



Bruxelles, den 17.12.2014  
COM(2014) 740 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**om en statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed**

{SWD(2014) 355 final}

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL RÅDET OG EUROPA-  
PARLAMENTET**

**om en statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed**

## 1. INDLEDNING

I henhold til artikel 31 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU (jernbanesikkerhedsdirektivet)<sup>1</sup> skal Kommissionen hvert femte år forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv.

I meddelelsen redegøres der for de fremskridt, der er gjort med gennemførelsen af jernbanesikkerhedsdirektivet inden for EU's jernbanesystem, siden Kommissionen vedtog sin anden rapport i september 2009<sup>2</sup>.

Kapitel 1 omhandler udviklingen de seneste fem år med hensyn til lovgivning, der er baseret på jernbanesikkerhedsdirektivet, og kapitel 2 fokuserer på dets gennemførelse og håndhævelse. Der kan findes mere detaljerede oplysninger i det ledsagende arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene - "**Statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed (direktiv 2004/49/EF)**".

## 2. FASTLÆGGELSE AF RETLIGE RAMMER

Det har afgørende betydning, at der er en fælles lovgivning om jernbanesikkerhed, hvis der skal etableres et fælles europæisk jernbaneområde. Direktiv 2004/49/EF udgjorde et stort skridt fremad mod virkeliggørelsen af dette mål. Det fastlagde således rammer for harmonisering af de nationale sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, opgaver og roller for de nationale sikkerhedsmyndigheder og undersøgelse af ulykker. Medlemsstaterne var som følge heraf nødt til at afstå fra at fastlægge deres egne sikkerhedsforskrifter og standarder med udgangspunkt i forskelligartede tekniske standarder og driftsstrategier.

### 2.1. Seneste udvikling inden for lovgivningsrammerne for jernbanesikkerhed

Siden vedtagelsen af den foregående statusrapport i 2009 er der vedtaget afledt ret inden for jernbanesikkerhed, og de gennemførelsesretsakter, som jernbanesikkerhedsdirektivet kræver, er trådt i kraft (se bilag). Det Europæiske Jernbaneagentur (ERA) har ydet et stort bidrag til udarbejdelsen af lovgivning og rådgivet Kommissionen.

Kommissionen vil i det følgende se på de vigtigste resultater, der er opnået med jernbanesikkerheden i løbet af den pågældende periode.

#### 2.1.1. Fælles sikkerhedsindikatorer

Hovedformålet med de fælles sikkerhedsindikatorer er at måle sikkerhedsresultaterne og lette evalueringen af de økonomiske konsekvenser af de fælles sikkerhedsmål.

---

<sup>1</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44).

<sup>2</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om en statusrapport om gennemførelsen af direktivet om jernbanesikkerhed og direktiverne om interoperabilitet i jernbanesystemet (KOM(2009)464 endelig).

I overensstemmelse med artikel 5, stk. 2, i jernbanesikkerhedsdirektivet blev bilag I revideret med henblik på at inkludere fælles definitioner af sikkerhedsindikatorerne og metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker.

### **2.1.2. Fælles sikkerhedsmetoder**

For at der kan etableres et fælles europæisk jernbaneområde er det afgørende, at der formuleres fælles principper som udgangspunkt for forvaltning og regulering af og kontrol med jernbanesikkerheden, herunder harmoniserede kriterier for udstedelse af og kontrol med sikkerhedscertificering.

Disse principper, der normalt betegnes som fælles sikkerhedsmetoder (se artikel 6 i jernbanesikkerhedsdirektivet) er også bestemmende for, hvordan sikkerhedsniveauerne og virkeliggørelsen af sikkerhedsmålene skal evalueres.

### **2.1.3. Fælles sikkerhedsmål**

De fælles sikkerhedsmål (se artikel 7 i direktivet) definerer sikkerhedsniveauerne for så vidt angår samfundets accept af risici. Risikoniveauerne udtrykkes som antal dødsfald og alvorlige kvæstelser pr. togkilometer. Der er risikokategorier for passagerer, ansatte, brugere af jernbaneoverskæringer, personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer, andre personer og samfundet som helhed.

