

Bruselas, 17.12.2014
COM(2014) 740 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO
EUROPEO**

**acerca de un informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad
ferroviaria**

{SWD(2014) 355 final}

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

acerca de un informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria

1. INTRODUCCIÓN

El artículo 31 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios (Directiva de seguridad ferroviaria)¹, establece que la Comisión debe presentar cada cinco años al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de dicha Directiva.

La presente Comunicación recoge los avances que se han registrado en la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria en el sistema ferroviario europeo desde que la Comisión aprobó su segundo informe en septiembre de 2009².

El capítulo 1 presenta los últimos cinco años de la evolución de la situación en lo que respecta a la legislación basada en la Directiva de seguridad ferroviaria, y el capítulo 2 se centra en su aplicación y en su cumplimiento. Se pueden encontrar más detalles en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión «**Informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria (Directiva 2004/49/CE)**» que la acompaña.

2. DESARROLLO DEL MARCO JURÍDICO

Para lograr un espacio ferroviario europeo único es fundamental contar con un marco regulador común de seguridad ferroviaria. En este sentido, la Directiva 2004/49/CE representó un gran paso hacia la consecución de este objetivo, ya que estableció un marco para la armonización de las normas nacionales de seguridad, la certificación de la seguridad de las empresas ferroviarias, los cometidos y funciones de las autoridades nacionales responsables de la seguridad y la investigación de los accidentes. Como consecuencia de ella, los Estados miembros se han abstenido de desarrollar sus propias reglas y normas de seguridad sobre la base de enfoques técnicos y operativos dispares.

2.1. Últimos acontecimientos en el marco jurídico de la seguridad ferroviaria

Desde la aprobación del anterior informe sobre los progresos realizados, en 2009, se ha elaborado legislación derivada en el sector de seguridad ferroviaria y han entrado en vigor los actos de ejecución exigidos por la Directiva de seguridad ferroviaria (véase el

¹ 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). DO L 164 de 30.4.2004, p. 44.

² Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo acerca de un informe de situación sobre la aplicación de la Directiva de seguridad ferroviaria y las Directivas de interoperabilidad ferroviaria (COM(2009) 464 final).

anexo). La Agencia Ferroviaria Europea (AFE) ha contribuido de forma destacada, elaborando legislación y formulando sus recomendaciones a la Comisión.

La Comisión examinará a continuación los avances más importantes registrados en el ámbito de la seguridad ferroviaria durante el período considerado.

2.1.1. Indicadores comunes de seguridad

El principal objetivo de los indicadores comunes de seguridad (ICS) es medir el grado de seguridad y facilitar la evaluación de las repercusiones económicas de los objetivos comunes de seguridad (OCS).

De conformidad con el artículo 5, apartado 2, de la Directiva de seguridad ferroviaria, el anexo I se ha revisado para incluir definiciones comunes de los ICS y los métodos de cálculo de los costes de los accidentes.

2.1.2. Métodos comunes de seguridad

Para la consecución de un espacio ferroviario europeo único son esenciales unos principios comunes que apunten la gestión, regulación y supervisión de la seguridad ferroviaria, e incluyan criterios armonizados para la expedición y supervisión de la certificación de seguridad.

Estos principios, que suelen conocerse como métodos comunes de seguridad o MCS (véase el artículo 6 de la Directiva de seguridad ferroviaria), también determinan la forma en que deben evaluarse los niveles de seguridad, así como la consecución de los objetivos de seguridad.

2.1.3. Objetivos comunes de seguridad

Los objetivos comunes de seguridad u OCS (véase el artículo 7 de la Directiva) definen los niveles de seguridad en términos de la aceptación social del riesgo. Los niveles de riesgo se expresan como el número de muertos y heridos graves por tren-km. Existen diferentes categorías de riesgo para los pasajeros, los empleados, los usuarios de pasos a nivel, las personas no autorizadas en instalaciones ferroviarias, otras personas y la sociedad en su conjunto.

