**Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições**

►**B**

# DECISÃO DA COMISSÃO

**de 23 de abril de 2012**

**relativa ao segundo conjunto de objetivos comuns de segurança para o sistema ferroviário**

*[notificada com o número C(2012) 2084]*

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2012/226/UE)

(JO L 115 de 27.4.2012, p. 27)

Alterado por:

| | | Jornal Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n.° | página | data |
| ►**M1** | Decisão de Execução 2013/753/UE da Comissão de 11 de dezembro de 2013 | L 334 | 37 | 13.12.2013 |

▼B

# DECISÃO DA COMISSÃO

**de 23 de abril de 2012**

**relativa ao segundo conjunto de objetivos comuns de segurança para o sistema ferroviário**

*[notificada com o número C(2012) 2084]*

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2012/226/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade, e que altera a Diretiva 95/18/CE do Conselho relativa às licenças das empresas de transporte ferroviário e a Diretiva 2001/14/CE relativa à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária, à aplicação de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária e à certificação da segurança (diretiva relativa à segurança ferroviária) [1], nomeadamente o artigo 7.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão conferiu um mandato à Agência Ferroviária Europeia (a seguir designada por «a Agência»), em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE, para que elaborasse um projeto de objetivos comuns de segurança (OCS) e o projeto conexo de métodos comuns de segurança (MCS) para o período compreendido entre 2011 e 2015. A Agência entregou à Comissão a sua recomendação sobre o projeto de segundo conjunto de OCS. A presente decisão baseia-se na recomendação da Agência.

(2) De acordo com o método estabelecido pela Decisão 2009/460/CE da Comissão, de 5 de junho de 2009, relativa à adoção de um método comum de segurança para a avaliação da consecução dos objetivos de segurança, como referido no artigo 6.º da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [2], e para estabelecer o primeiro e segundo conjuntos de OCS em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE, é necessário identificar em termos quantitativos o desempenho atual dos sistemas ferroviários nos Estados-Membros em matéria de segurança recorrendo a valores nacionais de referência (VNR). A Decisão 2009/460/CE define «valor nacional de referência (VNR)» como uma medida de referência que indica, para o Estado-Membro em causa, o nível máximo aceitável para uma categoria de risco ferroviário. No entanto, se o VNR for superior ao OCS correspondente, calculado com base no método, o nível máximo aceitável de risco para um Estado-Membro é o OCS correspondente, determinado com base nos VNR, de acordo com o método enunciado no anexo da Decisão 2009/460/CE, secção 2.2.

[1] JO L 164 de 30.4.2004, p. 44.
[2] JO L 150 de 13.6.2009, p. 11.

▼B

(3) Os valores para o primeiro conjunto de OCS, calculados com base em dados de 2004 a 2007, foram estabelecidos na Decisão 2010/409/UE da Comissão, de 19 de julho de 2010, relativa aos objetivos comuns de segurança a que se refere o artigo 7.º da Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

(4) A Diretiva 2004/49/CE prevê um segundo conjunto de OCS, que deve basear-se na experiência adquirida com o primeiro conjunto de objetivos comuns de segurança e com a sua aplicação. Este conjunto deve abranger todos os domínios prioritários em que a segurança ainda precise de ser melhorada. Os valores para o segundo conjunto de OCS foram calculados com base nos dados de 2004 a 2009, fornecidos pelos Estados-Membros ao Eurostat em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 91/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo às estatísticas dos transportes ferroviários ([2]). Foram calculados utilizando o método enunciado nos pontos 2.1.1 e 2.3.1 do anexo da Decisão 2009/460/CE.

(5) Desde a publicação do primeiro conjunto de OCS, em julho de 2010, não decorreu tempo suficiente para se ganhar experiência e alterar as categorias de riscos. As categorias de riscos mantêm-se, por conseguinte, as mesmas que para o primeiro conjunto de OCS. No entanto, com base no número de acidentes e de vítimas mortais no tráfego ferroviário, as duas principais categorias de riscos são as pessoas não autorizadas presentes nas instalações ferroviárias (60 % das vítimas mortais) e os utilizadores de passagens de nível (29 % das vítimas mortais).