De fælles sikkerhedsmål letter overvågningen af sikkerhedsresultaterne ved at sikre et kvantificeret mål for, hvorvidt sikkerheden i medlemsstaterne som et mindstemål opretholdes på de samme niveauer.

### **2.1.4. Certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne (artikel 14a i jernbanesikkerhedsdirektivet)**

Et andet vigtigt resultat de seneste år har været etableringen af et nyt system til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne. Formålet er at dokumentere i hele EU, at de vedligeholdelsesansvarlige enheder har etableret deres vedligeholdelsessystemer. En vedligeholdelsesansvarlig enheds evne til at sikre, at enhver godsvogn, som den er ansvarlig for, fungerer sikkert, kan vurderes under anvendelse af de harmoniserede rammer, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 445/2011<sup>3</sup>.

## **2.2. Nationale sikkerhedsforskrifter**

På grund af den manglende gennemsigtighed, som de medfører, er de nationale sikkerhedsforskrifter en af de største hindringer for etableringen af et indre jernbanemarked. Selv om de er indført af legitime årsager, er de fleste nationale sikkerhedsforskrifter et levn fra tidligere reguleringssystemer, og de er overflødige i det sikkerhedssystem, der er etableret ved jernbanesikkerhedsdirektivet.

Medlemsstaterne bør ajourføre deres nationale forskrifter, ophæve utidssvarende bestemmelser og holde Kommissionen og ERA orienteret om eventuelle ændringer af sådanne forskrifter. Efter mange år er der imidlertid stadig kun gjort begrænsede fremskridt med ændring af overflødige nationale sikkerhedsforskrifter. Udvalget for jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed besluttede derfor i december 2010 at etablere en

---

<sup>3</sup> EUT L 122 af 11.5.2011, s. 22.

særlig taskforce vedrørende nationale sikkerhedsforskrifter (2011-12), som har til opgave at afklare visse spørgsmål vedrørende de nationale sikkerhedsforskrifter og fremme god praksis.

Konklusionerne i taskforcens rapport omfattede anbefalinger til videreformidling af god praksis og rationalisering af de nationale forskrifter i medlemsstaterne, procedurer til forbedring af gennemsigtigheden og forslag til fremtidige lovgivningsrammer. Kommissionen og ERA har fulgt disse anbefalinger på deres forskellige kompetenceområder:

*a) Videreformidling og revision af nationale sikkerhedsforskrifter*

Der er stadig en række overflødige, repetitive, selvmodsigende og unødvendige nationale sikkerhedsforskrifter, som ikke er i overensstemmelse med EU-rammerne.

Taskforcen gav ERA til opgave at iværksætte en oplysningskampagne, som omfattede skræddersyet information og dialoger, evaluering af de nationale sikkerhedsforskrifter og identificering af særlige prioriteter i alle de medlemsstater, den besøgte.

Taskforcen udviklede et "værktøj til forvaltning af forskrifter" som skal sikre vejledning om de eksisterende lovgivningsrammer, og ERA tilsender mindst én gang om året medlemsstaterne et forslag til ophævelse af utidssvarende forskrifter.

*b) Fremme af gennemsigtighed*

Notif-IT er IT-værktøjet til anmeldelse af nye nationale sikkerhedsforskrifter. Der har siden april 2014 været anvendt et modul for "udkast til sikkerhedsforskrifter" til forbedring af gennemsigtigheden og forebyggelse af vedtagelse af forskrifter, der ikke er i tråd med EU's lovgivningsrammer. Databasen overgår i 2015 fra Kommissionen til ERA.

ERA bistår Kommissionen med evaluering/forudgående evaluering af anmeldte nationale sikkerhedsforskrifter. Den har også fastlagt en metode til at overvåge fremskridt med gennemsigtighed under anvendelse af gennemsigtighedsbarometeret for jernbanesektoren og gennemsigtighedsundersøgelsen, der henvender sig til de nationale sikkerhedsmyndigheder og medlemsstaterne.

