Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B**

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2012

por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario

[notificada con el número C(2012) 2084]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/226/UE)

(DO L 115 de 27.4.2012, p. 27)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Decisión de Ejecución 2013/753/UE de la Comisión de 11 de diciembre de 2013	L 334	37	13.12.2013

▼B

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 23 de abril de 2012

por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario

[notificada con el número C(2012) 2084]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2012/226/UE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (Directiva de seguridad ferroviaria) [1], y, en particular, su artículo 7, apartado 3, párrafo segundo,

Considerando lo siguiente:

(1) En aplicación de la Directiva 2004/49/CE, la Comisión otorgó un mandato a la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo, «la Agencia») para que elaborara un proyecto de objetivos comunes de seguridad (OCS) y el correspondiente proyecto de métodos comunes de seguridad del período 2011-2015. La Agencia ha presentado ya a la Comisión una recomendación con el proyecto de segunda serie de OCS. La presente Decisión se basa en esa recomendación.

(2) De acuerdo con la metodología establecida en la Decisión 2009/460/CE de la Comisión, de 5 de junio de 2009, por la que se adopta en aplicación del artículo 6 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo un método común de seguridad para evaluar la consecución de los objetivos de seguridad [2], es necesario para poder establecer la primera y segunda serie de OCS de conformidad con la Directiva 2004/49/CE determinar cuantitativamente por medio de unos valores de referencia nacionales (VRN) el nivel de seguridad actual de los sistemas ferroviarios de los Estados miembros. La Decisión 2009/460/CE define el término VRN como una medida de referencia que indica para cada Estado miembro el nivel de tolerancia máximo de un tipo de riesgo ferroviario. Sin embargo, según el método establecido en la sección 2.2 del anexo de esa Decisión, si el VRN es superior al OCS correspondiente calculado con arreglo al método, el nivel de tolerancia máximo de riesgo para un Estado miembro ha de ser el OCS que se derive de los VRN.

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

▼B

(3) Los valores de la primera serie de OCS, calculados sobre la base de los datos del período 2004-2007, se establecieron en la Decisión 2010/409/UE de la Comisión, de 19 de julio de 2010, sobre los objetivos comunes de seguridad previstos en el artículo 7 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

(4) La Directiva 2004/49/CE prevé el establecimiento de una segunda serie de OCS que se base en la experiencia adquirida con la primera serie y con su aplicación y que refleje aquellos ámbitos prioritarios en los que sea preciso mejorar la seguridad. Los valores de la segunda serie de OCS se han calculado atendiendo a los datos del período 2004-2009 facilitados a Eurostat por los Estados miembros de conformidad con el Reglamento (CE) nº 91/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario ([2]). En ese cálculo se ha utilizado el método establecido en los puntos 2.1.1 y 2.3.1 del anexo de la Decisión 2009/460/CE.

(5) Dado que la primera serie de OCS se publicó en julio de 2010, no ha pasado todavía suficiente tiempo para adquirir la experiencia que permita modificar los tipos de riesgos. Estos, por tanto, siguen siendo los mismos que los de la primera serie de OCS. No obstante, atendiendo al número de accidentes y de víctimas mortales habidos en el tráfico ferroviario, los dos principales tipos de riesgos son los que afectan a las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias y a los usuarios de pasos a nivel (60 % y 29 % de las víctimas mortales, respectivamente).

(6) Los valores correspondientes a la segunda serie de OCS cubren el sistema ferroviario de la Unión en su conjunto. Para las diversas partes de este, no se dispone de datos que, como prevé el artículo 3, letra e), de la Directiva 2004/49/CE, permitan calcular los OCS a ellas aplicables. Esa disposición define los OCS como «los niveles de seguridad que deben alcanzar al menos las diversas partes del sistema ferroviario (como el sistema ferroviario convencional, el sistema ferroviario de alta velocidad, los túneles ferroviarios de gran longitud o las líneas utilizadas exclusivamente para el transporte de mercancías) y el sistema en su conjunto, expresados en criterios de aceptación de riesgo». Debido a la falta de datos armonizados y fiables sobre los niveles de seguridad de las distintas partes de los sistemas ferroviarios que funcionan en los Estados miembros, no es viable por el momento establecer OCS para esas partes. Pese a ello, es oportuno adoptar la segunda serie de OCS.

