

BESLUIT VAN DE COMMISSIE**van 23 april 2012****betreffende de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor het spoorwegsysteem***(Kennisgeving geschied onder nummer C(2012) 2084)***(Voor de EER relevante tekst)**

(2012/226/EU)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en van Richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn) ⁽¹⁾, en met name de tweede alinea van artikel 7, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) De Commissie heeft het Europees Spoorwegbureau („Het Bureau”) overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG de opdracht gegeven gemeenschappelijke veiligheidsdoelen („CST's”) en de daaraan gekoppelde gemeenschappelijke veiligheidsmethoden op te stellen voor de periode van 2011 tot en met 2015. Het Bureau heeft zijn aanbeveling betreffende de tweede reeks ontwerp-CST's ingediend bij de Commissie. Dit besluit is gebaseerd op de aanbeveling van het Bureau.
- (2) Overeenkomstig de methode als vastgesteld bij Beschikking 2009/460/EG van de Commissie van 5 juni 2009 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen, als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽²⁾, en teneinde de eerste en tweede reeks CST's vast te stellen overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG, moeten de huidige veiligheidsprestaties van de spoorwegsysteem in de lidstaten worden gekwantificeerd door middel van nationale referentiewaarden (NRW). Een NRW wordt in Beschikking 2009/460/EG gedefinieerd als een referentiewaarde die voor de betrokken lidstaat het maximaal aanvaardbare niveau voor een spoorwegrisicocategorie weergeeft. Indien de NRW echter hoger ligt dan de aan de hand van de methode berekende overeenkomstige CST, is het maximaal aanvaardbare risico voor een lidstaat de CST die overeenkomstig de in deel 2.2 van de bijlage bij Beschikking 2009/460/EG uiteengezette methode wordt afgeleid van de NRW.
- (3) De waarden van de eerste reeks CST's, berekend op basis van de gegevens van 2004 tot en met 2007, waren vastgesteld bij Besluit 2010/409/EU van de Commissie van

19 juli 2010 inzake gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, als bedoeld in artikel 7 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad ⁽³⁾.

- (4) In Richtlijn 2004/49/EG is bepaald dat een tweede reeks CST's moet worden vastgesteld op basis van de met de eerste reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en de toepassing daarvan opgedane ervaring. Deze doelen moeten een weergave zijn van de prioritaire gebieden waarop de veiligheid nog verder moet worden verbeterd. De waarden van de tweede reeks CST's zijn berekend op basis van de gegevens van 2004 tot en met 2009, die door de lidstaten aan Eurostat zijn meegedeeld overeenkomstig Verordening (EG) nr. 91/2003 van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2002 betreffende de statistieken van het spoorvervoer ⁽⁴⁾. Deze waarden zijn berekend aan de hand van de methode als uiteengezet in de punten 2.1.1 en 2.3.1 van de bijlage bij Beschikking 2009/460/EG.
- (5) Aangezien de eerste reeks CST's pas in juli 2010 is gepubliceerd, kon nog niet voldoende ervaring worden opgedaan om de risicocategorieën te wijzigen. De risicocategorieën blijven derhalve dezelfde als voor de eerste reeks CST's. Op basis van het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers in het spoorverkeer zijn de twee belangrijkste risicocategorieën echter de aanwezigheid van onbevoegden op spoorwegterreinen (60 % van de slachtoffers) en gebruikers van overwegen (29 % van de slachtoffers).
- (6) De waarden van de tweede reeks CST's hebben betrekking op het volledige spoorwegsysteem van de Unie. Er zijn geen gegevens beschikbaar om CST's te berekenen voor de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem als vastgesteld in artikel 3, onder e), van Richtlijn 2004/49/EG. In die bepaling worden de CST's gedefinieerd als de veiligheidsniveaus die ten minste moeten worden gehaald door de verschillende onderdelen van het spoorwegsysteem (zoals het conventionele spoorwegsysteem, het hogesnelheidsspoorwegsysteem, lange spoorwegtunnels of lijnen die uitsluitend voor goederenvervoer worden gebruikt) en door het systeem als geheel in de vorm van criteria voor risicoacceptatie. Bij gebrek aan gestandaardiseerde en betrouwbare gegevens over de veiligheidsprestaties van de delen van het spoorwegsysteem in de lidstaten is het op dit moment niet haalbaar om voor die onderdelen van het spoorwegsysteem CST's te vast te stellen. Niettemin is het wenselijk een tweede reeks CST's vast te stellen.
- (7) Besluit 2010/409/EU moet bijgevolg door dit besluit worden vervangen.

