



Bryssel den 17.12.2014
COM(2014) 740 final

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH
EUROPAPARLAMENTET**

om en lägesrapport om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet

{SWD(2014) 355 final}

MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET OCH EUROPAPARLAMENTET

om en lägesrapport om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet

1. INLEDNING

Enligt artikel 31 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar (järnvägssäkerhetsdirektivet)¹ ska kommissionen var femte år överlämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet.

I detta meddelande redogörs för de framsteg som har gjorts med genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet på det europeiska järnvägssystemet sedan kommissionen antog sin andra rapport i september 2009².

I kapitel 1 presenteras de senaste fem årens utveckling när det gäller lagstiftning som bygger på järnvägssäkerhetsdirektivet, och kapitel 2 inriktas på dess genomförande och verkställighet. Mer upplysningar finns i det medföljande arbetsdokumentet från kommissionens avdelningar **Lägesrapport om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet (direktiv 2004/49/EG)**.

2. UTVECKLING AV DEN RÄTTSLIGA RAMEN

Ett gemensamt regelverk för järnvägssäkerhet är nödvändig för att uppnå ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. I detta avseende utgjorde direktiv 2004/49/EG ett stort steg mot att uppnå detta mål. Genom det direktivet inrättades en ram för att harmonisera de nationella säkerhetsbestämmelserna, säkerhetsintygen för järnvägsföretag, de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning. Medlemsstaterna var till följd av detta tvungna att avstå från att utveckla sina egna säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder enligt åtskilda tekniska och driftsmässiga mönster.

2.1. Den senaste utvecklingen inom lagstiftningen om järnvägssäkerhet

Sedan antagandet av den senaste lägesrapporten 2009 har sekundärrätten på området järnvägssäkerhet utvecklats, och de genomförandeakter som krävs enligt järnvägssäkerhetsdirektivet har trätt i kraft (se bilagan). Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har gjort en stor insats vid utarbetandet av lagstiftning och genom att förse kommissionen med rekommendationer.

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet) (EUT L 164, 30.4.2004, s. 44).

² Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om en lägesrapport om genomförandet av järnvägssäkerhetsdirektivet och direktiven om driftskompatibilitet på järnvägsområdet (KOM(2009) 464 slutlig).

Kommissionen kommer nedan att granska de viktigaste framstegen när det gäller järnvägssäkerhet under den berörda tidsperioden.

2.1.1. *Gemensamma säkerhetsindikatorer*

Det huvudsakliga syftet med gemensamma säkerhetsindikatorer är att mäta säkerhetsprestanda och underlätta ekonomisk konsekvensbedömning av gemensamma säkerhetsmål.

I enlighet med artikel 5.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet omarbetades bilaga I i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor.

2.1.2. *Gemensamma säkerhetsmetoder*

Gemensamma principer för hantering, reglering och tillsyn av järnvägssäkerheten, inbegripet harmoniserade kriterier för utfärdande av säkerhetsintyg och tillsyn över dessa, är av avgörande betydelse för att förverkliga ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Dessa principer, som vanligtvis kallas gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmetoder (se artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet) avgör också hur säkerhetsnivån och uppnåendet av säkerhetsmålen ska bedömas.

2.1.3. *Gemensamma säkerhetsmål*

De gemensamma säkerhetsmålen (se artikel 7 i direktivet) fastställer säkerhetsnivåerna mätt i samhällets risktolerans. Risknivåerna uttrycks som antal omkomna och allvarligt skadade per tågkilometer. Det finns riskkategorier för passagerare, personal, plankorsningstrafikanter och obehöriga personer som befinner sig på järnvägsområdet, andra personer och samhället som helhet.

De gemensamma säkerhetsmålen underlättar kontrollen av järnvägssäkerheten genom att tillhandahålla ett kvantifierat mått på om säkerheten i medlemsstaterna åtminstone bibehålls på samma nivå.

