Obiective de siguranță comune**

Valorile celui de-al doilea set de obiective de siguranță comune pentru diferitele categorii de risc, care acoperă sistemul feroviar în ansamblul său, sunt prezentate în partea 2 din anexă.

*Articolul 4*

**Abrogare**

Decizia 2010/409/UE se abrogă.

*Articolul 5*

**Destinatari**

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles, 23 aprilie 2012.

*Pentru Comisie*

Siim KALLAS

*Vicepreședinte*

## ANEXĂ

## 1. Valorile naționale de referință (VNR)

## 1.1. VNR în cazul riscurilor pentru călători (VNR 1.1 și VNR 1.2)

Stat membru	VNR 1.1 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)	VNR 1.2 ( $\times 10^{-9}$ ) (**)
Belgia (BE)	37,30	0,318
Bulgaria (BG)	170,00	1,65
Republica Cehă (CZ)	46,50	0,817
Danemarca (DK)	9,04	0,11
Germania (DE)	8,13	0,081
Estonia (EE)	78,20	0,665
Irlanda (IE)	2,74	0,0276
Grecia (EL)	54,70	0,503
Spania (ES)	29,20	0,27
Franța (FR)	22,50	0,11
Italia (IT)	38,10	0,257
Letonia (LV)	78,20	0,665
Lituania (LT)	97,20	0,757
Luxemburg (LU)	23,80	0,176
Ungaria (HU)	170,00	1,65
Țările de Jos (NL)	7,43	0,0889
Austria (AT)	26,30	0,292
Polonia (PL)	116,10	0,849
Portugalia (PT)	41,80	0,309
România (RO)	170,00	1,65
Slovenia (SL)	25,30	0,362
Slovacia (SK)	35,80	0,513
Finlanda (FI)	9,04	0,11
Suedia (SE)	3,54	0,0329
Regatul Unit (UK)	2,73	0,0276

(\*) VNR 1.1 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FWSI („fatalities and weighted serious injuries”, „pierderi de vieți omenești și pondere de persoane rănite grav”) 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 FWSI în rândul călătorilor, rezultat din accidente importante, și numărul de călător-km pe an.

Sensul termenului „FWSI” 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)	24,60
Bulgaria (BG)	21,20
Republica Cehă (CZ)	16,50

Stat membru	VNR 2 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Danemarca (DK)	9,10
Germania (DE)	12,60
Estonia (EE)	64,80
Irlanda (IE)	5,22
Grecia (EL)	77,90
Spania (ES)	8,81
Franța (FR)	6,06
Italia (IT)	18,90
Letonia (LV)	64,80
Lituania (LT)	41,00
Luxemburg (LU)	12,00
Ungaria (HU)	9,31
Țările de Jos (NL)	5,97
Austria (AT)	20,30
Polonia (PL)	17,20
Portugalia (PT)	53,10
România (RO)	21,2
Slovenia (SL)	40,90
Slovacia (SK)	1,36
Finlanda (FI)	9,21
Suedia (SE)	2,86
Regatul Unit (UK)	5,17

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

În acest context, sensul termenului „FWSI” 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)	138,0	Nu se aplică
Bulgaria (BG)	341,0	Nu se aplică
Republica Cehă (CZ)	238,0	Nu se aplică
Danemarca (DK)	65,4	Nu se aplică
Germania (DE)	67,8	Nu se aplică
Estonia (EE)	400,0	Nu se aplică
Irlanda (IE)	23,6	Nu se aplică
Grecia (EL)	710,0	Nu se aplică
Spania (ES)	109,0	Nu se aplică

Stat membru	VNR 3.1 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)	VNR 3.2 (**)
Franța (FR)	78,7	Nu se aplică
Italia (IT)	42,9	Nu se aplică
Letonia (LV)	239,0	Nu se aplică
Lituania (LT)	522,0	Nu se aplică
Luxemburg (LU)	95,9	Nu se aplică
Ungaria (HU)	274,0	Nu se aplică
Țările de Jos (NL)	127,0	Nu se aplică
Austria (AT)	160,0	Nu se aplică
Polonia (PL)	277,0	Nu se aplică
Portugalia (PT)	461,0	Nu se aplică
România (RO)	341,0	Nu se aplică
Slovenia (SL)	364,0	Nu se aplică
Slovacia (SK)	309,0	Nu se aplică
Finlanda (FI)	164,0	Nu se aplică
Suedia (SE)	64,0	Nu se aplică
Regatul Unit (UK)	23,5	Nu se aplică

(\*) 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  $\times$  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 date comune referitoare la km-linie, în loc de km-linie desfășurată).