⁽¹⁾ PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44.

⁽²⁾ PB L 150 van 13.6.2009, blz. 11.

⁽³⁾ PB L 189 van 22.7.2010, blz. 19.

⁽⁴⁾ PB L 14 van 21.1.2003, blz. 1.

- (8) De in dit besluit vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het in artikel 27, lid 1, van Richtlijn 2004/49/EG bedoelde comité,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp en definities

Bij dit besluit worden de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor het spoorwegsysteem vastgesteld overeenkomstig Richtlijn 2004/49/EG en Besluit 2009/460/EG.

Voor de toepassing van dit besluit gelden de definities van Richtlijn 2004/49/EG, Verordening (EG) nr. 91/2003 en Beschikking 2009/460/EG.

Artikel 2

Nationale referentiewaarden

De nationale referentiewaarden voor de lidstaten en de verschillende risicocategorieën, die de grondslag vormen voor de berekening van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, zijn vermeld in deel 1 van de bijlage.

Artikel 3

Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen

Voor het volledige spoorwegsysteem zijn de waarden van de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor de verschillende risicocategorieën vastgesteld in deel 2 van de bijlage.

Artikel 4

Intrekking

Besluit 2010/409/EU wordt ingetrokken.

Artikel 5

Adressaten

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 23 april 2012.

Voor de Commissie

Siim KALLAS

Vicevoorzitter

BIJLAGE

1. Nationale referentiewaarden (NRW)

1.1. NRW's voor risico's voor passagiers (NRW 1.1 en NRW 1.2)

Lidstaat	NRW 1.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRW 1.2 ($\times 10^{-9}$) (**)
België (BE)	37,30	0,318
Bulgarije (BG)	170,00	1,65
Tsjechië (CZ)	46,50	0,817
Denemarken (DK)	9,04	0,11
Duitsland (DE)	8,13	0,081
Estland (EE)	78,20	0,665
Ierland (IE)	2,74	0,0276
Griekenland (EL)	54,70	0,503
Spanje (ES)	29,20	0,27
Frankrijk (FR)	22,50	0,11
Italië (IT)	38,10	0,257
Letland (LV)	78,20	0,665
Litouwen (LT)	97,20	0,757
Luxemburg (LU)	23,80	0,176
Hongarije (HU)	170,00	1,65
Nederland (NL)	7,43	0,0889
Oostenrijk (AT)	26,30	0,292
Polen (PL)	116,10	0,849
Portugal (PT)	41,80	0,309
Roemenië (RO)	170,00	1,65
Slovenië (SI)	25,30	0,362
Slowakije (SK)	35,80	0,513
Finland (FI)	9,04	0,11
Zweden (SE)	3,54	0,0329
Verenigd Koninkrijk (UK)	2,73	0,0276

(*) NRW 1.1 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL bij passagiers door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal passagierstreinkilometers. Met passagierstreinkilometers worden in dit geval alleen treinkilometers van passagierstreinen bedoeld.

(**) NRW1.2 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL bij passagiers door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal passagierskilometers. In (*) en (**) is SGEL gedefinieerd als in artikel 3, onder d), van Beschikking 2009/460/EG.

1.2. NRW's voor risico's voor werknemers (NRW 2)

Lidstaat	NRW 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
België (BE)	24,60
Bulgarije (BG)	21,20
Tsjechië (CZ)	16,50

Lidstaat	NRW 2 ($\times 10^{-9}$) (*)
Denemarken (DK)	9,10
Duitsland (DE)	12,60
Estland (EE)	64,80
Ierland (IE)	5,22
Griekenland (EL)	77,90
Spanje (ES)	8,81
Frankrijk (FR)	6,06
Italië (IT)	18,90
Letland (LV)	64,80
Litouwen (LT)	41,00
Luxemburg (LU)	12,00
Hongarije (HU)	9,31
Nederland (NL)	5,97
Oostenrijk (AT)	20,30
Polen (PL)	17,20
Portugal (PT)	53,10
Roemenië (RO)	21,2
Slovenië (SI)	40,90
Slowakije (SK)	1,36
Finland (FI)	9,21
Zweden (SE)	2,86
Verenigd Koninkrijk (UK)	5,17

(*) NRW 2 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL bij werknemers door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal treinkilometers. SGEL wordt in dit geval gedefinieerd als in artikel 3, onder d), van Beschikking 2009/460/EG.