*c) Forslag til fremtidige lovgivningsrammer*

Kommissionen foreslog i forbindelse med den fjerde jernbanepakke (se afsnit 2.4.2) en omarbejdning af direktiverne om jernbanesikkerhed og -interoperabilitet.

Som anbefalet af taskforcen henvises der nu til nationale sikkerhedsforskrifter og nationale tekniske forskrifter som "nationale forskrifter" (uanset deres begrundelse). Procedurerne for fastlæggelse og anmeldelse af nye "nationale forskrifter" er blevet harmoniseret, selv om der stadig anvendes separate lovgivningsgrundlag til deres vedtagelse.

### **3. OVERVÅGNING AF GENNEMFØRELSE OG SIKKERHEDSRESULTATER**

#### **3.1. Medlemsstaternes gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet**

Hvis direktivet ikke gennemføres korrekt, kan der ikke ske fastlæggelse eller gennemføres forbedring af sikkerhedsforanstaltninger, som er i tråd med etableringen af et fælles europæisk jernbaneområde.

Kommissionen har med bistand fra ERA analyseret de lovgivningsforanstaltninger, der er anmeldt af medlemsstaterne, for at kontrollere, om de har gennemført jernbanedirektivets bestemmelser korrekt.

Kommissionen har anmodet om oplysninger fra medlemsstaterne om deres gennemførelse af direktivet ("EU-pilot"-spørgeskemaer) og iværksat traktatbrudsprocedurer, hvor forklaringer på manglende eller ukorrekt gennemførelse ikke var tilfredsstillende.

Der er behandlet i alt 26 EU-pilotsager, hvoraf en blev afsluttet, før der var tale om en egentlig overtrædelse. Der blev indledt overtrædelsesprocedure i 19 tilfælde, hvoraf 5 blev afsluttet, efter at de pågældende medlemsstater havde truffet korrigerende foranstaltninger. En sag er blevet indbragt for EU-Domstolen. På nuværende tidspunkt er der stadig 6 procedurer i EU-Pilotfasen, og 14 traktatbrudsprocedurer er i gang (oktober 2014).

#### **3.2. Forvaltning og overvågning af sikkerhed**

Selv om gennemførelsen i national lovgivning er et første vigtigt skridt, kan der være tale om en formelt korrekt gennemførelse, men en mangelfuld anvendelse. Hvis sikkerhedsforanstaltningerne ikke er iværksat korrekt, kan man ikke sikre et vedvarende højt sikkerhedsniveau for EU-borgerne. De lovgivningsrammer, der er fastlagt ved jernbanesikkerhedsdirektivet, omfatter metoder til overvågning af sikkerhedsniveauet og virkeliggørelse af mål.

##### **3.2.1. Sikkerhedsledelse**

Jernbanesikkerheden i Europa forvaltes på operatør-, medlemsstats- og EU-niveau.

De lovgivningsrammer, der er fastlagt ved jernbanesikkerhedsdirektivet, er baseret på de største aktørers ansvar, dvs. jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne, med henblik på at vurdere alle risici for sikker togdrift og etablere et sikkerhedsledelsessystem i overensstemmelse med direktivets artikel 9.

På medlemsstatsniveau evaluerer de nationale sikkerhedsmyndigheder kvaliteten af sikkerhedsledelsessystemet, når de udsteder sikkerhedscertifikater eller sikkerhedsgodkendelser, som er nødvendige for de aktiviteter, der udøves af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere. De nationale sikkerhedsmyndigheder har ansvaret for at føre tilsyn med jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes aktiviteter i løbet af certifikaternes/godkendelsernes gyldighedsperiode.

På EU-plan er overvågning af sikkerhedsresultaterne en af de vigtigste opgaver for ERA, som gennemfører en årlig evaluering af virkeliggørelsen af fælles sikkerhedsmål og "nationale referenceværdier" i overensstemmelse med den fælles sikkerhedsmetode i

Kommissionens beslutning 2009/460/EF<sup>4</sup> (se navnlig artikel 4). Evalueringen dækker de 26 medlemsstater, der råder over et jernbanenet, samt Norge. I 2014 omfattede den for første gang Kroatien, som var blevet optaget i EU året forinden.

