



Brussel, 17.12.2014
COM(2014) 740 final

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES
PARLEMENT**

**betreffende het voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van de
Spoorwegveiligheidsrichtlijn**

{SWD(2014) 355 final}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE AAN DE RAAD EN HET EUROPEES PARLEMENT

betreffende het voortgangsverslag over de tenuitvoerlegging van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn

1. INLEIDING

Op grond van artikel 31 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen (de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)¹ dient de Commissie om de vijf jaar bij het Europees Parlement en de Raad een verslag in over de uitvoering van deze richtlijn.

In deze mededeling wordt een overzicht gegeven van de stappen die sinds de goedkeuring van het tweede verslag door de Commissie in september 2009² zijn genomen om de richtlijn op het Europese spoorwegsysteem ten uitvoer te leggen.

Hoofdstuk 1 bevat een overzicht van regelgevende initiatieven die in deze periode op basis van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn zijn genomen en hoofdstuk 2 zoomt in op de toepassing en handhaving. Nadere details staan in het werkdokument van de diensten van de Commissie: "**Progress report on the implementation of the Railway Safety Directive (Directive 2004/49/EC)**".

2. ONTWIKKELING VAN HET REGELGEVINGSKADER

Een gemeenschappelijk regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid is essentieel om één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen. Richtlijn 2004/49/EG vormde een belangrijke stap om die doelstelling te bereiken en heeft een kader gecreëerd voor de harmonisering van de nationale veiligheidsvoorschriften, de veiligheids certificering van spoorwegondernemingen en de taken en functies van de nationale veiligheidsinstanties en onderzoeksorganen. Bijgevolg mogen de lidstaten niet langer eigen veiligheidsvoorschriften en -normen vaststellen op basis van verschillende technische en operationele praktijken.

2.1. Recente ontwikkelingen op het gebied van regelgeving inzake spoorwegveiligheid

Sinds de vaststelling van het vorige verslag in 2009 is voor het spoorvervoer secundaire wetgeving ontwikkeld en zijn een aantal uitvoeringsbesluiten in werking getreden die op grond van de richtlijn moesten worden vastgesteld (zie de bijlage). Het Europees

¹ 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 van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering (Spoorwegveiligheidsrichtlijn – PB L 164 van 30.4.2004, blz. 44).

² Mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement betreffende het voortgangsverslag inzake de tenuitvoerlegging van de spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen (COM(2009) 464 def.).

Spoorwegbureau (het Bureau) heeft een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkeling van die wetgeving en het formuleren van aanbevelingen ten behoeve van de Commissie.

De Commissie onderzoekt hierna de belangrijkste ontwikkelingen inzake spoorwegveiligheid die de jongste vijf jaar hebben plaatsgevonden.

2.1.1. Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren

De gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (CSI) hebben met name tot doel de veiligheidsprestaties te meten en de beoordeling van de economische impact van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (CST) te faciliteren.

Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn is bijlage I herzien en aangevuld met gemeenschappelijke definities van de veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden om de kosten van ongevallen te berekenen.

2.1.2. Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden

Gemeenschappelijke beginselen om de spoorwegveiligheid te beheren, te reguleren en er toezicht op uit te oefenen, waaronder gestandaardiseerde criteria voor veiligheids certificering en het toezicht op dat proces, zijn essentieel om één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen.

Deze beginselen, meestal "gemeenschappelijke veiligheidsmethoden" (CSM) genoemd (artikel 6 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn), bepalen eveneens op welke manier de veiligheidsniveaus en -doelstellingen moeten worden beoordeeld.

2.1.3. Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen

De gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (artikel 7 van de richtlijn) definiëren de veiligheidsniveaus als maatschappelijk aanvaarde risico's. De risiconiveaus worden uitgedrukt in aantal slachtoffers en ernstig gewonden per treinkilometer. Er zijn risicocategorieën vastgesteld voor passagiers, werknemers, gebruikers van overwegen, onbevoegden op spoorwegterreinen, andere personen en de maatschappij als geheel.

De CST's faciliteren de monitoring van de spoorwegveiligheid door een kwantitatieve meting van de mate waarin het veiligheidsniveau in de lidstaat minstens wordt gehandhaafd.