Los OCS facilitan la supervisión de la seguridad ferroviaria ofreciendo una medida cuantificada de si la seguridad se ha mantenido, como mínimo, en los mismos niveles en los Estados miembros.

2.1.4. Certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías (artículo 14 bis de la Directiva de seguridad ferroviaria)

Otro logro importante de los últimos cinco años ha sido un nuevo sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) de los vagones de mercancías. Su objetivo es aportar pruebas en toda la Unión de que una entidad encargada del mantenimiento ha establecido su sistema de mantenimiento. La capacidad de una EEM para garantizar que los vagones de mercancías bajo su responsabilidad circularán de forma segura puede evaluarse utilizando el marco armonizado establecido por el Reglamento (UE) nº 445/2011³.

³ DO L 122 de 11.5.2011, p. 22.

2.2. Normas nacionales de seguridad

A causa de la falta de transparencia a que dan lugar, las normas nacionales de seguridad constituyen uno de los principales obstáculos para el desarrollo de un mercado interior del ferrocarril. La mayoría de las normas nacionales de seguridad, a pesar de haberse introducido por motivos legítimos, son el legado de antiguas disposiciones normativas y resultan innecesarias en el sistema de seguridad establecido por la Directiva de seguridad ferroviaria.

Los Estados miembros deben mantener actualizadas sus normas nacionales, suprimir las disposiciones obsoletas y mantener a la Comisión y a la AFE informadas de cualquier modificación de dichas normas. No obstante, con el transcurso de los años se han registrado escasos progresos en cuanto a la modificación de las normas nacionales de seguridad redundantes. Por consiguiente, en diciembre de 2010, el Comité de interoperabilidad y seguridad ferroviaria decidió crear un grupo de trabajo específico sobre normas nacionales de seguridad (2011-12), cuyas tareas han sido clarificar ciertos ámbitos de incertidumbre sobre las normas nacionales de seguridad y fomentar las mejores prácticas.

Las conclusiones del informe de este grupo de trabajo incluían recomendaciones para la divulgación de las mejores prácticas y la racionalización de las normas nacionales de los Estados miembros, procedimientos para mejorar la transparencia, y propuestas para el futuro marco jurídico. La Comisión y la AFE han seguido estas recomendaciones en sus respectivos ámbitos de competencia:

a) Difusión y limpieza de las normas de seguridad nacionales

Todavía hay una serie de normas nacionales de seguridad redundantes, repetitivas, contradictorias e innecesarias que no están en consonancia con el marco europeo.

El grupo de trabajo confió a la AFE la puesta en marcha de una campaña de divulgación que incluyese información y diálogos adaptados, la evaluación de las normas nacionales de seguridad estratégicas nacionales y la identificación de prioridades específicas en cada uno de los Estados miembros visitados.

El grupo de trabajo elaboró un «instrumento de gestión de normas» para facilitar orientaciones sobre el marco legislativo vigente y la AFE dirige a los Estados miembros, al menos una vez al año, una propuesta de limpieza de las normas obsoletas.

b) Fomento de la transparencia

Notif-IT es la herramienta informática para la notificación de las nuevas normas de seguridad nacionales. Desde abril de 2014, se está aplicando un módulo denominado «proyecto de normas de seguridad» para mejorar la transparencia y evitar la adopción de normas que no sean conformes con el marco legislativo de la UE. La base de datos se transferirá de la Comisión a la Agencia Ferroviaria Europea en 2015.

La AFE asiste a la Comisión en la (pre)evaluación de las normas nacionales de seguridad notificadas. También ha elaborado una metodología para realizar un seguimiento de los avances en términos de transparencia mediante el barómetro de la transparencia para el sector ferroviario y de la encuesta sobre transparencia dirigida a

las autoridades nacionales responsables de la seguridad (ANS) y a los Estados miembros.

c) Propuestas para el futuro marco jurídico

En el marco del 4º paquete ferroviario (véase la sección 2.4.2), la Comisión propuso una refundición de las Directivas sobre seguridad e interoperabilidad ferroviarias.