2.1.4. *Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar (artikel 14a i järnvägssäkerhetsdirektivet)*

Ett nytt system för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar var ett annat viktigt resultat under de senaste fem åren. Syftet är att tillhandahålla uppgifter över hela unionen om att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat sitt underhållssystem. Förmågan hos en enhet som ansvarar för underhåll att säkerställa att alla godsvagnar som enheten ansvarar för kommer att gå säkert kan bedömas med hjälp av det harmoniserade ramverk som föreskrivs i förordning (EU) nr 445/2011³.

2.2. Nationella säkerhetsbestämmelser

På grund av bristen på insyn som de nationella säkerhetsbestämmelserna ger upphov till är de ett av de största hindren för utvecklingen av den inre marknaden för järnvägstrafik. Trots att de nationella säkerhetsbestämmelserna inrättades av legitima skäl är de i de

³ EUT L 122, 11.5.2011, s. 22.

flesta fall ett arv från gamla säkerhetsarrangemang och är överflödiga i det säkerhetssystem som fastställs i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Medlemsstaterna bör hålla sina nationella bestämmelser uppdaterade, ta bort föråldrade bestämmelser och informera kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån om alla ändringar av reglerna. Under flera år har dock begränsade framsteg gjorts när det gäller att ändra överflödiga nationella säkerhetsbestämmelser. I december 2010 beslutade därför kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet att inrätta en särskild arbetsgrupp för nationella säkerhetsbestämmelser (2011-12) vars uppdrag var att klargöra vissa områden där det rådde osäkerhet om de nationella säkerhetsbestämmelserna och främja bästa praxis.

Slutsatserna i arbetsgruppens rapport rymde rekommendationer för spridning av bästa praxis och rationalisering av medlemsstaternas nationella bestämmelser, förfaranden för att förbättra insyn, och förslag till den kommande rättsliga ramen. Kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån har följt dessa rekommendationer inom sina respektive behörighetsområden:

a) Spridning och gallring av de nationella säkerhetsbestämmelserna

Det finns fortfarande ett antal överflödiga, repetitiva, motstridiga och onödiga nationella säkerhetsbestämmelser som inte är i linje med den europeiska ramen.

Arbetsgruppen gav Europeiska järnvägsbyrån i uppdrag att inleda en kampanj för informationsspridning, bland annat skraddarsydd information och skraddarsydda dialoger, utvärdering av de nationella säkerhetsbestämmelserna och fastställande av särskilda prioriteringar i varje medlemsstat som besöktes.

Arbetsgruppen tog fram ett "verktyg för hantering av bestämmelser" för att ge vägledning om gällande lagstiftning och Europeiska järnvägsbyrån föreslog medlemsstaterna att de skulle gallra ut föråldrade bestämmelser minst en gång om året.

b) Främja ökad insyn

Notif-IT är it-verktyget för anmälan av nya nationella säkerhetsbestämmelser. Sedan april 2014 har modulen "utkast till ny säkerhetsbestämmelse" införts för att förbättra insynen och förhindra antagandet av bestämmelser som inte är i linje med EU:s regelverk. Databasen kommer att överföras från kommissionen till Europeiska järnvägsbyrån under 2015.

Europeiska järnvägsbyrån bistår kommissionen vid utvärderingen/förhandsutvärdering av anmälda nationella säkerhetsbestämmelser. Europeiska järnvägsbyrån utformade även en metod för kontrollen av framsteg vad gäller insyn med hjälp av insynsbarometern (*Transparency Barometer*) för järnvägssektorn och insynsundersökningen (*Transparency Survey*) riktad till de nationella säkerhetsmyndigheterna och medlemsstaterna.

c) Förslag till den kommande rättsliga ramen

Inom ramen för det fjärde järnvägspaketet (se avsnitt 2.4.2) föreslog kommissionen en omarbetning av direktiven om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet.

Såsom rekommenderades av arbetsgruppen kallas de nationella säkerhetsbestämmelserna och de nationella tekniska bestämmelserna hädanefter "nationella bestämmelser" (dvs. oberoende av deras motivering). Förfarandena för att fastställa och anmäla nya "nationella bestämmelser" har harmoniserats men separata rättsliga grunder används fortfarande för deras antagande.