Sensul termenului „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)	2,86
Bulgaria (BG)	4,51
Republica Cehă (CZ)	2,41
Danemarca (DK)	14,20
Germania (DE)	3,05
Estonia (EE)	11,60
Irlanda (IE)	7,00
Grecia (EL)	4,51
Spania (ES)	5,54
Franța (FR)	7,71
Italia (IT)	6,70
Letonia (LV)	11,60
Lituania (LT)	11,60

Stat membru	VNR 4 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Luxemburg (LU)	5,47
Ungaria (HU)	4,51
Țările de Jos (NL)	4,70
Austria (AT)	11,10
Polonia (PL)	11,60
Portugalia (PT)	5,54
România (RO)	4,51
Slovenia (SL)	14,50
Slovacia (SK)	2,41
Finlanda (FI)	14,20
Suedia (SE)	14,20
Regatul Unit (UK)	7,00

(\*) VNR 4 exprimată ca: raportul dintre numărul anual de FWSI în rândul persoanelor din categoria „altele”, rezultat din accidente importante, și numărul de tren-km pe an.

În acest context, sensul termenului „FWSI” 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)	72,6
Bulgaria (BG)	829,0
Republica Cehă (CZ)	301,0
Danemarca (DK)	116,0
Germania (DE)	113,0
Estonia (EE)	1 550,0
Irlanda (IE)	85,2
Grecia (EL)	723,0
Spania (ES)	168,0
Franța (FR)	67,2
Italia (IT)	119,0
Letonia (LV)	1 310,0
Lituania (LT)	2 050,0
Luxemburg (LU)	79,9
Ungaria (HU)	588,0
Țările de Jos (NL)	15,9
Austria (AT)	119,0
Polonia (PL)	1 210,0
Portugalia (PT)	834,0

Stat membru	VNR 5 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
România (RO)	829,0
Slovenia (SL)	236,0
Slovacia (SK)	779,0
Finlanda (FI)	249,0
Suedia (SE)	94,8
Regatul Unit (UK)	84,5

(\*) 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.

În acest context, sensul termenului „FWSI” 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)	275,0
Bulgaria (BG)	1 240,0
Republica Cehă (CZ)	519,0
Danemarca (DK)	218,0
Germania (DE)	203,0
Estonia (EE)	2 110,0
Irlanda (IE)	114,0
Grecia (EL)	1 540,0
Spania (ES)	323,0
Franța (FR)	180,0
Italia (IT)	231,0
Letonia (LV)	1 660,0
Lituania (LT)	2 590,0
Luxemburg (LU)	210,0
Ungaria (HU)	1 020,0
Țările de Jos (NL)	148,0
Austria (AT)	329,0
Polonia (PL)	1 590,0
Portugalia (PT)	1 360,0
România (RO)	1 240,0
Slovenia (SL)	698,0
Slovacia (SK)	1 130,0
Finlanda (FI)	417,0

Stat membru	VNR 6 ( $\times 10^{-9}$ ) (*)
Suedia (SE)	169,0
Regatul Unit (UK)	120,0

(\*) 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. Valorile atribuite celui de-al doilea set de obiective de siguranță comune

Categoría de risc	Valoarea OSC ( $\times 10^{-6}$ )		Parametri de măsurare
	OSC	Valoare	
Riscuri pentru călători	OSC 1.1	0,17	Numărul anual de FWSI în rândul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de tren călători-km pe an
	OSC 1.2	0,00165	Numărul anual de FWSI în rândul călătorilor rezultat din accidente importante/Numărul de călător-km pe an
Riscuri pentru angajați	OSC 2	0,0779	Numărul anual de FWSI în rândul angajaților rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an
Riscuri pentru utilizatorii trecerilor la nivel	OSC 3.1	0,710	Numărul anual de FWSI în rândul utilizatorilor trecerilor la nivel rezultat din accidente importante/Numărul de tren-km pe an
	OSC 3.2	Nu se aplică (*)	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”	OSC 4	0,0145	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	OSC 5	2,05	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	OSC 6	2,59	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 suficiente de fiabile la momentul extragerii datelor (spre exemplu, majoritatea statelor membre au raportat km-linie în loc de km-linie desfășurată).