Siguiendo las recomendaciones del grupo de trabajo, las normas nacionales de seguridad y las normas técnicas nacionales se denominan ahora «normas nacionales» (independientemente de su justificación). Los procedimientos para establecer y notificar las nuevas «normas nacionales» han sido armonizados, aunque todavía se utilizan bases jurídicas diferentes para su adopción.

3. SEGUIMIENTO DE LA EJECUCIÓN Y DE LOS RESULTADOS DE SEGURIDAD

3.1. Incorporación al Derecho nacional de los Estados miembros de la Directiva de seguridad ferroviaria

Si la Directiva se ha transpuesto de forma incorrecta, no pueden elaborarse ni perfeccionarse unas medidas de seguridad acordes con el desarrollo de un espacio ferroviario europeo único.

La Comisión, asistida por la AFE, analizó las medidas legislativas notificadas por los Estados miembros para comprobar si las disposiciones de la Directiva de seguridad ferroviaria han sido correctamente incorporadas en sus ordenamientos jurídicos.

La Comisión solicitó a los Estados miembros información sobre su transposición de la Directiva (cuestionarios «EU Pilot») e inició procedimientos de infracción en los casos en que las explicaciones sobre la falta de transposición, o sobre la transposición incorrecta, no fueron satisfactorias.

En total, se examinaron 26 expedientes EU-Pilot, uno de los cuales se cerró en la fase previa a la infracción. Se incoaron procedimientos de infracción en 19 casos, de los cuales cinco fueron ya archivados tras la adopción de medidas correctivas por parte de los Estados miembros afectados. Un caso fue remitido al Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En la actualidad, existen todavía seis procedimientos en la fase EU-Pilot y catorce casos de infracción en curso (octubre de 2014).

3.2. Gestión y supervisión de la seguridad

Si bien la transposición es un primer paso importante, la legislación puede estar transpuesta correctamente desde el punto de vista formal, aunque no se esté aplicando correctamente. Si las medidas de seguridad no se aplican correctamente, no pueden garantizar en todo momento elevados niveles de seguridad para los ciudadanos de la UE. El marco jurídico establecido por la Directiva de seguridad ferroviaria incluye métodos para supervisar los niveles de seguridad y la consecución de los objetivos.

3.2.1. Gestión de la seguridad

La seguridad ferroviaria en Europa se gestiona tanto a nivel del operador como del Estado miembro y de la UE.

El marco jurídico creado por la Directiva de seguridad ferroviaria se basa en las responsabilidades de los principales agentes, es decir, las empresas ferroviarias y los administradores de las infraestructuras, para evaluar todos los riesgos relativos a la seguridad en el funcionamiento de los trenes y crear un sistema de gestión de la seguridad (SMS), conforme a lo dispuesto en el artículo 9 de la Directiva.

A nivel de los Estados miembros, las autoridades nacionales responsables de la seguridad (ANS) evalúan la calidad del sistema de gestión de la seguridad a la hora de expedir a las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras el certificado de seguridad o la autorización de seguridad necesarios para el ejercicio de su actividad. Las ANS son responsables de la supervisión de las actividades de las empresas ferroviarias y de los administradores de infraestructuras durante el período de validez del certificado o de la autorización.

A nivel de la UE, el seguimiento de los resultados de seguridad es una de las principales funciones de la AFE, que lleva a cabo anualmente una evaluación de la consecución de los OCS y de los «valores de referencia nacionales», en consonancia con el método de seguridad común previsto en la Decisión 2009/460/CE de la Comisión⁴ (véase en particular su artículo 4). La evaluación abarca los 26 Estados miembros que disponen de red ferroviaria, además de Noruega. En 2014, por primera vez, incluía a Croacia, que se había unido a la UE el año anterior.

Los resultados de la evaluación de 2014 ponen de manifiesto que el nivel de seguridad sigue siendo aceptable en la mayoría de los Estados miembros, con un posible deterioro observado en algunos de ellos. Estos Estados miembros serán objeto de especial atención por parte de la Comisión y de la AFE y han de enviar a la Comisión una explicación de las posibles causas de los resultados, de conformidad con el artículo 5 de la Decisión 2009/460/CE.