3. KONTROLL AV GENOMFÖRANDE OCH SÄKERHETSPRESTANDA

3.1. Medlemsstaternas införlivande av järnvägssäkerhetsdirektivet

Om direktivet har införlivats felaktigt kan säkerhetsåtgärder inte utvecklas eller förbättras i linje med utvecklingen av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde.

Kommissionen, biträdd av Europeiska järnvägsbyrån, analyserade de lagstiftningsåtgärder som anmälts av medlemsstaterna för att kontrollera om de på ett korrekt sätt införlivat bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet.

Kommissionen begärde uppgifter från medlemsstaterna om deras införlivande av direktivet (EU-pilot-frågeformulär) och inledde överträdelseförfaranden i de fall då förklaringarna till bristande eller felaktigt införlivande inte var tillfredsställande.

Totalt har 26 EU-Pilot-ärenden hanterats, varav en avslutades innan det blivit fråga om att inleda ett överträdelseförfarande. Överträdelseförfaranden inleddes i 19 fall, av vilka 5 avslutades efter det att korrigerande åtgärder vidtagits av de berörda medlemsstaterna. Ett fall har hänskjutits till Europeiska unionens domstol. För närvarande befinner sig fortfarande 6 förfaranden i EU-Pilot-skedet och 14 överträdelseförfaranden pågår (oktober 2014).

3.2. Styrning och kontroll av säkerheten

Införlivandet är ett viktigt första steg, men lagstiftning kan formellt införlivas på ett korrekt sätt utan att tillämpas på ett korrekt sätt. Om säkerhetsåtgärderna inte tillämpas på ett korrekt sätt kan de inte garantera en enhetlig hög säkerhetsnivå för EU-medborgarna. Den rättsliga ram som fastställts genom järnvägssäkerhetsdirektivet omfattar metoder för kontroll av säkerheten och uppnåendet av målen.

3.2.1. Säkerhetsstyrning

Järnvägssäkerhet i Europa förvaltas på användar-, medlemsstats- och EU-nivå.

Den rättsliga ram som skapats genom järnvägssäkerhetsdirektivet bygger på skyldigheterna för de viktigaste aktörerna, dvs. järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna, att bedöma alla risker för säker drift av tåg och att inrätta ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 i direktivet.

På medlemsstatsnivå ska de nationella säkerhetsmyndigheterna bedöma kvaliteten på säkerhetsstyrningssystemen vid utfärdandet till järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna av det säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd som krävs för att utföra verksamheten. De nationella säkerhetsmyndigheterna är ansvariga för tillsynen av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas verksamhet under intygets/tillståndets giltighetstid.

På EU-nivå är kontroll av säkerhetsprestanda en av de viktigaste uppgifterna för Europeiska järnvägsbyrån, som genomför en årlig bedömning av uppnåendet av de gemensamma säkerhetsmålen och de "nationella referensvärdena" i linje med den gemensamma säkerhetsmetoden i kommissionens beslut 2009/460/EG⁴ (se särskilt artikel 4). Bedömningen omfattar de 26 medlemsstater som har ett järnvägssystem samt Norge. Under 2014 omfattade den för första gången Kroatien, som anslöt sig till EU föregående år.

Resultaten av 2014 års bedömning visar att säkerhetsprestanda fortfarande är godtagbar i de flesta medlemsstater, med en möjlig försämring i ett fåtal. Dessa medlemsstater kommer att få särskild uppmärksamhet från kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån, och förväntas skicka en redogörelse till kommissionen för de troliga orsakerna till resultaten, i enlighet med artikel 5 i beslut 2009/460/EG.

3.2.2. Översikt över säkerheten

De nationella säkerhetsmyndigheterna och de nationella utredningsorganen är rättsligt bundna (enligt artiklarna 18 och 23 i järnvägssäkerhetsdirektivet) att rapportera till Europeiska järnvägsbyrån en uppsättning särskilda uppgifter som kan användas för att bedöma utvecklingen inom EU på järnvägssäkerhetsområdet.

