Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►**B**

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2012

relativa alla seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza per quanto riguarda il sistema ferroviario

[notificata con il numero C(2012) 2084]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/226/UE)

(GU L 115 del 27.4.2012, pag. 27)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Decisione di esecuzione 2013/753/UE della Commissione dell'11 dicembre 2013	L 334	37	13.12.2013

▼B

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 23 aprile 2012

relativa alla seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza per quanto riguarda il sistema ferroviario

[notificata con il numero C(2012) 2084]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/226/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, paragrafo 3, secondo comma,

considerando quanto segue:

(1) La Commissione ha conferito un mandato all'Agenzia ferroviaria europea (di seguito denominata «l'Agenzia») conformemente alla direttiva 2004/49/CE, per elaborare progetti di obiettivi comuni di sicurezza (common safety targets «CST») e relativi progetti di metodi comuni di sicurezza per il periodo dal 2011 al 2015. L'Agenzia ha trasmesso alla Commissione la sua raccomandazione in merito alla seconda serie di progetti CST. La presente decisione si basa sulla raccomandazione dell'Agenzia.

(2) In conformità alla metodologia stabilita dalla 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]), e al fine di stabilire la prima e la seconda serie di CST a norma della direttiva 2004/49/CE, è necessario identificare quantitativamente l'attuale livello di sicurezza dei sistemi ferroviari negli Stati membri mediante valori di riferimento nazionali (national reference values «NRV»). La decisione 2009/460/CE definisce l'NRV come una misura di riferimento che indica, per lo Stato membro interessato, il livello massimo tollerabile per una categoria di rischio ferroviario. Tuttavia, se l'NRV è più elevato del CST corrispondente calcolato in base alla suddetta metodologia, il livello massimo tollerabile di rischio per uno Stato membro è costituito dal CST corrispondente derivato dagli NRV, conformemente alla metodologia esposta nella sezione 2.2 dell'allegato della decisione 2009/460/CE.

([1]) GU L 164 del 30.4.2004, pag. 44.
([2]) GU L 150 del 13.6.2009, pag. 11.

▼B

(3) I valori della prima serie di CST, calcolati sulla base dei dati relativi al periodo dal 2004 al 2007, sono stati stabiliti nella decisione 2010/409/UE 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 ([1]).

(4) La direttiva 2004/49/CE prevede una seconda serie di CST, che si basa sull'esperienza acquisita con la prima serie di obiettivi comuni di sicurezza e la loro attuazione. Essa riflette tutti i settori prioritari in cui la sicurezza deve essere migliorata ulteriormente. I valori per la seconda serie di CST sono stati calcolati sulla base dei dati ottenuti tra il 2004 e il 2009, che sono stati forniti a Eurostat dagli Stati membri a norma del regolamento (CE) n. 91/2003 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2002, relativo alle statistiche dei trasporti ferroviari ([2]). Essi sono stati calcolati utilizzando la metodologia di cui ai punti 2.1.1 e 2.3.1 dell'allegato della decisione 2009/460/CE.

(5) Poiché la prima serie di CST è stata pubblicata nel luglio 2010, non vi è stato un lasso di tempo abbastanza lungo per acquisire esperienza sufficiente a modificare le categorie di rischio. Queste ultime corrispondono pertanto a quelle definite per la prima serie di CST. Tuttavia, basandosi sul numero di incidenti e di vittime del traffico ferroviario, le due principali categorie di rischio sono le persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari (60 % degli incidenti mortali) e gli utenti di passaggi a livello (29 % degli incidenti mortali).

(6) I valori per la seconda serie di CST riguardano il sistema ferroviario dell'Unione europea nel suo complesso. Non sono disponibili dati per il calcolo dei CST per le diverse parti del sistema ferroviario, di cui all'articolo 3, lettera e), della direttiva 2004/49/CE. Tale disposizione 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. L'elaborazione dei CST per le suddette parti del sistema ferroviario è al momento impossibile a causa della mancanza di dati armonizzati e affidabili sui risultati in materia di sicurezza in relazione alle parti dei sistemi ferroviari in uso negli Stati membri. Tuttavia, è opportuno adottare la seconda serie di CST.

(7) Occorre pertanto sostituire la decisione 2010/409/UE con la presente decisione.

(8) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 27, paragrafo 1, della direttiva 2004/49/CE,

([1]) GU L 189 del 22.7.2010, pag. 19.
([2]) GU L 14 del 21.1.2003, pag. 1.

▼B

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Oggetto e definizioni

La presente decisione istituisce la seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza per il sistema ferroviario, a norma della direttiva 2004/49/CE e della decisione 2009/460/CE.