3.2.2. Visión general de seguridad

Las ANS y los organismos de investigación nacionales (OIN) tienen la obligación legal (con arreglo a los artículos 18 y 23 de la Directiva de seguridad ferroviaria) de enviar a la AFE una serie de informaciones específicas que pueden utilizarse para evaluar la evolución de la seguridad ferroviaria en la UE.

Desde 2006, la AFE viene publicando un informe bienal, ofreciendo a los interesados un panorama detallado de la evolución de la seguridad ferroviaria en la UE⁵.

A lo largo de los últimos seis años disponibles, la seguridad ferroviaria ha seguido mejorando en toda la UE, con una considerable disminución de las cifras de accidentes y con una ligera reducción del número de víctimas (véanse las figuras 1 y 2). Más de 2 000 accidentes significativos se producen cada año en los ferrocarriles de los Estados miembros. Más de las tres cuartas partes del total de los accidentes ferroviarios, si excluimos los suicidios, los constituyen los accidentes causados a personas por material

⁴ 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 (DO L 150 de 13.6.2009, p. 11).

⁵ Fuente de la información y cifras: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, disponible (en inglés) en el sitio Web de la AFE: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>

rodante en movimiento y los accidentes en pasos a nivel. En estos accidentes mueren cada año alrededor de 1 200 personas y los heridos graves alcanzan anualmente un número similar.

Los niveles de seguridad varían mucho entre los Estados miembros y los niveles de riesgo en algunos de ellos se sitúan significativamente por encima de la media de la UE (véase la figura 3). Un enfoque sistemático para lograr mejoras en los resultados en materia de seguridad de estos Estados miembros supondría un paso decisivo hacia el logro de verdaderos objetivos de seguridad a escala de la UE en el futuro.

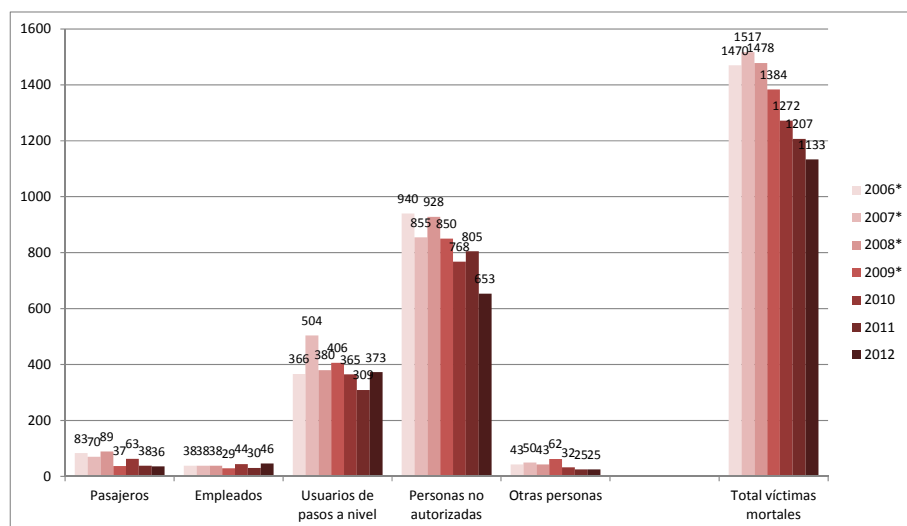


Figura 1: Número de muertes por categoría de víctimas (EU-28: 2006–12)