Sedan 2006 har Europeiska järnvägsbyrån offentliggjort en rapport vartannat år, som ger berörda parter en detaljerad översikt över utvecklingen på järnvägssäkerhetsområdet inom EU⁵.

Under de senaste sex åren har den tillgängliga järnvägssäkerheten fortsatt att förbättras i hela EU, antalet olycksfall avtagit avsevärt och antalet personskador minskat något (se diagrammen 1 och 2). Mer än 2 000 betydande olyckor inträffar varje år på medlemsstaternas järnvägar. Personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse och plankorsningsolyckor utgör mer än tre fjärdedelar av alla järnvägsolyckor, undantaget självmord. I dessa olyckor omkommer varje år ca 1 200 personer och ungefär lika många skadas allvarligt.

Säkerhetsnivån varierar mycket mellan medlemsstaterna, och risknivåerna i flera ligger betydligt över EU-genomsnittet (se diagram 3). En systematisk strategi för att förbättra säkerhetsprestandan i dessa medlemsstater skulle vara ett stort steg mot verkligt EU-täckande säkerhetsmål i framtiden.

⁴ Kommissionens beslut 2009/460/EG av den 5 juni 2009 om antagande av en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av uppnåendet av säkerhetsmål i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG (EUT L 150, 13.6.2009, s. 11).

⁵ Källa: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, tillgänglig på Europeiska järnvägsbyråns webbplats: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>

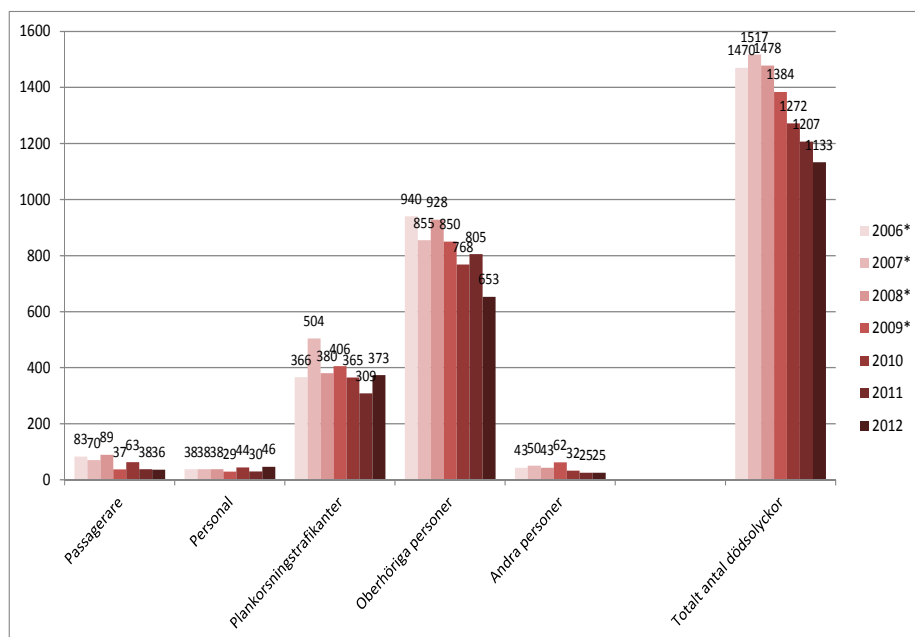


Diagram 1: Antal dödsolyckor per kategori (EU-28: 2006-12)