Resultaterne af 2014-evalueringen viser, at sikkerhedsresultaterne er acceptable i de fleste af medlemsstaterne, men med mulige forringelser i et par stykker af dem. Disse medlemsstater vil have Kommissionens og ERA's særlige bevågenhed og forventes at tilsende Kommissionen en redegørelse for de mulige årsager til de pågældende resultater i overensstemmelse med artikel 5 i beslutning 2009/460/EF.

### **3.2.2. Sikkerhedsoverblik**

De nationale sikkerhedsmyndigheder og nationale undersøgelsesorganer er retligt forpligtede (i henhold til artikel 18 og 23 i jernbanesikkerhedsdirektivet) til at tilsende ERA specifikke oplysninger, der kan anvendes til at vurdere udviklingen inden for jernbanesikkerheden i EU.

ERA har siden 2006 hvert andet år offentliggjort en rapport, der giver de berørte parter et grundigt overblik over udviklingen inden for jernbanesikkerheden i EU.<sup>5</sup>

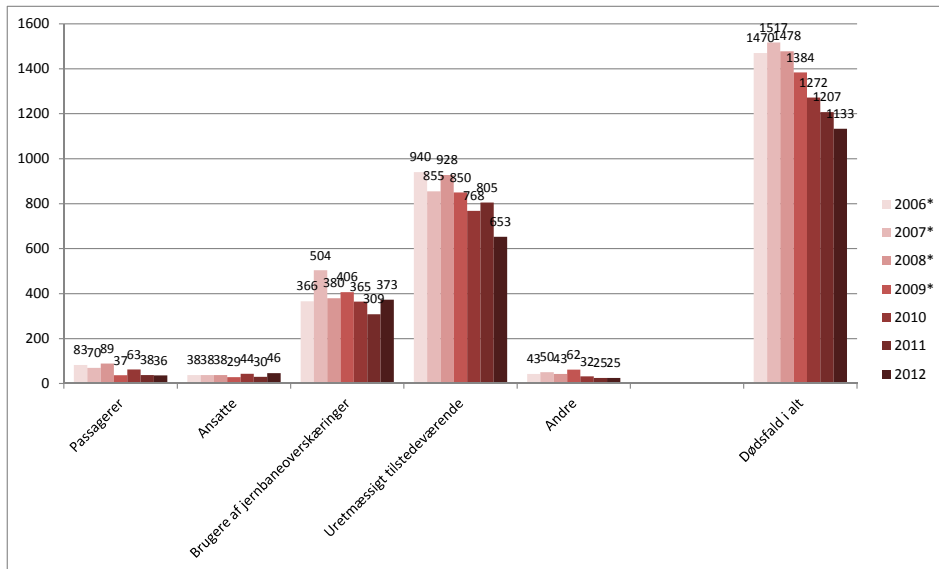
De seneste 6 år, hvor der er blevet fremlagt oplysninger, er der sket en fortsat og generel forbedring af jernbanesikkerheden i EU. Ulykkestallene er faldet betydeligt, og der har været en lille nedgang i antallet af ofre (se fig. 1 og 2). Der sker årligt mere end 2 000 væsentlige ulykker på medlemsstaternes jernbaner. Personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse og ulykker ved jernbaneoverskæringer udgør mere end tre fjerdedele af alle jernbaneulykker. I disse ulykker omkommer omkring 1 200 personer, og et tilsvarende antal kvæstes alvorligt hvert år.

Sikkerhedsniveauerne varierer meget fra den ene medlemsstat til den anden, og risikoniveauerne i flere af dem ligger betydeligt over EU-gennemsnittet (se fig. 3). Det ville være et vigtigt skridt mod opfyldelse af egentlige EU-dækkende sikkerhedsmål i fremtiden, hvis der blev anvendt en systematisk tilgang til forbedring af sikkerheden i disse medlemsstater.