1.3. NRW's voor risico's voor gebruikers van overwegen (NRW 3.1 en NRW 3.2)

Lidstaat	NRW 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRW 3.2 (**)
België (BE)	138,0	n.v.t.
Bulgarije (BG)	341,0	n.v.t.
Tsjechië (CZ)	238,0	n.v.t.
Denemarken (DK)	65,4	n.v.t.
Duitsland (DE)	67,8	n.v.t.
Estland (EE)	400,0	n.v.t.
Ierland (IE)	23,6	n.v.t.
Griekenland (EL)	710,0	n.v.t.
Spanje (ES)	109,0	n.v.t.

Lidstaat	NRW 3.1 ($\times 10^{-9}$) (*)	NRW 3.2 (**)
Frankrijk (FR)	78,7	n.v.t.
Italië (IT)	42,9	n.v.t.
Letland (LV)	239,0	n.v.t.
Litouwen (LT)	522,0	n.v.t.
Luxemburg (LU)	95,9	n.v.t.
Hongarije (HU)	274,0	n.v.t.
Nederland (NL)	127,0	n.v.t.
Oostenrijk (AT)	160,0	n.v.t.
Polen (PL)	277,0	n.v.t.
Portugal (PT)	461,0	n.v.t.
Roemenië (RO)	341,0	n.v.t.
Slovenië (SI)	364,0	n.v.t.
Slowakije (SK)	309,0	n.v.t.
Finland (FI)	164,0	n.v.t.
Zweden (SE)	64,0	n.v.t.
Verenigd Koninkrijk (UK)	23,5	n.v.t.

(*) NRW3.1 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL bij gebruikers van overwegen door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal treinkilometers.

(**) NRW3.2 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL bij gebruikers van overwegen door ernstige ongevallen/[(jaarlijks aantal treinkilometers \times aantal overwegen)/spoorkilometers]. De gegevens over het aantal overwegen en spoorkilometers waren op het ogenblik van de gegevensextractie onvoldoende betrouwbaar (de meeste lidstaten hebben gemeenschappelijke gegevens voor lijnkilometers opgegeven in plaats van spoorkilometers).

In (*) en (**) is SGEL gedefinieerd als in artikel 3, onder d), van Beschikking 2009/460/EG.

1.4. NRW's voor risico's voor personen die gerubriceerd zijn als „anderen” (NRW 4)

Lidstaat	NRW 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
België (BE)	2,86
Bulgarije (BG)	4,51
Tsjechië (CZ)	2,41
Denemarken (DK)	14,20
Duitsland (DE)	3,05
Estland (EE)	11,60
Ierland (IE)	7,00
Griekenland (EL)	4,51
Spanje (ES)	5,54
Frankrijk (FR)	7,71
Italië (IT)	6,70
Letland (LV)	11,60
Litouwen (LT)	11,60

Lidstaat	NRW 4 ($\times 10^{-9}$) (*)
Luxemburg (LU)	5,47
Hongarije (HU)	4,51
Nederland (NL)	4,70
Oostenrijk (AT)	11,10
Polen (PL)	11,60
Portugal (PT)	5,54
Roemenië (RO)	4,51
Slovenië (SI)	14,50
Slowakije (SK)	2,41
Finland (FI)	14,20
Zweden (SE)	14,20
Verenigd Koninkrijk (UK)	7,00

(*) NRW 4 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL door ernstige ongevallen met personen die tot de categorie „anderen” behoren/het jaarlijks aantal treinkilometers.

In dit geval is SGEL gedefinieerd als in artikel 3, onder d), van Beschikking 2009/460/EG.