* Uppgifter för Kroatien saknas för 2006–2009

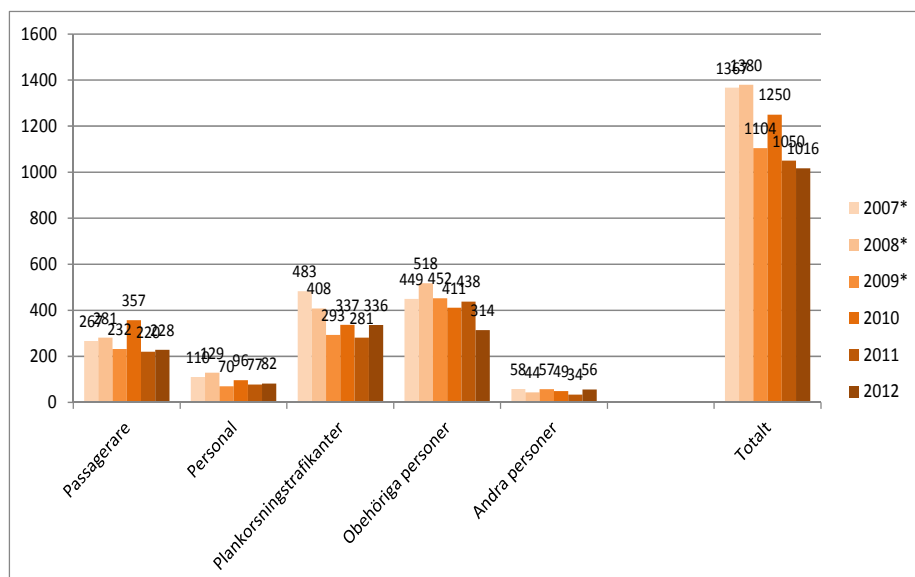


Diagram 2: Allvarligt skadade per kategori (EU-28: 2007-12)

* Uppgifter för Kroatien saknas för 2007–2009

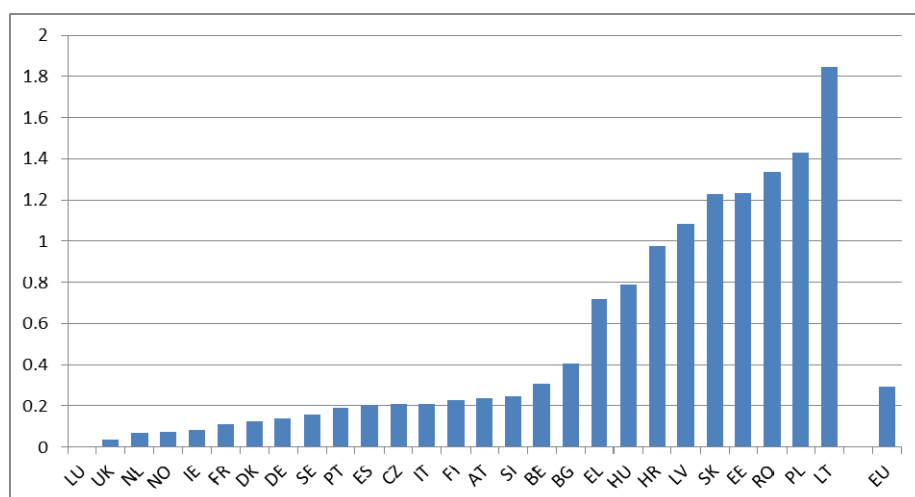


Diagram 3: Risk för dödsolyckor – dödsolyckor på järnvägen och viktade allvarliga personskador per miljoner tågkilometer (2007-12)

3.2.3. Händelser som utretts av de nationella utredningsorganen

Antalet allvarliga järnvägsolyckor som utretts av de nationella utredningsorganen har varit stabilt sedan 2007 och legat på omkring 40 per år. Under de senaste åren har dock alltfler nationella utredningsorgan inlett utredningar av olyckor som inte betecknas som allvarliga enligt direktivet.

För varje händelse som undersöks av de nationella utredningsorganen underrättas Europeiska järnvägsbyrån om inledandet av utredningen och slutrapporten.