* Datos no disponibles para Croacia entre 2006 y 2009

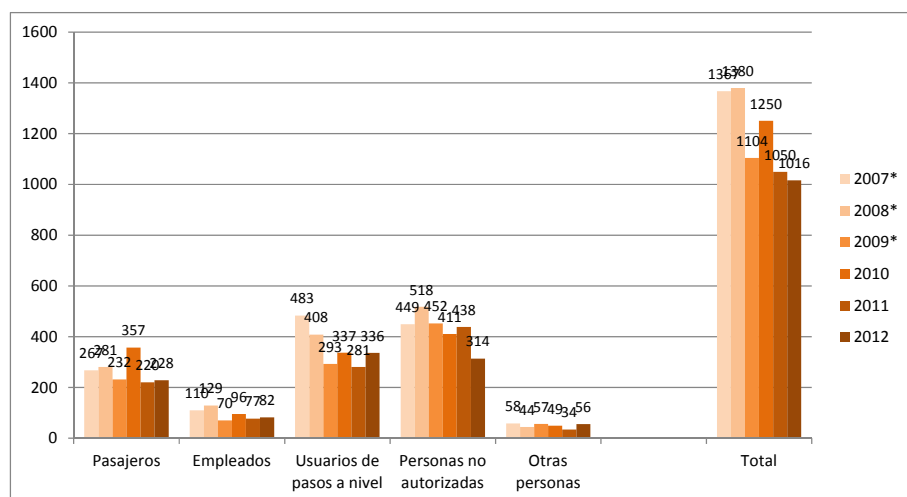


Figura 2: Número de heridos graves por categoría de víctimas (EU-28: 2007-12)

* Datos no disponibles para Croacia entre 2007 y 2009

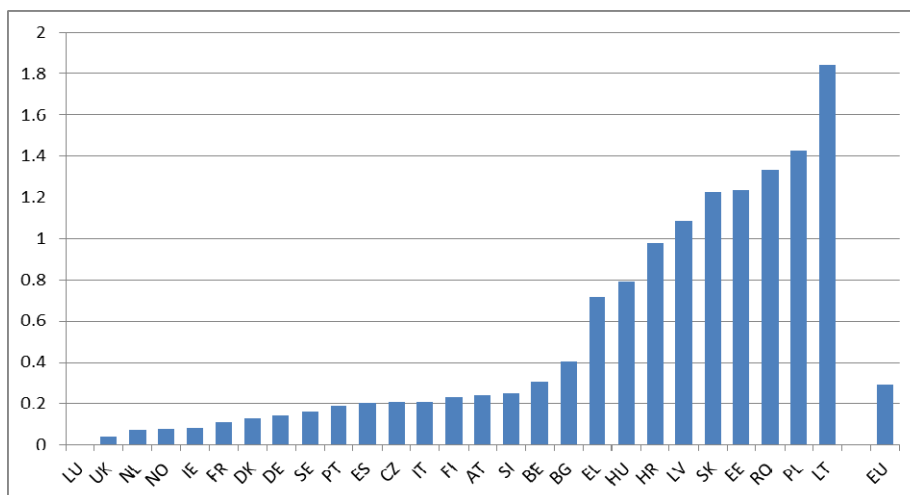


Figura 3: Riesgo de accidentes mortales – muertos en accidentes ferroviarios y heridos graves ponderados por millones de tren-km (2007-12)

3.2.3. *Sucesos investigados por los organismos de investigación nacionales*

El número de accidentes ferroviarios graves investigados por organismos de investigación nacionales se ha mantenido estable desde 2007, situándose en torno a 40 por año. En los últimos años, sin embargo, cada vez son más los organismos de investigación nacionales que han abierto investigaciones sobre accidentes no categorizados como graves con arreglo a la Directiva.

En cada suceso investigado por los organismos de investigación nacionales, la AFE recibe la notificación de la apertura de la investigación y el informe final.

La cooperación entre los organismos de investigación nacionales es importante: los resultados de las investigaciones pueden discutirse a nivel de la UE para permitir a todos los operadores aprender de los accidentes y mejorar su gestión de la seguridad. La AFE trabaja con los organismos de investigación nacionales sobre métodos, informes, recomendaciones e intercambio de buenas prácticas relacionados con la investigación sobre accidentes. Con el apoyo de la AFE, las ANS y los organismos de investigación nacionales han elaborado unas directrices comunes sobre recomendaciones de seguridad⁶.

La AFE también ha desarrollado un sistema de información de seguridad para intercambiar informaciones urgentes e importantes, relevantes para la seguridad, que ayuda de este modo a las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras a adoptar las medidas más adecuadas a su perfil de riesgo particular.