1.5. NRW's voor risico's voor onbevoegde personen op spoorwegterreinen (NRW 5)

Lidstaat	NRW 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
België (BE)	72,6
Bulgarije (BG)	829,0
Tsjechië (CZ)	301,0
Denemarken (DK)	116,0
Duitsland (DE)	113,0
Estland (EE)	1 550,0
Ierland (IE)	85,2
Griekenland (EL)	723,0
Spanje (ES)	168,0
Frankrijk (FR)	67,2
Italië (IT)	119,0
Letland (LV)	1 310,0
Litouwen (LT)	2 050,0
Luxemburg (LU)	79,9
Hongarije (HU)	588,0
Nederland (NL)	15,9
Oostenrijk (AT)	119,0
Polen (PL)	1 210,0
Portugal (PT)	834,0

Lidstaat	NRW 5 ($\times 10^{-9}$) (*)
Roemenië (RO)	829,0
Slovenië (SI)	236,0
Slowakije (SK)	779,0
Finland (FI)	249,0
Zweden (SE)	94,8
Verenigd Koninkrijk (UK)	84,5

(*) NRW 5 uitgedrukt als: jaarlijks aantal SGEL door ernstige ongevallen met onbevoegden die zich op spoorwegterreinen bevinden/ jaarlijks aantal treinkilometers.

In dit geval is SGEL gedefinieerd als in artikel 3, onder d), van Beschikking 2009/460/EG.

1.6. NRW's voor maatschappelijke risico's (NRW 6)

Lidstaat	NRW 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
België (BE)	275,0
Bulgarije (BG)	1 240,0
Tsjechië (CZ)	519,0
Denemarken (DK)	218,0
Duitsland (DE)	203,0
Estland (EE)	2 110,0
Ierland (IE)	114,0
Griekenland (EL)	1 540,0
Spanje (ES)	323,0
Frankrijk (FR)	180,0
Italië (IT)	231,0
Letland (LV)	1 660,0
Litouwen (LT)	2 590,0
Luxemburg (LU)	210,0
Hongarije (HU)	1 020,0
Nederland (NL)	148,0
Oostenrijk (AT)	329,0
Polen (PL)	1 590,0
Portugal (PT)	1 360,0
Roemenië (RO)	1 240,0
Slovenië (SI)	698,0
Slowakije (SK)	1 130,0
Finland (FI)	417,0

Lidstaat	NRW 6 ($\times 10^{-9}$) (*)
Zweden (SE)	169,0
Verenigd Koninkrijk (UK)	120,0

(*) NRW 6 uitgedrukt als: totaal aantal SGEL per jaar door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal treinkilometers.
Het totale aantal SGEL is in dit geval de som van alle SGEL die in aanmerking worden genomen voor de berekening van alle andere NRW's.

2. Aan de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen toegekende waarden

Risicocategorie	CST-waarde ($\times 10^{-6}$)		Meeteenheden
Risico's voor passagiers	CST 1.1	0,17	Jaarlijks aantal SGEL bij passagiers door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal passagierstreinkilometers
	CST 1.2	0,00165	Jaarlijks aantal SGEL bij passagiers door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal passagierskilometers
Risico's voor werknemers	CST 2	0,0779	Jaarlijks aantal SGEL bij werknemers door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal treinkilometers
Risico's voor gebruikers van overwegen	CST 3.1	0,710	Jaarlijks aantal SGEL bij gebruikers van overwegen door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal treinkilometers
	CST 3.2	n.v.t. (*)	Jaarlijks aantal SGEL bij gebruikers van overwegen door ernstige ongevallen/[(Aantal treinkilometers per jaar \times aantal overwegen)/spoorkilometers]
Risico's voor „anderen”	CST 4	0,0145	Jaarlijks aantal SGEL door ernstige ongevallen met personen die tot de categorie „anderen” behoren/jaarlijks aantal treinkilometers
Risico's voor onbevoegde personen op spoorwegterreinen	CST 5	2,05	Jaarlijks aantal SGEL door ernstige ongevallen met onbevoegden die zich op spoorwegterreinen bevinden/jaarlijks aantal treinkilometers
Risico's voor de samenleving	CST 6	2,59	Totaal aantal SGEL per jaar door ernstige ongevallen/jaarlijks aantal treinkilometers

(*) De gegevens over het aantal overwegen en spoorkilometers, die noodzakelijk zijn om deze CST te berekenen, waren op het ogenblik van de gegevensextractie onvoldoende betrouwbaar (de meeste lidstaten hebben bijvoorbeeld lijnkilometers in plaats van spoorkilometers opgegeven enz.).