(6) Os valores para o segundo conjunto de OCS abrangem todo o sistema ferroviário da União. Não existem dados disponíveis para calcular os OCS para as diferentes partes do sistema ferroviário, referidas no artigo 3.º, alínea e), da Diretiva 2004/49/CE. «Objetivos comuns de segurança» (OCS) são aí definidos como os níveis de segurança que devem, no mínimo, ser alcançados pelas diversas partes do sistema ferroviário (nomeadamente, o sistema ferroviário convencional, o sistema ferroviário de alta velocidade, os túneis ferroviários de grande extensão ou as linhas utilizadas exclusivamente para o transporte de mercadorias) e pelo sistema no seu conjunto, expressos em critérios de aceitação de riscos. A elaboração de OCS para essas partes do sistema ferroviário não é possível neste momento devido à inexistência de dados harmonizados e fiáveis sobre o desempenho em matéria de segurança das partes dos sistemas ferroviários que se encontram em funcionamento nos Estados-Membros. No entanto, é adequado adotar o segundo conjunto de OCS.

(7) A Decisão 2010/409/UE deve, por conseguinte, ser substituída pela presente decisão.

(8) As medidas previstas na presente decisão são conformes com o parecer do comité referido no artigo 27.º, n.º 1, da Diretiva 2004/49/CE,

([1]) JO L 189 de 22.7.2010, p. 19.
([2]) JO L 14 de 21.1.2003, p. 1.

▼B

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

**Objeto e definições**

A presente decisão estabelece o segundo conjunto de objetivos comuns de segurança para o sistema ferroviário, em conformidade com a Diretiva 2004/49/CE e com a Decisão 2009/460/CE.

Para efeitos da presente decisão, aplicam-se as definições constantes da Diretiva 2004/49/CE, do Regulamento (CE) n.º 91/2003 e da Decisão 2009/460/CE.

*Artigo 2.º*

**Valores nacionais de referência**

Os valores nacionais de referência para os Estados-Membros e para as diferentes categorias de riscos utilizados para calcular os objetivos comuns segurança figuram na parte 1 do anexo.

*Artigo 3.º*

**Objetivos comuns de segurança**

Os valores, que abrangem o sistema ferroviário no seu todo, do segundo conjunto de objetivos comuns de segurança para as diferentes categorias de riscos figuram na parte 2 do anexo.

*Artigo 4.º*

**Revogação**

A Decisão 2010/409/UE é revogada.

*Artigo 5.º*

**Destinatários**

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

▼B

*ANEXO*

▼M1

1. **Valores nacionais de referência (VNR)**

1.1. *VNR respeitantes ao risco para os passageiros (VNR 1.1 e VNR 1.2)*

| Estado-Membro | VNR 1.1 (× E-09) (*) | VNR 1.2 (× E-09) (**) |
|---|---|---|
| Bélgica (BE) | 37,30 | 0,318 |
| Bulgária (BG) | 207,00 | 1,911 |
| República Checa (CZ) | 46,50 | 0,817 |
| Dinamarca (DK) | 9,04 | 0,110 |
| Alemanha (DE) | 8,13 | 0,081 |
| Estónia (EE) | 78,20 | 0,665 |
| Irlanda (IE) | 2,74 | 0,0276 |
| Grécia (EL) | 54,70 | 0,503 |
| Espanha (ES) | 29,20 | 0,270 |
| França (FR) | 22,50 | 0,110 |
| Croácia (HR) | 176,9 | 1,135 |
| Itália (IT) | 38,10 | 0,257 |
| Letónia (LV) | 78,20 | 0,665 |
| Lituânia (LT) | 97,20 | 0,757 |
| Luxemburgo (LU) | 23,80 | 0,176 |
| Hungria (HU) | 170,00 | 1,650 |
| Países Baixos (NL) | 7,43 | 0,089 |
| Áustria (AT) | 26,30 | 0,292 |
| Polónia (PL) | 116,10 | 0,849 |
| Portugal (PT) | 41,80 | 0,309 |
| Roménia (RO) | 57,40 | 0,607 |
| Eslovénia (SI) | 25,30 | 0,362 |
| Eslováquia (SK) | 62,10 | 0,883 |
| Finlândia (FI) | 9,04 | 0,110 |
| Suécia (SE) | 3,54 | 0,033 |
| Reino Unido (UK) | 2,73 | 0,028 |

(*) VNR 1.1 expresso em: número anual de MFGP de passageiros em acidentes significativos/comboios-de-passageiros-km por ano. «Comboio-de-passageiros/km» é a unidade que mede o tráfego ferroviário de passageiros.