3.2.4. *Seguimiento de las actividades apoyadas por la AFE*

Además de sus obligaciones jurídicas en materia de información, la AFE supervisa las actividades de los principales órganos institucionales de la UE con carácter voluntario, a través de:

⁶ La guía está disponible en el sitio Web de la AFE: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

- el **programa de auditoría transversal de las autoridades nacionales de seguridad**, destinado a evaluar los resultados de las ANS en las tres principales actividades que han de realizar en virtud de las Directivas sobre seguridad e interoperabilidad ferroviarias (la certificación y autorización de la seguridad, la supervisión y la autorización para la entrada en servicio de vehículos) y a compartir las mejores prácticas. El sistema de auditoría transversal estuvo en fase piloto entre 2011 y 2013 y el primer ciclo completo de auditoría (2013-18) está actualmente en curso, con la evaluación de los resultados, la ayuda a la armonización de los procesos, y la identificación de los posibles problemas que deberán abordarse en la futura legislación;
- las **evaluaciones voluntarias de los organismos de investigación nacionales**, apoyando a dichos organismos de investigación mediante la evaluación de sus resultados actuales en materia de investigación de accidentes, la puesta en común de buenas prácticas y la identificación de formas prácticas de mejorar su trabajo.

3.3. Certificación de las entidades encargadas del mantenimiento

El sistema de certificación previsto por el Reglamento (UE) nº 445/2011 constituye la prueba a nivel de la UE de que una entidad encargada del mantenimiento (EEM) ha establecido su sistema de mantenimiento y puede cumplir los requisitos armonizados. Desde la entrada en vigor del Reglamento, en mayo de 2011, se han logrado los resultados siguientes:

- el número de entidades certificadas aumentó de 10 a 248 entre mayo de 2012 y marzo de 2014; y
- el número de talleres de mantenimiento certificados conformes con el sistema voluntario de certificación establecido en virtud de dicho Reglamento se incrementó de 1 a 169 durante el mismo período.

Con el fin de armonizar las evaluaciones de las entidades encargadas del mantenimiento (EEM) realizadas por los organismos de certificación, la AFE organiza actividades de apoyo para fomentar la cooperación, la orientación y la difusión de las mejores prácticas.

3.4. Evolución de la situación

3.4.1. *Procesos de supervisión de los resultados en materia de seguridad*

La AFE ha desarrollado una «matriz de seguimiento reglamentaria», que puede proporcionar una panorámica sistemática de la situación a nivel de ministerio, autoridad nacional responsable de la seguridad y organismos de investigación nacionales en cada uno de los Estados miembros. El objetivo es analizar cómo funciona el marco a escala de los Estados miembros y de esta forma mejorar la comprensión de los mecanismos que subyacen a los problemas sistémicos, e identificar también las mejores prácticas en la aplicación del marco reglamentario, que pueden compartirse entre los Estados miembros.

Los primeros resultados se notificaron al Comité de Seguridad e Interoperabilidad Ferroviaria en junio de 2014. La Comisión y la AFE propusieron que la matriz se usase para realizar una evaluación general de la seguridad ferroviaria en los Estados miembros, dando prioridad para comenzar a aquellos cuyos niveles de riesgo están significativamente por encima de la media de la UE (y que figuran a la derecha en la figura 3).

3.4.2. *Cuarto paquete ferroviario y refundición de la Directiva de seguridad ferroviaria*

El cuarto paquete ferroviario, adoptado por la Comisión el 30 de enero de 2013, tiene por objetivo mejorar la calidad y la eficiencia del servicio con el fin de hacer del tren una opción más atractiva para los viajeros.

El paquete incluye la refundición de la Directiva de seguridad ferroviaria, que implica, en particular, una revisión de las disposiciones de la certificación de la seguridad y la migración hacia un certificado de seguridad único. En lugar del actual sistema, en dos partes, se concederá un certificado único de seguridad, válido en todos los Estados miembros en los que opere la empresa ferroviaria, sobre la base de una solicitud única. Esta evolución está en consonancia con el objetivo general del cuarto paquete: eliminar las barreras administrativas y técnicas a fin de aumentar la competitividad del sector ferroviario frente a los demás modos de transporte.