2.1.4. Certificering van met onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten (artikel 14bis van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)

Een andere belangrijke verwezenlijking van de jongste vijf jaar is de invoering van een systeem voor de certificering van met onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten (ECM), dat op EU-niveau bevestigt dat de gecertificeerde ECM een onderhoudssysteem heeft opgezet. Aan de hand van het bij Verordening (EU) nr. 445/2011³ vastgestelde gestandaardiseerde kader kan worden vastgesteld of een ECM in staat is te waarborgen dat alle goederenwagens waarvoor zij verantwoordelijk is veilig kunnen worden geëxploiteerd.

³ PB L 122 van 11.5.11, blz. 22.

2.2. Nationale veiligheidsvoorschriften

Vanwege het gebrek aan transparantie dat ze teweegbrengen vormen de nationale veiligheidsvoorschriften (NSR's) één van de grootste belemmeringen voor de ontwikkeling van een interne spoorwegmarkt. De meeste NSR's zijn weliswaar om legitieme redenen ingesteld, maar vormen een erfenis uit het oude regelgevingskader en zijn overbodig binnen het bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn gecreëerde veiligheidssysteem.

De lidstaten dienen hun nationale voorschriften bij te werken, verouderde voorschriften te schrappen en de Commissie en het Bureau in kennis te stellen van wijzigingen van dergelijke voorschriften. De schrapping van overbodige voorschriften verloopt reeds verschillende jaren moeizaam. Derhalve heeft het comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid in december 2010 besloten een specifieke taskforce nationale veiligheidsvoorschriften (2011-12) op te richten, die de taak heeft een aantal onzekerheden over de NSR's weg te werken en beste praktijken te bevorderen.

In de conclusies van het verslag van de taskforce waren aanbevelingen opgenomen inzake de verspreiding van beste praktijken, de rationalisering van de nationale voorschriften, procedures om de transparantie te verhogen en voorstellen voor een toekomstig regelgevingskader. De Commissie en het Bureau hebben die aanbevelingen op hun respectieve bevoegdheidsterreinen gevolgd.

a) Verspreiding en rationalisering van de nationale veiligheidsvoorschriften

Er bestaan nog steeds overbodige, repetitieve en tegenstrijdige NSR's die strijdig zijn met het Europese regelgevingskader.

De taskforce heeft het Bureau de opdracht gegeven een communicatiecampagne op te zetten met onder meer gerichte informatie en overleg, een beoordeling van de NSR's en de vaststelling van specifieke prioriteiten voor elke lidstaat die door het Bureau werd bezocht.

De taskforce heeft een instrument voor het beheer van voorschriften ontwikkeld om richtsnoeren te verstrekken betreffende het bestaande regelgevingskader en het Bureau doet de lidstaten een voorstel om minstens eenmaal per jaar verouderde voorschriften te schrappen.

b) Transparantie bevorderen

Notif-IT is de IT-tool voor de aanmelding van nieuwe NSR's. De "module voor ontwerpvoorschriften" die in april 2014 is ingevoerd moet de transparantie bevorderen en voorkomen dat voorschriften worden ingevoerd die strijdig zijn met het regelgevingskader van de Unie. De databank wordt in 2015 door de Commissie overgedragen aan het Bureau.

Het Bureau verleent de Commissie ondersteuning bij de evaluatie/pre-evaluatie van aangemelde NSR's en heeft een methode ontwikkeld om de voortgang op het gebied van transparantie te monitoren door middel van een transparantiebarometer voor de spoorwegsector en de aan de lidstaten en de nationale veiligheidsinstanties gerichte transparantie-enquête.

c) *Voorstellen voor het toekomstig regelgevingskader*

In het kader van het 4e spoorwegpakket (zie deel 2.4.2) heeft de Commissie een voorstel tot herschikking van de spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen ingediend.

Overeenkomstig de aanbevelingen van de taskforce worden de NSR's en technische voorschriften nu "nationale voorschriften" genoemd, ongeacht hun motivering. De procedures voor de vaststelling en aanmelding van nieuwe "nationale voorschriften" zijn geharmoniseerd, hoewel de rechtsgrondslag voor beide nog steeds verschilt.