Samarbete mellan de nationella utredningsorganen är viktigt, eftersom resultaten av utredningarna kan diskuteras på EU-nivå för att göra det möjligt för alla aktörer att dra lärdom av olyckor och förbättra sin säkerhetsstyrning. Europeiska järnvägsbyrån samarbetar med de nationella utredningsorganen kring metoder för utredning av olyckor, rapportering, rekommendationer och utbyte av god praxis. Med stöd från Europeiska järnvägsbyrån har de nationella säkerhetsmyndigheterna och de nationella utredningsorganen utvecklat gemensamma riktlinjer om säkerhetsrekommendationer⁶.

Europeiska järnvägsbyrån har också utvecklat ett säkerhetsinformationssystem för att utbyta brådskande och viktig information som är relevant för säkerheten, och därigenom hjälpa järnvägsföretagen och infrastrukturförvaltarna att vidta de åtgärder som är bäst lämpade för deras speciella riskprofil.

3.2.4. Kontrollverksamhet som stöds av Europeiska järnvägsbyrån

Utöver sina lagstadgade rapporteringsskyldigheter kontrollerar Europeiska järnvägsbyrån verksamheten vid de viktigaste institutionella organen på frivillig basis, genom följande åtgärder:

- **De nationella säkerhetsmyndigheternas program för horisontell revision**, som har till syfte att utvärdera de nationella säkerhetsmyndigheternas resultat i de tre huvudsakliga verksamheter som krävs enligt säkerhets- och driftskompatibilitetsdirektiven (utfärdande av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd, tillsyn samt tillståndsgivning för idrifttagande av fordon) och att utbyta bästa praxis. Systemet för horisontell revision testades mellan 2011 och 2013, den första hela revisionsperioden (2013-18) pågår nu, och utvärdering av resultaten, stöd för harmonisering av förfarandena och identifiering av eventuella problem kommer att tas upp i framtida lagstiftning.
- **Frivilliga bedömningar av de nationella utredningsorganen**, i syfte att stödja de nationella genomförandeorganen genom att bedöma deras nuvarande resultat i fråga om utredning av olyckor, utbyta god praxis och att fastställa praktiska sätt på vilka deras arbete kan förbättras.

⁶ Vägledning tillgänglig på Europeiska järnvägsbyråns webbplats: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

3.3. Certifiering av de enheter som ansvarar för underhåll

Certifieringssystemet enligt förordning (EU) nr 445/2011 ger ett unionstäckande bevis för att en enhet som ansvarar för underhåll har inrättat sitt underhållssystem och kan uppfylla de harmoniserade kraven. Sedan förordningen trädde i kraft i maj 2011 har följande resultat uppnåtts:

- Antalet certifierade enheter ökade från 10 till 248 mellan maj 2012 och mars 2014.
- Antalet underhållsverkstäder som certifierades i enlighet med de frivilliga certifieringssystem som inrättades genom förordningen ökade från 1 till 169 under samma period.

För att harmonisera certifieringsorganens bedömningar anordnar Europeiska järnvägsbyrån stödåtgärder för att främja samarbete, vägledning och spridning av bästa praxis.

3.4. Fortsatt utveckling

3.4.1. *Kontroll av processer för säkerhetsprestanda*

Europeiska järnvägsbyrån har utvecklat en "matris för kontroll av säkerheten" som kan tillhandahålla en systematisk översikt över situationen i de enskilda medlemsstaternas ministerier, nationella säkerhetsmyndigheter och nationella genomförandeorgan. Syftet är att se hur ramen fungerar på medlemsstatsnivå och på så sätt förbättra förståelsen av mekanismerna bakom systemproblem, men också av bästa praxis vid tillämpningen av regelverket som kan delas mellan medlemsstaterna.

De första resultaten rapporterades till kommittén för driftkompatibilitet och säkerhet i juni 2014. Kommissionen och Europeiska järnvägsbyrån föreslog att matrisen ska användas för en allmän bedömning av järnvägssäkerheten i medlemsstaterna, vilket bör inledas med en rad prioriterade medlemsstater med risknivåer betydligt över EU-genomsnittet (placerade till höger i diagram 3).