Además, la AFE tendrá un papel más importante y se convertirá en una autoridad a escala de la UE por lo que se refiere a la certificación de la seguridad.

Las autoridades nacionales responsables de la seguridad seguirán siendo los supervisores principales de las empresas ferroviarias y expidiendo las autorizaciones de seguridad para los administradores de infraestructuras. Para garantizar que lo hagan de acuerdo con criterios y procedimientos análogos, la AFE estaría autorizada a efectuar el seguimiento de su actividad, sus resultados y su organización.

3.4.3. *PRIME, una plataforma de administradores de la infraestructura ferroviaria europea*

En enero de 2014, la Comisión puso en marcha una plataforma de alto nivel para administradores europeos de infraestructuras ferroviarias, que debería mejorar la cooperación entre los administradores de infraestructuras y, entre otras cosas, garantizar una mejor aplicación del enfoque de seguridad común en la UE.

La primera reunión, el 28 de enero de 2014, dio lugar a un interesante intercambio de opiniones sobre recientes accidentes ferroviarios para los que debe considerarse la adopción de medidas preventivas.

4. CONCLUSIONES

A lo largo de los últimos cinco años se han ido adoptando los actos legislativos previstos por la Directiva de seguridad ferroviaria. El Comité de Interoperabilidad y Seguridad Ferroviaria celebró aproximadamente 20 reuniones, asesorando a la Comisión, a través de los procedimientos de comitología, sobre las medidas adecuadas. Esta fue la base de la aportación de la Agencia Ferroviaria Europea, en forma de innúmeras recomendaciones sobre cuestiones relativas a la interoperabilidad y a la seguridad.

Desde la publicación del informe de situación de 2009 se han ido desarrollando indicadores comunes de seguridad, métodos y objetivos. Las autoridades nacionales responsables de la seguridad están ahora en condiciones de expedir certificados y/o autorizaciones de seguridad y realizar la supervisión con arreglo a una metodología armonizada. Se ha establecido un sistema armonizado para la certificación de las

entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías. El marco legislativo general de la seguridad es, pues, operativo.

Algunos problemas, sin embargo, siguen sin resolver:

- Varios Estados miembros han transpuesto las disposiciones de la Directiva de seguridad ferroviaria de manera incorrecta o confusa. Esto podría dar lugar a una aplicación incoherente de los requisitos en materia de seguridad en el sistema ferroviario europeo y a unas condiciones desiguales para las empresas ferroviarias. A raíz de los procedimientos de infracción, se espera que los Estados miembros afectados adapten sus legislaciones nacionales para que sean conformes con las disposiciones de la Directiva de seguridad ferroviaria.
- La falta de claridad de determinadas normas nacionales en materia de seguridad puede constituir un obstáculo para el mercado interior. A pesar de haberse introducido por motivos legítimos, la mayoría de las normas nacionales de seguridad provienen de antiguas disposiciones normativas y están perdiendo su razón de ser con el desarrollo de la legislación de la UE. Se espera que los Estados miembros retiren las normas obsoletas. Las nuevas normas nacionales de seguridad deberían estar limitadas en su ámbito de aplicación y no ser más prescriptivas de lo necesario para alcanzar los objetivos de seguridad. Por otra parte, las autoridades nacionales responsables de la seguridad deben abstenerse de imponer normas de seguridad preceptivas y, en lugar de ello, obligar a los administradores de la infraestructura y a las empresas ferroviarias a asumir plenamente sus responsabilidades en lo que respecta a la seguridad del sistema.
- Los resultados en materia de seguridad ferroviaria son, en general, satisfactorios y mejores que los de otros sistemas de transporte terrestres, pero existen considerables diferencias entre los Estados miembros. El artículo 4, apartado 1, de la Directiva de seguridad ferroviaria establece que «los Estados miembros velarán por el mantenimiento general de la seguridad ferroviaria y, cuando sea razonablemente viable, por su mejora permanente». Parece «razonable» poner empeño para mejorar la situación en los Estados miembros en los que el nivel de riesgo es significativamente superior a la media de la UE.