3. MONITORING VAN DE UITVOERING EN VEILIGHEIDSPRESTATIES

3.1. Omzetting van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn door de lidstaten

Indien de richtlijn niet correct wordt omgezet, kunnen er geen veiligheidsmaatregelen worden ontwikkeld of verbeterd om één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen.

De Commissie heeft, met ondersteuning door het Bureau, de door de lidstaten aangemelde maatregelen geanalyseerd om na te gaan of zij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn correct hebben omgezet.

Zij heeft de lidstaten om toelichting gevraagd over de omzetting van de richtlijn (EU-pilotvragenlijsten) en inbreukprocedures geopend tegen lidstaten die geen bevredigend antwoord gaven over het uitblijven van de omzetting of de foutieve omzetting.

In totaal werden 26 EU-pilotdossiers behandeld, waarvan er één in de pre-inbreukfase kon worden afgesloten. In 19 gevallen werden inbreukprocedures ingeleid. Daarvan zijn er inmiddels 5 gesloten nadat de lidstaten passende maatregelen hebben genomen. Eén zaak is aanhangig gemaakt bij het Europees Hof van Justitie. Zes EU-pilotprocedures en 14 inbreukprocedures zijn nog niet afgerond (oktober 2014).

3.2. Beheer en monitoring van de veiligheid

De omzetting is een belangrijke eerste stap, maar betekent nog niet dat de formeel omgezette regelgeving ook correct wordt toegepast. Indien de veiligheidsmaatregelen niet correct worden toegepast, kan de veiligheid voor de EU-burger niet te allen tijden op een hoog niveau worden gewaarborgd. Het bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn vastgestelde regelgevingskader voorziet in methoden voor de monitoring van het veiligheidsniveau en de verwezenlijking van de doelstellingen.

3.2.1. Veiligheidsbeheer

De spoorwegveiligheid wordt beheerd door de exploitanten, de lidstaten en de Unie.

Het bij de Spoorwegveiligheidsrichtlijn gecreëerde regelgevingskader is gebaseerd op de verantwoordelijkheden van de belangrijkste actoren, de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders, om alle risico's in verband met de veilige exploitatie van treinen te beoordelen en overeenkomstig artikel 9 van de richtlijn een veiligheidsbeheersysteem (SMS) in te stellen.

De kwaliteit van het SMS wordt door de nationale veiligheidsinstanties beoordeeld bij de afgifte van een veiligheidscertificaat of -vergunning aan spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders, die deze nodig hebben om hun activiteiten te mogen uitoefenen. De veiligheidsinstanties oefenen tijdens de geldigheid van hun certificaat of vergunning toezicht uit op de activiteiten van spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders.

Op Europees niveau is de monitoring van de spoorwegveiligheid één van de essentiële taken van het Bureau, dat een jaarlijks verslag maakt over het behalen van de CST's en de "nationale referentiewaarden" overeenkomstig de bij Beschikking 2009/460/EG⁴ vastgestelde gemeenschappelijke veiligheidsmethode (zie artikel 4). Die evaluatie bestrijkt de 26 lidstaten die over een spoorwegnet beschikken, plus Noorwegen. In 2014 werd voor het eerst een evaluatie gemaakt voor Kroatië, dat een jaar eerder tot de EU was toegetreten.

Uit de resultaten van 2014 blijkt dat de veiligheidsprestaties in de meerderheid van de lidstaten aanvaardbaar blijven, met een mogelijke achteruitgang in enkele landen. Deze lidstaten krijgen bijzondere aandacht van de Commissie en het Bureau en worden overeenkomstig artikel 5 van Beschikking 2009/460/EG gevraagd de Commissie mee te delen welke oorzaken volgens hen aan de basis liggen van de bereikte resultaten.

3.2.2. Toezicht op de veiligheid

De nationale veiligheidsinstanties en de onderzoeksorganen zijn (op grond van de artikelen 18 en 23 van de richtlijn) wettelijke verplicht om het Bureau in kennis te stellen van specifieke informatie op basis waarvan de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid in de EU kan worden beoordeeld.