(**) VNR 1.2 expresso em: número anual de MFGP de passageiros em acidentes significativos/passageiros-km por ano.

Em (*) e (**), MFGP (mortes e ferimentos graves ponderados) corresponde à definição constante do artigo 3.º, alínea d), da Decisão 2009/460/CE.

▼**M1**

1.2. *VNR respeitantes ao risco para os trabalhadores (VNR 2)*

| Estado-Membro | VNR 2 (× E-09) (*) |
|---|---|
| Bélgica (BE) | 24,60 |
| Bulgária (BG) | 20,40 |
| República Checa (CZ) | 16,50 |
| Dinamarca (DK) | 9,10 |
| Alemanha (DE) | 12,60 |
| Estónia (EE) | 64,80 |
| Irlanda (IE) | 5,22 |
| Grécia (EL) | 77,90 |
| Espanha (ES) | 8,81 |
| França (FR) | 6,06 |
| Croácia (HR) | 73,65 |
| Itália (IT) | 18,90 |
| Letónia (LV) | 64,80 |
| Lituânia (LT) | 41,00 |
| Luxemburgo (LU) | 12,00 |
| Hungria (HU) | 9,31 |
| Países Baixos (NL) | 5,97 |
| Áustria (AT) | 20,30 |
| Polónia (PL) | 17,20 |
| Portugal (PT) | 53,10 |
| Roménia (RO) | 22,30 |
| Eslovénia (SI) | 40,90 |
| Eslováquia (SK) | 2,71 |
| Finlândia (FI) | 9,21 |
| Suécia (SE) | 2,86 |
| Reino Unido (UK) | 5,17 |

(*) VNR 2 expresso em: número anual de MFGP de trabalhadores em acidentes significativos/comboios-km por ano.
MFGP corresponde à definição constante do artigo 3.º, alínea d), da Decisão 2009/460/CE.

1.3. *VNR respeitantes ao risco para os utilizadores de passagens de nível (VNR 3.1 e VNR 3.2)*

| Estado-Membro | VNR 3.1 (× E-09) (*) | VNR 3.2 (**) |
|---|---|---|
| Bélgica (BE) | 138,0 | n.d. |
| Bulgária (BG) | 141,6 | n.d. |
| República Checa (CZ) | 238,0 | n.d. |

▼**M1**

| Estado-Membro | VNR 3.1 (× E-09) (*) | VNR 3.2 (**) |
|---|---|---|
| Dinamarca (DK) | 65,4 | n.d. |
| Alemanha (DE) | 67,8 | n.d. |
| Estónia (EE) | 400,0 | n.d. |
| Irlanda (IE) | 23,6 | n.d. |
| Grécia (EL) | 710,0 | n.d. |
| Espanha (ES) | 109,0 | n.d. |
| França (FR) | 78,7 | n.d. |
| Croácia (HR) | 611,3 | n.d. |
| Itália (IT) | 42,9 | n.d. |
| Letónia (LV) | 239,0 | n.d. |
| Lituânia (LT) | 522,0 | n.d. |
| Luxemburgo (LU) | 95,9 | n.d. |
| Hungria (HU) | 274,0 | n.d. |
| Países Baixos (NL) | 127,0 | n.d. |
| Áustria (AT) | 160,0 | n.d. |
| Polónia (PL) | 277,0 | n.d. |
| Portugal (PT) | 461,0 | n.d. |
| Roménia (RO) | 542,0 | n.d. |
| Eslovénia (SI) | 364,0 | n.d. |
| Eslováquia (SK) | 309,0 | n.d. |
| Finlândia (FI) | 164,0 | n.d. |
| Suécia (SE) | 64,0 | n.d. |
| Reino Unido (UK) | 23,5 | n.d. |

(*) VNR 3.1 expresso em: número anual de MFGP de utilizadores de passagens de nível em acidentes significativos/comboios-km por ano.