Sobre este último punto, la AFE ha elaborado una herramienta para la evaluación general de la seguridad ferroviaria en cada Estado miembro. En los próximos años, en que algunos Estados miembros serán objeto de control más minucioso, cabe esperar unos resultados más equilibrados, con un incremento global de los niveles de seguridad.

Asimismo, las recientes iniciativas de la Comisión, como el pilar técnico del cuarto paquete ferroviario y el desarrollo de una plataforma para los administradores de infraestructuras en Europa (PRIME), presentan un verdadero potencial en cuanto a la introducción de más mejoras en materia de seguridad.

Anexo:

Medidas adoptadas por la Comisión desde 2009, en aplicación de la Directiva 2004/49/CE⁷

Indicadores comunes de seguridad (artículo 5 de la Directiva de seguridad ferroviaria)

1. Directiva 2009/149/CE de la Comisión, de 27 de noviembre de 2009, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (DO L 313 de 28.11.2009, p. 65).
2. Directiva 2014/88/UE de la Comisión, de 9 de julio de 2014, por la que se modifica la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los indicadores comunes de seguridad y a los métodos comunes de cálculo de los costes de los accidentes (DO L 201 de 10.7.2014, p. 9).

Métodos comunes de seguridad (artículo 6 de la Directiva de seguridad ferroviaria)

a) Evaluación del riesgo y métodos de valoración

3. Reglamento de Ejecución (UE) n° 402/2013 de la Comisión, de 30 de abril de 2013, relativo a la adopción de un método común de seguridad para la evaluación y valoración del riesgo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 352/2009 (DO L 121 de 3.5.2013, p. 8).

b) Métodos de evaluación de la conformidad con los requisitos de los certificados y las autorizaciones de seguridad

4. Reglamento (UE) n° 1158/2010 de la Comisión, de 9 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de un certificado de seguridad ferroviaria (DO L 326 de 10.12.2010, p. 11).
5. Reglamento (UE) n° 1169/2010 de la Comisión, de 10 de diciembre de 2010, sobre un método común de seguridad para evaluar la conformidad con los requisitos para la obtención de una autorización de seguridad ferroviaria (DO L 327 de 11.12.2010, p. 13).

c) Métodos para el control del funcionamiento y del mantenimiento

6. Reglamento (UE) n° 1077/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad para la supervisión por parte de las autoridades nacionales de seguridad tras la expedición de certificados de seguridad o autorizaciones de seguridad (DO L 320 de 17.11.2012, p. 3).

⁷ Las Decisiones de Ejecución de la Comisión relativas a un mandato encargado a la AFE no están incluidas en la lista.

7. Reglamento (UE) nº 1078/2012 de la Comisión, de 16 de noviembre de 2012, sobre un método común de seguridad en materia de vigilancia que deberán aplicar las empresas ferroviarias y los administradores de infraestructuras que hayan obtenido un certificado de seguridad o una autorización de seguridad, así como las entidades encargadas del mantenimiento (DO L 320 de 17.11.2012, p. 8).

Métodos comunes de seguridad (artículo 7 de la Directiva de seguridad ferroviaria)

8. 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 (DO L 189 de 22.7.2010, p. 19).
9. Decisión 2012/226/UE 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 (DO L 115 de 27.4.2012, p. 27).
10. Decisión de Ejecución 2013/753/UE de la Comisión, de 11 de diciembre de 2013, que modifica la Decisión 2012/226/UE por la que se establece la segunda serie de objetivos comunes de seguridad para el sistema ferroviario (DO L 334 de 13.12.2013, p. 37).

Certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías (artículo 14 bis de la Directiva de seguridad ferroviaria)

11. Reglamento (UE) nº 445/2011 de la Comisión, de 10 de mayo de 2011, relativo a un sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento de los vagones de mercancías y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 653/2007 (DO L 122 de 11.5.2011, p. 22).