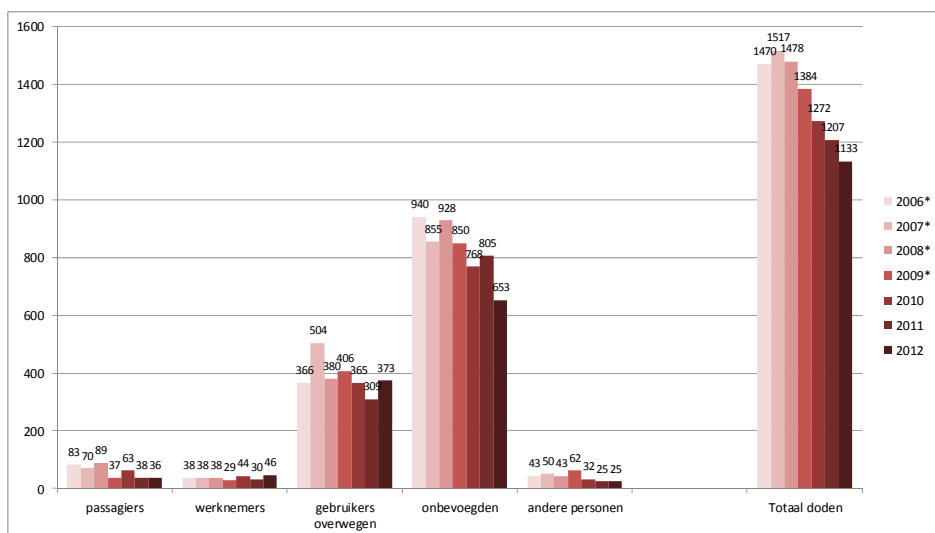
Sinds 2006 publiceert het Bureau om de twee jaar een verslag ten behoeve van de belanghebbenden met een diepgaande analyse van de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid in de EU⁵.

De jongste zes jaar is de spoorwegveiligheid in de hele Unie verbeterd, met een aanzienlijke daling van het aantal ongevallen en een lichte afname van het aantal slachtoffers (zie figuren 1 en 2). Elk jaar gebeuren op de spoorwegen in de lidstaten meer dan 2000 ongevallen. Ongevallen met personen door rijdend rollend materieel en ongevallen bij overwegen vertegenwoordigen meer dan driekwart van alle spoorwegongevallen, met uitzondering van zelfmoorden. Bij deze ongevallen vallen jaarlijks ongeveer 1200 doden en een vergelijkbaar aantal ernstig gewonden.

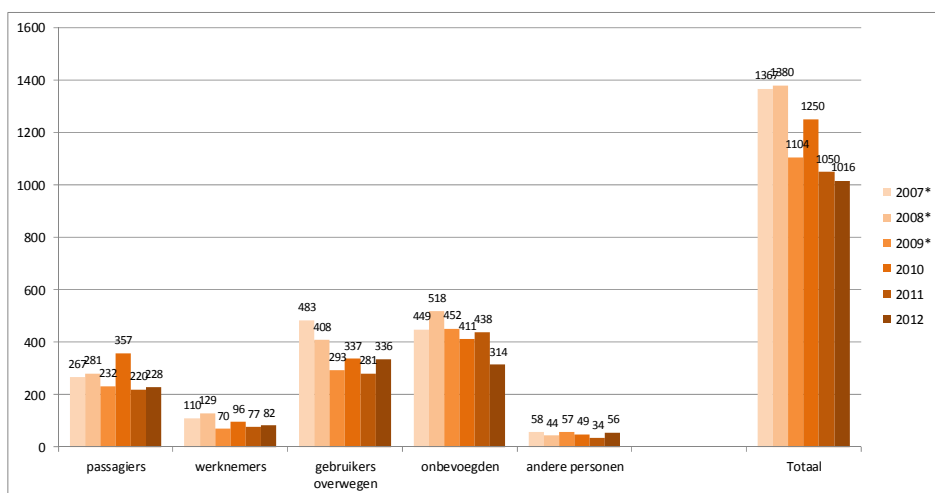
Het veiligheidsniveau verschilt sterk van lidstaat tot lidstaat en in enkele lidstaten ligt het risiconiveau aanzienlijk hoger dan het EU-gemiddelde (zie figuur 3). Een systematisch beleid om de veiligheid in deze lidstaten op te krikken zou een belangrijke stap zijn om in de toekomst doelstellingen voor de hele EU te kunnen bepalen.