(**) VNR 3.2 expresso em: número anual de MFGP de utilizadores de passagens de nível em acidentes significativos/[(comboios-km por ano × número de passagens de nível)/quilómetros-via]. Os dados sobre o número de passagens de nível e de quilómetros-via não eram suficientemente fiáveis na altura da extração dos dados (a maioria dos Estados-Membros comunicou dados comuns respeitantes a quilómetros-linha e não a quilómetros-via).

Em (*) e (**), MFGP corresponde à definição constante do artigo 3.º, alínea d), da Decisão 2009/460/CE.

1.4. *VNR respeitantes ao risco para as pessoas da categoria «outros» (VNR 4)*

| Estado-Membro | VNR 4 (× E-09) (*) |
|---|---|
| Bélgica (BE) | 2,86 |
| Bulgária (BG) | 35,47 |
| República Checa (CZ) | 2,41 |
| Dinamarca (DK) | 14,20 |
| Alemanha (DE) | 3,05 |

▼**M1**

| Estado-Membro | VNR 4 (× E-09) (*) |
|---|---|
| Estónia (EE) | 11,60 |
| Irlanda (IE) | 7,00 |
| Grécia (EL) | 4,51 |
| Espanha (ES) | 5,54 |
| França (FR) | 7,71 |
| Croácia (HR) | 7,28 (**) |
| Itália (IT) | 6,70 |
| Letónia (LV) | 11,60 |
| Lituânia (LT) | 11,60 |
| Luxemburgo (LU) | 5,47 |
| Hungria (HU) | 4,51 |
| Países Baixos (NL) | 4,70 |
| Áustria (AT) | 11,10 |
| Polónia (PL) | 11,60 |
| Portugal (PT) | 5,54 |
| Roménia (RO) | 2,83 |
| Eslovénia (SI) | 14,50 |
| Eslováquia (SK) | 2,41 |
| Finlândia (FI) | 14,20 |
| Suécia (SE) | 14,20 |
| Reino Unido (UK) | 7,00 |

(*) VNR 4 expresso em: número anual de MFGP de pessoas da categoria «outros» em acidentes significativos/comboios-km por ano. MFGP corresponde à definição constante do artigo 3.º, alínea d), da Decisão 2009/460/CE.

(**) Os VNR indicados correspondem à média dos VNR dos países vizinhos (Hungria, Roménia e Eslovénia).

1.5. *VNR respeitantes ao risco para as pessoas não autorizadas presentes nas instalações ferroviárias (VNR 5)*

| Estado-Membro | VNR 5 (× E-09) (*) |
|---|---|
| Bélgica (BE) | 72,6 |
| Bulgária (BG) | 900,2 |
| República Checa (CZ) | 301,0 |
| Dinamarca (DK) | 116,0 |
| Alemanha (DE) | 113,0 |
| Estónia (EE) | 1 550,0 |
| Irlanda (IE) | 85,2 |
| Grécia (EL) | 723,0 |
| Espanha (ES) | 168,0 |

▼**M1**

| Estado-Membro | VNR 5 (× E-09) (*) |
|---|---|
| França (FR) | 67,2 |
| Croácia (HR) | 676,3 (**) |
| Itália (IT) | 119,0 |
| Letónia (LV) | 1 310,0 |
| Lituânia (LT) | 2 050,0 |
| Luxemburgo (LU) | 79,9 |
| Hungria (HU) | 588,0 |
| Países Baixos (NL) | 15,9 |
| Áustria (AT) | 119,0 |
| Polónia (PL) | 1 210,0 |
| Portugal (PT) | 834,0 |
| Roménia (RO) | 1 388,2 |
| Eslovénia (SI) | 236,0 |
| Eslováquia (SK) | 1 758,0 |
| Finlândia (FI) | 249,0 |
| Suécia (SE) | 94,8 |
| Reino Unido (UK) | 84,5 |

(*) VNR 5 expresso em: número anual de MFGP de pessoas não autorizadas presentes em instalações ferroviárias em acidentes significativos/comboios-km por ano. MFGP corresponde à definição constante do artigo 3.º, alínea d), da Decisão 2009/460/CE.