3.4.2. *Det fjärde järnvägspaketet och omarbetningen av järnvägssäkerhetsdirektivet*

Det fjärde järnvägspaketet, som antogs av kommissionen den 30 januari 2013, syftar till att förbättra tjänsternas kvalitet och effektivitet för att göra järnvägen till ett mer attraktivt val för passagerarna.

Paketet omfattar omarbetningen av järnvägssäkerhetsdirektivet, som omfattar huvudsakligen en översyn av säkerhetsintygsarrangemangen och övergång till ett gemensamt säkerhetsintyg. I stället för det nuvarande tvåpartssystemet kommer ett gemensamt säkerhetsintyg som är giltigt i samtliga medlemsstater där järnvägsföretaget bedriver trafik att beviljas på grundval av en enda ansökan. Detta stämmer överens med det allmänna målet i det fjärde paketet, dvs. att undanröja administrativa och tekniska hinder för att förbättra järnvägens konkurrenskraft i förhållande till andra transportsätt.

Europeiska järnvägsbyrån skulle dessutom ges en större roll och bli en EU-omfattande myndigheten när det gäller säkerhetsintyg.

De nationella säkerhetsmyndigheterna kommer att fortsätta att fungera som huvudansvariga tillsynsorgan för järnvägsföretag och utfärda säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare. För att se till att så sker enligt liknande kriterier och förfaranden skulle Europeiska järnvägsbyrån få tillåtelse att övervaka deras verksamhet, prestanda och organisation.

3.4.3. Plattform för europeiska järnvägsinfrastrukturförvaltare (Prime)

I januari 2014 lanserade kommissionen en plattform på hög nivå för europeiska järnvägsinfrastrukturförvaltare som skulle förbättra samarbetet mellan infrastrukturförvaltare och bland annat säkerställa ett bättre genomförande av den gemensamma säkerhetsstrategin i EU.

Under det första mötet den 28 januari 2014 hölls fruktbara diskussioner om den senaste tidens järnvägsolyckor där förebyggande åtgärder bör övervägas.

4. SLUTSATSER

Under de senaste fem åren har de lagstiftningsakter som avses i järnvägssäkerhetsdirektivet antagits. Kommittén för driftskompatibilitet och säkerhet höll ungefär 20 möten, där de gav råd till kommissionen, genom kommittéförfarandena, om lämpliga åtgärder. Detta skedde på grundval av synpunkter från Europeiska järnvägsbyrån i form av ett flertal rekommendationer om driftskompatibilitet och säkerhetsfrågor.

Gemensamma säkerhetsindikatorer, metoder och mål har utvecklats sedan 2009 års lägesrapport. De nationella säkerhetsmyndigheterna kan nu utfärda säkerhetsintyg/säkerhetstillstånd och utöva tillsyn enligt en harmoniserad metod. Ett harmoniserat system har upprättats för certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar. Den övergripande lagstiftningsramen är därför operativ.

Vissa frågor är dock fortfarande problematiska:

- Flera medlemsstater har införlivat bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet felaktigt eller otydligt. Detta skulle kunna leda till en inkonsekvent tillämpning av säkerhetskraven i hela det europeiska järnvägssystemet och ojämlika villkor för järnvägsföretagen. Efter överträdelseförfaranden förväntas de berörda medlemsstaterna anpassa sin nationella lagstiftning så att den överensstämmer med bestämmelserna i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- Bristen på öppenhet i samband med nationella säkerhetsbestämmelser kan utgöra ett hinder för den inre marknaden. Trots att de nationella säkerhetsbestämmelserna inrättades av legitima skäl är de i de flesta fall ett arv från gamla säkerhetsarrangemang och är överflödiga i och med utvecklingen av EU:s lagstiftning. Medlemsstaterna förväntas upphäva föråldrade bestämmelser i enlighet med detta. De nya nationella säkerhetsbestämmelserna bör ha ett begränsat tillämpningsområde och inte vara mer restriktiva än vad som är nödvändigt för att uppfylla säkerhetskraven. Dessutom bör de nationella säkerhetsmyndigheterna avstå från att införa normativa säkerhetsbestämmelser och i stället kräva att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag fullt ut tar sitt ansvar för att systemet är säkert.