⁴ 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 (PB L 150 van 13.6.2009, blz. 11).

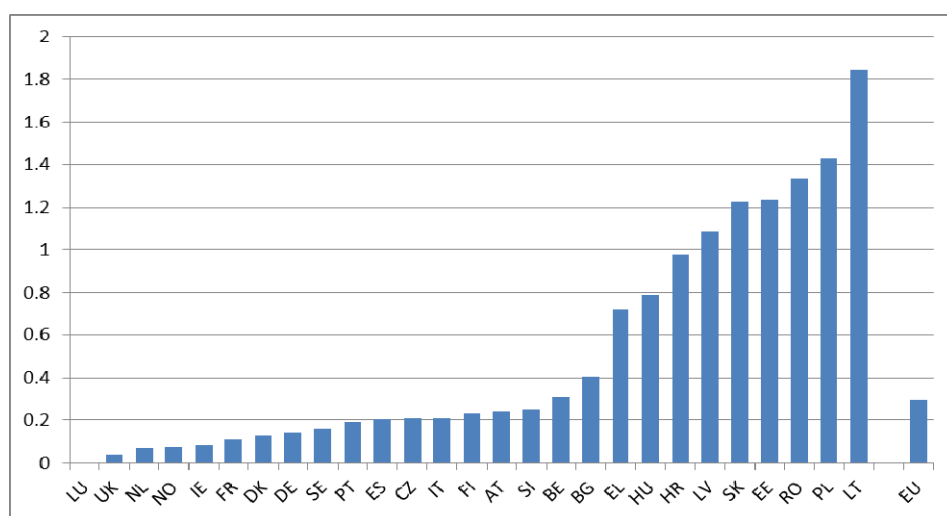
⁵ Voor informatie en cijfers zie: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, op de website van het Bureau. <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>



Figuur 1: Aantal doden per slachtoffercategorie (EU-28: 2006–12)
 * Voor Kroatië zijn geen gegevens beschikbaar voor de periode 2006-2009



Figuur 2: Aantal ernstig gewonden per slachtoffercategorie (EU-28: 2007-12)
 * Voor Kroatië zijn geen gegevens beschikbaar voor de periode 2007-2009



Figuur 3: Risico op overlijden – doden bij spoorwegongevallen en gewogen aantal ernstig gewonden per miljoen treinkilometer (2007-12)

3.2.3. Door nationale onderzoeksorganen onderzochte incidenten

Jaarlijks onderzoeken veiligheidsorganen een 40-tal ongevallen, een cijfer dat sinds 2007 stabiel is gebleven. De jongste jaren hebben echter steeds meer veiligheidsorganen onderzoeken geopend naar ongevallen die in de richtlijn niet als ernstige ongevallen zijn gecategoriseerd.

Telkens als een incident door een onderzoeksorgaan wordt onderzocht, wordt het Bureau in kennis gesteld van de opening van het onderzoek en van het eindverslag.

Samenwerking tussen de nationale onderzoeksorganen is belangrijk. De resultaten van onderzoeken kunnen op EU-niveau worden besproken zodat alle exploitanten lessen kunnen trekken uit ongevallen en hun veiligheidsbeheer kunnen verbeteren. Het Bureau werkt samen met de onderzoeksorganen aan methoden voor het onderzoek van ongevallen, rapportering en de uitwisseling van beste praktijken. Met steun van het Bureau hebben de nationale veiligheidsinstanties en onderzoeksorganen richtsnoeren inzake veiligheidsaanbevelingen⁶ ontwikkeld.