(**) Os VNR indicados correspondem à média dos VNR dos países vizinhos (Hungria, Roménia e Eslovénia).

1.6. *VNR respeitantes ao risco para a sociedade (VNR 6)*

| Estado-Membro | VNR 6 (× E-09) (*) |
|---|---|
| Bélgica (BE) | 275,0 |
| Bulgária (BG) | 1 440,0 |
| República Checa (CZ) | 519,0 |
| Dinamarca (DK) | 218,0 |
| Alemanha (DE) | 203,0 |
| Estónia (EE) | 2 110,0 |
| Irlanda (IE) | 114,0 |
| Grécia (EL) | 1 540,0 |
| Espanha (ES) | 323,0 |
| França (FR) | 180,0 |
| Croácia (HR) | 1 467,0 |
| Itália (IT) | 231,0 |
| Letónia (LV) | 1 660,0 |

▼M1

| Estado-Membro | VNR 6 (× E-09) (*) |
|---|---|
| Lituânia (LT) | 2 590,0 |
| Luxemburgo (LU) | 210,0 |
| Hungria (HU) | 1 020,0 |
| Países Baixos (NL) | 148,0 |
| Áustria (AT) | 329,0 |
| Polónia (PL) | 1 590,0 |
| Portugal (PT) | 1 360,0 |
| Roménia (RO) | 1 704,4 |
| Eslovénia (SI) | 698,0 |
| Eslováquia (SK) | 1 130,0 |
| Finlândia (FI) | 417,0 |
| Suécia (SE) | 169,0 |
| Reino Unido (UK) | 120,0 |

(*) VNR 6 expresso em: número total de MFGP por ano em acidentes significativos/ /comboios-km por ano.
O número total de MFGP é a soma de todos os MFGP que entraram no cálculo de todos os outros VNR.

▼B

2. **Valores atribuídos ao segundo conjunto de objetivos comuns de segurança**

| Categoria de risco | Valor OCS (× $10^{-6}$) | | Unidades de medida |
|---|---|---|---|
| Risco para os passageiros | OCS 1.1 | 0,17 | MFGP anual de passageiros devido a acidentes significativos/número anual de Comboio-quilómetro de passageiros |
| | OCS 1.2 | 0,00165 | MFGP anual de passageiros devido a acidentes significativos/número anual de Passageiro-quilómetro |
| Risco para os trabalhadores | OCS 2 | 0,0779 | MFGP anual de trabalhadores devido a acidentes significativos/número anual de Comboio-quilómetro |
| Risco para os utilizadores de passagens de nível | OCS 3.1 | 0,710 | MFGP anual de utilizadores de passagens de nível devido a acidentes significativos/número anual de Comboio-quilómetro |
| | OCS 3.2 | n.d. (*) | MFGP anual de utilizadores de passagens de nível devido a acidentes significativos/[(número anual de Comboio-quilómetro × número de passagens de nível)/quilómetros-via] |

▼B

| Categoria de risco | Valor OCS (× $10^{-6}$) | | Unidades de medida |
|---|---|---|---|
| Risco para «outros» | OCS 4 | 0,0145 | MFGP anual de pessoas incluídas na categoria «outros» devido a acidentes significativos/ /número anual de Comboio-quilómetro |
| Risco para as pessoas não autorizadas presentes nas instalações ferroviárias | OCS 5 | 2,05 | MFGP anual de pessoas não autorizadas presentes nas instalações ferroviárias, devido a acidentes significativos/número anual de Comboio-quilómetro |
| Risco para o conjunto da sociedade | OCS 6 | 2,59 | MFGP total anual devido a acidentes significativos/número anual de Comboio-quilómetro |

(*) Os dados sobre o número de passagens de nível e de quilómetros-via, necessários para o cálculo deste OCS, não eram suficientemente fiáveis na altura da extração dos dados (p. ex., a maioria dos Estados-Membros comunicou quilómetros-linha e não quilómetros-via).