(7) Para ello, la Decisión 2010/409/UE debe ser sustituida por la presente Decisión.

(8) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité al que se refiere el artículo 27, apartado 1, de la Directiva 2004/49/CE.

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

▼B

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Objeto y definiciones

La presente Decisión establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad del sistema ferroviario de acuerdo con la Directiva 2004/49/CE y con la Decisión 2009/460/CE.

A los efectos de la presente Decisión, se aplicarán las definiciones contenidas en la Directiva 2004/49/CE, en el Reglamento (CE) nº 91/2003 y en la Decisión 2009/460/CE.

Artículo 2

Valores de referencia nacionales

En la parte 1 del anexo se establecen para cada Estado miembro y cada tipo de riesgo los valores de referencia nacionales utilizados en el cálculo de los objetivos comunes de seguridad.

Artículo 3

Objetivos comunes de seguridad

En la parte 2 del anexo se establecen para el sistema ferroviario en su conjunto los valores de la segunda serie de objetivos comunes de seguridad correspondientes a los distintos tipos de riesgos.

Artículo 4

Derogación

Queda derogada la Decisión 2010/409/UE.

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

▼B

ANEXO

▼M1

1. **Valores de referencia nacionales (VRN)**

1.1. *VRN de los riesgos para los pasajeros (VRN 1.1 y VRN 1.2)*

Estado miembro	VRN 1.1 (× E-09) (*)	VRN 1.2 (× E-09) (**)
Bélgica (BE)	37,30	0,318
Bulgaria (BG)	207,00	1,911
República Checa (CZ)	46,50	0,817
Dinamarca (DK)	9,04	0,110
Alemania (DE)	8,13	0,081
Estonia (EE)	78,20	0,665
Irlanda (IE)	2,74	0,0276
Grecia (EL)	54,70	0,503
España (ES)	29,20	0,270
Francia (FR)	22,50	0,110
Croacia (HR)	176,9	1,135
Italia (IT)	38,10	0,257
Letonia (LV)	78,20	0,665
Lituania (LT)	97,20	0,757
Luxemburgo (LU)	23,80	0,176
Hungría (HU)	170,00	1,650
Países Bajos (NL)	7,43	0,089
Austria (AT)	26,30	0,292
Polonia (PL)	116,10	0,849
Portugal (PT)	41,80	0,309
Rumanía (RO)	57,40	0,607
Eslovenia (SI)	25,30	0,362
Eslovaquia (SK)	62,10	0,883
Finlandia (FI)	9,04	0,110
Suecia (SE)	3,54	0,033
Reino Unido (UK)	2,73	0,028

(*) VRN 1.1 expresado como: número anual de viajeros MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de trenes de viajeros-km. Tren de viajeros-km es aquí la unidad de tráfico para los trenes de viajeros únicamente.

(**) VRN 1.2 expresado como: número anual de viajeros MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de unidades viajero-km.

El término MHGP (muertos y heridos graves ponderados) que figura en (*) y (**) tiene el significado que se le da en el artículo 3, letra d), de la Decisión 2009/460/CE.

▼**M1**

1.2. *VRN de los riesgos para el personal (VRN 2)*

Estado miembro	VRN 2 (× E-09) (*)
Bélgica (BE)	24,60
Bulgaria (BG)	20,40
República Checa (CZ)	16,50
Dinamarca (DK)	9,10
Alemania (DE)	12,60
Estonia (EE)	64,80
Irlanda (IE)	5,22
Grecia (EL)	77,90
España (ES)	8,81
Francia (FR)	6,06
Croacia (HR)	73,65
Italia (IT)	18,90
Letonia (LV)	64,80
Lituania (LT)	41,00
Luxemburgo (LU)	12,00
Hungría (HU)	9,31
Países Bajos (NL)	5,97
Austria (AT)	20,30
Polonia (PL)	17,20
Portugal (PT)	53,10
Rumanía (RO)	22,30
Eslovenia (SI)	40,90
Eslovaquia (SK)	2,71
Finlandia (FI)	9,21
Suecia (SE)	2,86
Reino Unido (UK)	5,17

(*) VRN 2 expresado como: número anual de empleados MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de unidades tren-km.
El término MHGP (muertos y heridos graves ponderados) que se utiliza aquí tiene el significado que se le da en el artículo 3, letra d), de la Decisión 2009/460/CE.