Het Bureau heeft een veiligheidsinformatiesysteem ontwikkeld voor de uitwisseling van dringende en belangrijke veiligheidsinformatie, dat de spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders moet helpen om de maatregelen te nemen die het best bij hun risicoprofiel aansluiten.

3.2.4. Door het Bureau ondersteunde monitoringactiviteiten

Bovenop zijn juridische verslagleggingsverplichtingen monitort het Bureau op vrijwillige basis de activiteiten van de belangrijkste institutionele instanties, door:

- het **transversale auditprogramma voor de veiligheidsinstanties**. Enerzijds wordt beoordeeld hoe deze instanties presteren bij de uitvoering van de drie belangrijkste activiteiten waarmee zij op grond van de veiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen zijn belast (veiligheids-certificering en -vergunning, toezicht en vergunning voor de indienststelling van voertuigen) en anderzijds worden beste praktijken uitgewisseld. Het transversaal auditsysteem is ontwikkeld tussen 2011 en 2013. Op dit moment loopt de eerste volwaardige auditcyclus (2013-18) met een beoordeling van de prestaties, steun voor de harmonisering van processen en de detectie van mogelijke problemen die in toekomstige regelgeving moeten worden aangepakt; en
- **facultatieve beoordelingen van veiligheidsinstanties**. Dit behelst een beoordeling van hun huidige prestaties op het gebied van ongevallenonderzoek, de uitwisseling van beste praktijken en praktisch advies over manieren om hun functioneren te verbeteren.

3.3. Certificering van met onderhoud belaste entiteiten

Het certificeringssysteem dat bij Verordening (EU) nr. 445/2011 is ingesteld, staaft op EU-niveau dat een onderhoudsentiteit een onderhoudssysteem heeft opgezet en aan gestandaardiseerde eisen kan voldoen. Sinds de inwerkingtreding van de verordening in mei 2011 werden de volgende resultaten geboekt:

⁶ Zie voor deze richtsnoeren de website van het Bureau. <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

- het aantal gecertificeerde entiteiten is tussen mei 2012 en maart 2014 gestegen van 10 tot 248, en
- het aantal onderhoudswerkplaatsen dat gecertificeerd is op grond van het bij de verordening ingestelde facultatieve certificeringssysteem is in dezelfde periode toegenomen van 1 tot 169.

Teneinde de beoordeling door de certificeringsinstanties te harmoniseren organiseert het Bureau activiteiten om de samenwerking, de opstelling van richtsnoeren en uitwisseling van beste praktijken te bevorderen.

3.4. Verdere ontwikkeling

3.4.1. Monitoring van veiligheidsprestatieprocessen

Het Bureau heeft een "matrix voor regelgevingsmonitoring" ontwikkeld, die voor elke lidstaat een beeld geeft van de situatie op het niveau van het ministerie, de veiligheidsinstantie of het onderzoeksorgaan. De matrix moet inzicht verschaffen in het functioneren van het regelgevingskader op lidstaatsniveau, de mechanismen die ten grondslag liggen aan systeemfouten, maar ook in beste praktijken bij de toepassing van het regelgevingskader die door lidstaten kunnen worden gedeeld.

De eerste resultaten werden in juni 2014 meegedeeld aan het comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid. De Commissie en het Bureau hebben voorgesteld deze matrix te gebruiken voor de algemene beoordeling van de spoorwegveiligheidsprestaties in de lidstaten, beginnend met de lidstaten die prioriteit verdienen omdat de risiconiveaus er aanzienlijk hoger liggen dan het EU-gemiddelde (rechts weergegeven in figuur 3).

3.4.2. Het vierde spoorwegpakket en deerschikking van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn

Het vierde spoorwegpakket is door de Commissie aangenomen op 30 januari 2013 en heeft tot doel de dienstverlening en efficiency van het spoor te verbeteren om de trein aantrekkelijker te maken voor passagiers.

Het pakket omvat de herschikking van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn en met name de herziening van de regeling inzake veiligheids-certificering en de invoering van een Europees veiligheids-certificaat. Het huidige tweeledige systeem wordt vervangen door een Europees certificaat dat geldig is in alle lidstaten waar de spoorwegonderneming actief is en dat op basis van één aanvraag wordt afgegeven. Dit spoort met de algemene doelstelling van het vierde pakket, namelijk het wegwerken van administratieve en technische belemmeringen om de concurrentiepositie van het spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen te versterken.