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 per gli Stati membri e per le varie categorie di rischio, utilizzati per calcolare gli obiettivi comuni di sicurezza, figurano nella parte 1 dell'allegato.

Articolo 3

Obiettivi comuni di sicurezza

I valori per la seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza (CST) per le varie categorie di rischio, che riguardano il sistema ferroviario nel suo complesso, sono definiti nella parte 2 dell'allegato.

Articolo 4

Abrogazione

La decisione 2010/409/UE è abrogata.

Articolo 5

Destinatari

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

▼B

ALLEGATO

▼M1

1. **Valori di riferimento nazionali (NRV)**

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

Stato membro	NRV 1.1 (× E-09) (*)	NRV 1.2 (× E-09) (**)
Belgio (BE)	37,30	0,318
Bulgaria (BG)	207,00	1,911
Repubblica ceca (CZ)	46,50	0,817
Danimarca (DK)	9,04	0,110
Germania (DE)	8,13	0,081
Estonia (EE)	78,20	0,665
Irlanda (IE)	2,74	0,0276
Grecia (EL)	54,70	0,503
Spagna (ES)	29,20	0,270
Francia (FR)	22,50	0,110
Croazia (HR)	176,9	1,135
Italia (IT)	38,10	0,257
Lettonia (LV)	78,20	0,665
Lituania (LT)	97,20	0,757
Lussemburgo (LU)	23,80	0,176
Ungheria (HU)	170,00	1,650
Paesi Bassi (NL)	7,43	0,089
Austria (AT)	26,30	0,292
Polonia (PL)	116,10	0,849
Portogallo (PT)	41,80	0,309
Romania (RO)	57,40	0,607
Slovenia (SI)	25,30	0,362
Slovacchia (SK)	62,10	0,883
Finlandia (FI)	9,04	0,110
Svezia (SE)	3,54	0,033
Regno Unito (UK)	2,73	0,028

(*) NRV 1.1 espresso come: numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di treno passeggeri-km per anno. Per «treno passeggeri-km» 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.

▼**M1**

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

Stato membro	NRV 2 (× E-09) (*)
Belgio (BE)	24,60
Bulgaria (BG)	20,40
Repubblica ceca (CZ)	16,50
Danimarca (DK)	9,10
Germania (DE)	12,60
Estonia (EE)	64,80
Irlanda (IE)	5,22
Grecia (EL)	77,90
Spagna (ES)	8,81
Francia (FR)	6,06
Croazia (HR)	73,65
Italia (IT)	18,90
Lettonia (LV)	64,80
Lituania (LT)	41,00
Lussemburgo (LU)	12,00
Ungheria (HU)	9,31
Paesi Bassi (NL)	5,97
Austria (AT)	20,30
Polonia (PL)	17,20
Portogallo (PT)	53,10
Romania (RO)	22,30
Slovenia (SI)	40,90
Slovacchia (SK)	2,71
Finlandia (FI)	9,21
Svezia (SE)	2,86
Regno Unito (UK)	5,17

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

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

Stato membro	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Belgio (BE)	138,0	n.d.
Bulgaria (BG)	141,6	n.d.
Repubblica ceca (CZ)	238,0	n.d.

▼**M1**

Stato membro	NRV 3.1 (× E-09) (*)	NRV 3.2 (**)
Danimarca (DK)	65,4	n.d.
Germania (DE)	67,8	n.d.
Estonia (EE)	400,0	n.d.
Irlanda (IE)	23,6	n.d.
Grecia (EL)	710,0	n.d.
Spagna (ES)	109,0	n.d.
Francia (FR)	78,7	n.d.
Croazia (HR)	611,3	n.d.
Italia (IT)	42,9	n.d.
Lettonia (LV)	239,0	n.d.
Lituania (LT)	522,0	n.d.
Lussemburgo (LU)	95,9	n.d.
Ungheria (HU)	274,0	n.d.
Paesi Bassi (NL)	127,0	n.d.
Austria (AT)	160,0	n.d.
Polonia (PL)	277,0	n.d.
Portogallo (PT)	461,0	n.d.
Romania (RO)	542,0	n.d.
Slovenia (SI)	364,0	n.d.
Slovacchia (SK)	309,0	n.d.
Finlandia (FI)	164,0	n.d.
Svezia (SE)	64,0	n.d.
Regno Unito (UK)	23,5	n.d.