1.3. *VRN de los riesgos para los usuarios de pasos a nivel (VRN 3.1 y VRN 3.2)*

Estado miembro	VRN 3.1 (× E-09) (*)	VRN 3.2 (**)
Bélgica (BE)	138,0	n.d.
Bulgaria (BG)	141,6	n.d.
República Checa (CZ)	238,0	n.d.

▼**M1**

Estado miembro	VRN 3.1 (× E-09) (*)	VRN 3.2 (**)
Dinamarca (DK)	65,4	n.d.
Alemania (DE)	67,8	n.d.
Estonia (EE)	400,0	n.d.
Irlanda (IE)	23,6	n.d.
Grecia (EL)	710,0	n.d.
España (ES)	109,0	n.d.
Francia (FR)	78,7	n.d.
Croacia (HR)	611,3	n.d.
Italia (IT)	42,9	n.d.
Letonia (LV)	239,0	n.d.
Lituania (LT)	522,0	n.d.
Luxemburgo (LU)	95,9	n.d.
Hungría (HU)	274,0	n.d.
Países Bajos (NL)	127,0	n.d.
Austria (AT)	160,0	n.d.
Polonia (PL)	277,0	n.d.
Portugal (PT)	461,0	n.d.
Rumanía (RO)	542,0	n.d.
Eslovenia (SI)	364,0	n.d.
Eslovaquia (SK)	309,0	n.d.
Finlandia (FI)	164,0	n.d.
Suecia (SE)	64,0	n.d.
Reino Unido (UK)	23,5	n.d.

(*) VRN 3.1 expresado como: número anual de usuarios de pasos a nivel MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de unidades tren-km.

(**) VRN 3.2 expresado como: número anual de usuarios de pasos a nivel MHGP resultante de accidentes significativos/[(número anual de unidades tren-km × número de pasos a nivel)/km de vía]. Los datos sobre el número de pasos a nivel y de km de vía no eran suficientemente fiables en el momento de su recogida (la mayor parte de los Estados miembros comunicó datos comunes sobre los km de línea y no sobre los km de vía).

El término MHGP (muertos y heridos graves ponderados) que figura en (*) y (**) tiene el significado que se le da en el artículo 3, letra d), de la Decisión 2009/460/CE.

1.4. *VRN de los riesgos para las personas clasificadas como «otros» (VRN 4)*

Estado miembro	VRN 4 (× E-09) (*)
Bélgica (BE)	2,86
Bulgaria (BG)	35,47
República Checa (CZ)	2,41
Dinamarca (DK)	14,20
Alemania (DE)	3,05

▼**M1**

Estado miembro	VRN 4 (× E-09) (*)
Estonia (EE)	11,60
Irlanda (IE)	7,00
Grecia (EL)	4,51
España (ES)	5,54
Francia (FR)	7,71
Croacia (HR)	7,28 (**)
Italia (IT)	6,70
Letonia (LV)	11,60
Lituania (LT)	11,60
Luxemburgo (LU)	5,47
Hungría (HU)	4,51
Países Bajos (NL)	4,70
Austria (AT)	11,10
Polonia (PL)	11,60
Portugal (PT)	5,54
Rumanía (RO)	2,83
Eslovenia (SI)	14,50
Eslovaquia (SK)	2,41
Finlandia (FI)	14,20
Suecia (SE)	14,20
Reino Unido (UK)	7,00

(*) VRN 4 expresado como: número anual de MHGP entre las personas clasificadas en la categoría «otros» resultante de accidentes significativos/número anual de unidades tren-km. El término MHGP (muertos y heridos graves ponderados) que se utiliza aquí tiene el significado que se le da en el artículo 3, letra d), de la Decisión 2009/460/CE.

(**) VRN calculados como promedio de valores VRN de países vecinos (Hungría, Rumanía y Eslovenia).