Bovendien zal het Bureau een belangrijkere rol spelen als Europese autoriteit op het gebied van veiligheids-certificering.

De nationale veiligheidsinstanties blijven de belangrijkste toezichthouders voor de spoorwegondernemingen en blijven verantwoordelijk voor de afgifte van veiligheidsvergunningen aan infrastructuurbeheerders. Om ervoor te zorgen dat zij daarbij vergelijkbare criteria en procedures hanteren, wordt het Bureau bevoegd om hun activiteiten, prestaties en organisatie te monitoren.

3.4.3. Platform voor de Europese infrastructuurbeheerders (PRIME)

In januari 2014 heeft de Commissie een Europees platform op hoog niveau voor de infrastructuurbeheerders opgericht om de samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders te verbeteren en onder meer een betere tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk veiligheidsbeleid in de Unie te bewerkstelligen.

Tijdens de eerste vergadering op 28 januari 2014 vond een vruchtbare gedachtewisseling plaats over een aantal recente spoorwegongevallen waarvoor preventiemaatregelen kunnen worden onderzocht.

4. CONCLUSIES

De wetgevingshandelingen waarin de Spoorwegveiligheidsrichtlijn voorzag, zijn de jongste vijf jaar vastgesteld. Het comité inzake spoorweginteroperabiliteit en -veiligheid heeft ongeveer 20 keer vergaderd teneinde de Commissie, via de comitéprocedure, te adviseren over passende maatregelen. Dit gebeurde op basis van input van het Europees Spoorwegbureau, dat talrijke aanbevelingen heeft verstrekt over interoperabiliteits- en veiligheidskwesties.

Sinds het voortgangsverslag van 2009 zijn gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, -methoden en -doelen ontwikkeld. De nationale veiligheidsinstanties kunnen nu veiligheidscertificaten/-vergunningen afgeven en toezicht uitoefenen op basis van een geharmoniseerde methode. Er is een geharmoniseerd systeem ingevoerd voor de certificering van met onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten. Dat vormde het sluitstuk van het regelgevingskader inzake veiligheid.

Een aantal aspecten blijven evenwel onopgelost:

- Verschillende lidstaten hebben de Spoorwegveiligheidsrichtlijn niet volledig of op een onduidelijke manier omgezet. Dit kan leiden tot een afwijkende toepassing van de veiligheidseisen op het Europese spoorwegsysteem en derhalve tot ongelijke voorwaarden voor spoorwegondernemingen. In antwoord op de inbreukprocedures dienen de lidstaten hun nationale regelgeving aan te passen om deze in overeenstemming te brengen met de richtlijn;
- Het gebrek aan transparantie dat met de nationale veiligheidsvoorschriften gepaard gaat, kan een belemmering vormen voor de interne markt. Hoewel zij om legitieme redenen zijn ingevoegd, vormen de meeste NSR's een erfenis uit het oude regelgevingskader die overbodig wordt naarmate de EU-regelgeving verder wordt ontwikkeld. De lidstaten worden derhalve geacht verouderde voorschriften op te heffen. Nieuwe NSR's moeten een beperkt toepassingsgebied hebben en mogen niet strikter zijn dan nodig is om aan de veiligheidsdoelstellingen te voldoen. In plaats van prescriptieve veiligheidsvoorschriften op te leggen dienen nationale veiligheidsinstanties infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen te verplichten hun volledige verantwoordelijkheid te nemen voor de veiligheid van het systeem; en
- Vervoer per spoor scoort doorgaans goed op het gebied van veiligheid en doet het beter dan de andere vervoersmodi over land. Het veiligheidsniveau varieert echter sterk van lidstaat tot lidstaat. Op grond van artikel 4, lid 1, van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn dienen de lidstaten erop toe te zien "dat de

veiligheid op het spoor over de gehele linie wordt gehandhaafd en, waar dat redelijkerwijs mogelijk is, voortdurend wordt verbeterd". In dat verband lijkt het redelijk dat inspanningen worden geleverd om de situatie te verbeteren in de lidstaten waar het risiconiveau aanzienlijk hoger ligt dan het EU-gemiddelde.