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

(**) NRV 3.2 espresso come: numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/[(numero di treno-km per anno × 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 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 rischio per persone appartenenti alla categoria «altri» (NRV 4)*

Stato membro	NRV 4 (× E-09) (*)
Belgio (BE)	2,86
Bulgaria (BG)	35,47
Repubblica ceca (CZ)	2,41
Danimarca (DK)	14,20
Germania (DE)	3,05

▼**M1**

Stato membro	NRV 4 (× E-09) (*)
Estonia (EE)	11,60
Irlanda (IE)	7,00
Grecia (EL)	4,51
Spagna (ES)	5,54
Francia (FR)	7,71
Croazia (HR)	7,28 (**)
Italia (IT)	6,70
Lettonia (LV)	11,60
Lituania (LT)	11,60
Lussemburgo (LU)	5,47
Ungheria (HU)	4,51
Paesi Bassi (NL)	4,70
Austria (AT)	11,10
Polonia (PL)	11,60
Portogallo (PT)	5,54
Romania (RO)	2,83
Slovenia (SI)	14,50
Slovacchia (SK)	2,41
Finlandia (FI)	14,20
Svezia (SE)	14,20
Regno Unito (UK)	7,00

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

(**) NRV calcolati come media dei valori dei paesi limitrofi (Ungheria, Romania e Slovenia).

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

Stato membro	NRV 5 (× E-09) (*)
Belgio (BE)	72,6
Bulgaria (BG)	900,2
Repubblica ceca (CZ)	301,0
Danimarca (DK)	116,0
Germania (DE)	113,0
Estonia (EE)	1 550,0
Irlanda (IE)	85,2
Grecia (EL)	723,0
Spagna (ES)	168,0

▼**M1**

Stato membro	NRV 5 (× E-09) (*)
Francia (FR)	67,2
Croazia (HR)	676,3 (**)
Italia (IT)	119,0
Lettonia (LV)	1 310,0
Lituania (LT)	2 050,0
Lussemburgo (LU)	79,9
Ungheria (HU)	588,0
Paesi Bassi (NL)	15,9
Austria (AT)	119,0
Polonia (PL)	1 210,0
Portogallo (PT)	834,0
Romania (RO)	1 388,2
Slovenia (SI)	236,0
Slovacchia (SK)	1 758,0
Finlandia (FI)	249,0
Svezia (SE)	94,8
Regno Unito (UK)	84,5

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

(**) NRV calcolati come media dei valori NRV dei paesi limitrofi (Ungheria, Romania e Slovenia).

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

Stato membro	NRV 6 (× E-09) (*)
Belgio (BE)	275,0
Bulgaria (BG)	1 440,0
Repubblica ceca (CZ)	519,0
Danimarca (DK)	218,0
Germania (DE)	203,0
Estonia (EE)	2 110,0
Irlanda (IE)	114,0
Grecia (EL)	1 540,0
Spagna (ES)	323,0
Francia (FR)	180,0
Croazia (HR)	1 467,0
Italia (IT)	231,0
Lettonia (LV)	1 660,0

▼M1

Stato membro	NRV 6 (× E-09) (*)
Lituania (LT)	2 590,0
Lussemburgo (LU)	210,0
Ungheria (HU)	1 020,0
Paesi Bassi (NL)	148,0
Austria (AT)	329,0
Polonia (PL)	1 590,0
Portogallo (PT)	1 360,0
Romania (RO)	1 704,4
Slovenia (SI)	698,0
Slovacchia (SK)	1 130,0
Finlandia (FI)	417,0
Svezia (SE)	169,0
Regno Unito (UK)	120,0

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

▼B

2. **Valori assegnati alla seconda serie di obiettivi comuni di sicurezza**

Categoria di rischio	Valore CST (× 10^{-6})		Unità di misura
Rischio per i passeggeri	CST 1.1	0,17	Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di treno passeggeri-km per anno
	CST 1.2	0,00165	Numero di passeggeri FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di km-passeggeri per anno
Rischio per i dipendenti	CST 2	0,0779	Numero di dipendenti FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di treno-km per anno
Rischio per gli utenti dei passaggi a livello	CST 3.1	0,710	Numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di treno-km per anno
	CST 3.2	n.d. (*)	Numero di utenti di passaggi a livello FWSI per anno derivante da incidenti gravi/[(numero di treno-km per anno × Numero di passaggi a livello)/km-binario)]

▼B

Categoria di rischio	Valore CST ($\times 10^{-6}$)		Unità di misura
Rischio per persone appartenenti alla categoria «altri»	CST 4	0,0145	Numero annuale di FWSI a persone appartenenti alla categoria «altri» derivante da incidenti gravi/numero di treno-km per anno
Rischio per persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari	CST 5	2,05	Numero di FWSI a persone non autorizzate presenti negli impianti ferroviari per anno derivante da incidenti gravi/numero di treno-km per anno
Rischio per la società nel suo insieme:	CST 6	2,59	Numero totale di FWSI per anno derivante da incidenti gravi/numero di treno-km 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.).