- Järnvägens säkerhetsprestanda är i allmänhet tillfredsställande och bättre än andra landtransportsätt, men den varierar kraftigt mellan medlemsstaterna. I artikel 4.1 i järnvägssäkerhetsdirektivet föreskrivs att "[m]edlemsstaterna skall se till att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras". Det förefaller "rimligt" att det görs ansträngningar för att förbättra situationen i de medlemsstater där risknivån är betydligt högre än genomsnittet i EU.

När det gäller den sista punkten har Europeiska järnvägsbyrån utarbetat ett verktyg för den allmänna bedömningen av järnvägssäkerheten i varje medlemsstat. Mer balanserade resultat förväntas under de kommande åren, då vissa medlemsstater kommer att bli föremål för ökad kontroll, vilket kommer att leda till en allmän höjning av säkerhetsnivån.

Även kommissionens nyligen antagna initiativ, såsom den tekniska pelaren i det fjärde järnvägspaketet och utvecklingen av en plattform för infrastrukturförvaltare i Europa (Prime), ger verkliga möjligheter att skapa ytterligare förbättringar av säkerheten.

Bilaga:

Bestämmelser som antagits av kommissionen sedan 2009 med tillämpning av direktiv 2004/49/EG⁷.

Gemensamma säkerhetsindikatorer (artikel 5 i järnvägssäkerhetsdirektivet)

1. Kommissionens direktiv 2009/149/EG av den 27 november 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor (EUT L 313, 28.11.2009, s. 65)
2. Kommissionens direktiv 2014/88/EU av den 9 juli 2014 om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG när det gäller gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor (EUT L 201, 10.7.2014, s. 9)

Gemensamma säkerhetsmetoder (artikel 6 i järnvägssäkerhetsdirektivet)

a) Metoder för riskvärdering och riskbedömning

3. Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009 (EUT L 121, 3.5.2013, s. 8)

b) Metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd

4. Kommissionens förordning (EU) nr 1158/2010 av den 9 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg (EUT L 326, 10.12.2010, s. 11)
5. Kommissionens förordning (EU) nr 1169/2010 av den 10 december 2010 om en gemensam säkerhetsmetod för bedömning av överensstämmelse med kraven för att erhålla säkerhetsintyg för järnväg (EUT L 327, 11.12.2010, s. 13)

c) Metoder för att kontrollera drift och underhåll

6. Kommissionens förordning (EU) nr 1077/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för nationella säkerhetsmyndigheters tillsyn efter utfärdande av ett säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd (EUT L 320, 17.11.2012, s. 3)
7. Kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller

⁷ Kommissionens genomförandebeslut om ett mandat till Europeiska järnvägsbyrån tas inte upp i förteckningen.

säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll (EUT L 320, 17.11.2012, s. 8)

Gemensamma säkerhetsmål (artikel 7 i järnvägssäkerhetsdirektivet)

8. Kommissionens beslut 2010/409/EU av den 19 juli 2010 om gemensamma säkerhetsmål enligt artikel 7 i direktiv 2004/49/EG (EUT L 189, 22.7.2010, s. 19)
9. Kommissionens beslut 2012/226/EU av den 23 april 2012 om den andra uppsättningen gemensamma säkerhetsmål för järnvägssystemet (EUT L 115, 27.4.2012, s. 27)
10. Kommissionens genomförandebeslut 2013/753/EU av den 11 december 2013 om ändring av beslut 2012/226/EU om andra uppsättningen gemensamma säkerhetsmål för järnvägssystemet (EUT L 334, 13.12.2013, s. 37)

Certifiering av enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar (artikel 14a i järnvägssäkerhetsdirektivet)

11. Kommissionens förordning (EU) nr 445/2011 av den 10 maj 2011 om ett certifieringssystem för enheter som ansvarar för underhåll av godsvagnar och om ändring av förordning (EG) nr 653/2007 (EUT L 122, 11.5.2011, s. 22).