Met betrekking tot dat laatste punt heeft het Bureau een instrument ontwikkeld voor de algemene beoordeling van de spoorwegveiligheid in elke lidstaat. Dankzij een strenger toezicht op bepaalde lidstaten verwacht men dat de achterstand zal worden weggewerkt en dat de algemene veiligheid zal toenemen.

Ook de jongste initiatieven van de Commissie, zoals de technische pijler van het 4e spoorwegpakket en de oprichting van een platform van Europese infrastructuurbeheerders (PRIME) kunnen de veiligheid verder doen toenemen.

Bijlage

Door de Commissie uit hoofde van Richtlijn 2004/49/EG⁷ sinds 2009 vastgestelde regelgeving.

Gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren (artikel 5 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)

1. Richtlijn 2009/149/EG van de Commissie van 27 november 2009 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen (PB L 313 van 28.11.2009, blz. 65)
2. Richtlijn 2014/88/EU van de Commissie van 9 juli 2014 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen (PB L 201 van 10.7.2014, blz. 9)

Gemeenschappelijke veiligheidsmethoden (artikel 6 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)

a) Risico-evaluatie en -beoordelingsmethoden

3. Uitvoeringsverordening (EU) nr. 402/2013 van de Commissie van 30 april 2013 betreffende de gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor risico-evaluatie en -beoordeling en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 352/2009 (PB L 121 van 3.5.2013, blz. 8)

b) Methoden om na te gaan of de eisen inzake veiligheidscertificering en -vergunning worden nageleefd

4. Verordening (EU) nr. 1158/2010 van de Commissie van 9 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PB L 326 van 10.12.2010, blz. 11)
5. Verordening (EU) nr. 1169/2010 van de Commissie van 10 december 2010 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode ter beoordeling van de conformiteit met de vereisten voor de verkrijging van veiligheidscertificaten voor spoorwegen (PB L 327 van 11.12.2010, blz. 13)

⁷ Uitvoeringsbesluiten betreffende een mandaat voor het Bureau zijn niet opgenomen in deze lijst.

c) Methoden voor toezicht op exploitatie en onderhoud

6. Verordening (EU) nr. 1077/2012 van de Commissie van 16 november 2012 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor het toezicht door de nationale veiligheidsinstanties na de afgifte van een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning (PB L 320 van 17.11.2012, blz. 3)
7. Verordening (EU) nr. 1078/2012 van de Commissie van 16 november 2012 betreffende een gemeenschappelijke veiligheidsmethode voor de controle die moet worden uitgevoerd door met onderhoud belaste entiteiten alsmede door spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders nadat zij een veiligheidscertificaat of veiligheidsvergunning hebben ontvangen (PB L 320 van 17.11.2012, blz. 8)

Gemeenschappelijke veiligheidsdoelen (artikel 7 van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)

8. Besluit 2010/409/EU van de Commissie van 19 juli 2010 inzake gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, zoals vermeld in artikel 7 van Richtlijn 2004/49/EG (PB L 189 van 22.7.2010, blz. 19)
9. Besluit 2012/226/EU van de Commissie van 23 april 2012 betreffende de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor het spoorwegsysteem (PB L 115 van 27.4.2012, blz. 27)
10. Uitvoeringsbesluit 2013/753/EU van de Commissie van 11 december 2013 tot wijziging van Besluit 2012/226/EU betreffende de tweede reeks gemeenschappelijke veiligheidsdoelen voor het spoorwegsysteem (PB L 334 van 13.12.2013, blz. 37)

Certificering van met het onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten (artikel 14bis van de Spoorwegveiligheidsrichtlijn)

11. Verordening (EU) nr. 445/2011 van de Commissie van 10 mei 2011 betreffende een systeem voor de certificering van met het onderhoud van goederenwagens belaste entiteiten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 653/2007 (PB L 122 van 11.5.2011, blz. 22)