1.5. *VRN de los riesgos para las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias (VRN 5)*

Estado miembro	VRN 5 (× E-09) (*)
Bélgica (BE)	72,6
Bulgaria (BG)	900,2
República Checa (CZ)	301,0
Dinamarca (DK)	116,0
Alemania (DE)	113,0
Estonia (EE)	1 550,0
Irlanda (IE)	85,2
Grecia (EL)	723,0
España (ES)	168,0

▼**M1**

Estado miembro	VRN 5 (× E-09) (*)
Francia (FR)	67,2
Croacia (HR)	676,3 (**)
Italia (IT)	119,0
Letonia (LV)	1 310,0
Lituania (LT)	2 050,0
Luxemburgo (LU)	79,9
Hungría (HU)	588,0
Países Bajos (NL)	15,9
Austria (AT)	119,0
Polonia (PL)	1 210,0
Portugal (PT)	834,0
Rumanía (RO)	1 388,2
Eslovenia (SI)	236,0
Eslovaquia (SK)	1 758,0
Finlandia (FI)	249,0
Suecia (SE)	94,8
Reino Unido (UK)	84,5

(*) VRN 5 expresado como: número anual de MHGP entre las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias resultante de accidentes significativos/número anual de unidades tren-km. El término MHGP (muertos y heridos graves ponderados) que se utiliza aquí tiene el significado que se le da en el artículo 3, letra d), de la Decisión 2009/460/CE.

(**) VRN calculados como promedio de valores VRN de países vecinos (Hungría, Rumanía y Eslovenia).

1.6. *VRN de los riesgos para la sociedad en su conjunto (VRN 6)*

Estado miembro	VRN 6 (× E-09) (*)
Bélgica (BE)	275,0
Bulgaria (BG)	1 440,0
República Checa (CZ)	519,0
Dinamarca (DK)	218,0
Alemania (DE)	203,0
Estonia (EE)	2 110,0
Irlanda (IE)	114,0
Grecia (EL)	1 540,0
España (ES)	323,0
Francia (FR)	180,0
Croacia (HR)	1 467,0
Italia (IT)	231,0
Letonia (LV)	1 660,0

▼M1

Estado miembro	VRN 6 (× E-09) (*)
Lituania (LT)	2 590,0
Luxemburgo (LU)	210,0
Hungría (HU)	1 020,0
Países Bajos (NL)	148,0
Austria (AT)	329,0
Polonia (PL)	1 590,0
Portugal (PT)	1 360,0
Rumanía (RO)	1 704,4
Eslovenia (SI)	698,0
Eslovaquia (SK)	1 130,0
Finlandia (FI)	417,0
Suecia (SE)	169,0
Reino Unido (UK)	120,0

(*) VRN 6 expresado como: número total anual de MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de unidades tren-km.
El número total de MHGP aquí es la suma de todos los MHGP que se han tenido en cuenta para calcular todos los demás VRN.

▼B

2. **Valores asignados a la segunda serie de objetivos comunes de seguridad**

Tipo de riesgo	Valor OCS (× 10^{-6})		Unidades de medida
Riesgos para los viajeros	OCS 1.1	0,17	Número anual de viajeros MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de trenes de viajeros-km
	OCS 1.2	0,00165	Número anual de viajeros MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de viajeros-km
Riesgos para el personal	OCS 2	0,0779	Número anual de empleados MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de trenes-km
Riesgos para los usuarios de pasos a nivel	OCS 3.1	0,710	Número anual de usuarios de pasos a nivel MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de trenes-km
	OCS 3.2	n.a. (*)	Número anual de usuarios de pasos a nivel MHGP resultante de accidentes significativos/ [(número anual de trenes-km × número de pasos a nivel)/ km de vía]

▼B

Tipo de riesgo	Valor OCS ($\times 10^{-6}$)		Unidades de medida
Riesgos para las personas clasificadas como «otros»	OCS 4	0,0145	Número anual de MHGP entre las personas clasificadas en la categoría «otros» resultante de accidentes significativos/número anual de trenes-km
Riesgos para las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias	OCS 5	2,05	Número anual de MHGP entre las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias resultante de accidentes significativos/número anual de trenes-km
Riesgos para la sociedad en su conjunto	OCS 6	2,59	Número total anual de MHGP resultante de accidentes significativos/número anual de trenes-km

(*) Los datos sobre el número de pasos a nivel y de km de vía, que son necesarios para calcular este OCS, no eran suficientemente fiables en el momento de su recogida (por ejemplo, la mayor parte de los Estados miembros comunicó los km de línea en lugar de los km de vía).