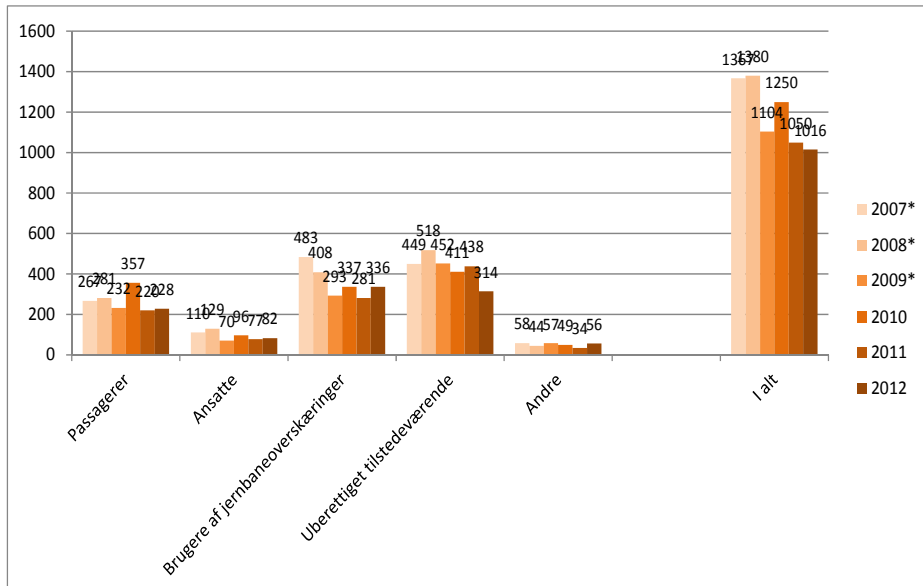
---

<sup>4</sup> Kommissionens beslutning 2009/460/EF af 5. juni 2009 om vedtagelse af en fælles sikkerhedsmetode til vurdering af opfyldelsen af sikkerhedsmål som omhandlet i artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF (EUT L 150 af 13.6.2009, s. 11).

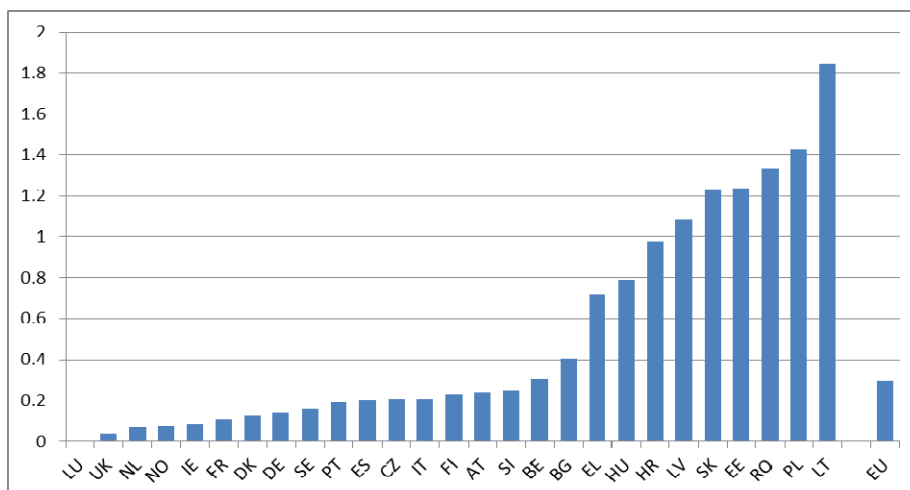
<sup>5</sup> Informationskilde og tal: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, er tilgængelig på ERA's websted: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/SPR2014.pdf>



**Figur 1: Antal dødsfald pr. kategori af ofre (EU-28: 2006-12)**  
 \* Ingen tilgængelige data for Kroatien i perioden 2006-09



**Figur 2: Alvorligt kvæstede personer pr. kategori af ofre (EU-28: 2007-12)**  
 \* Ingen tilgængelige data for Kroatien i perioden 2007-09



### **Figur 3: Dødelighedsrisiko - jernbanedødsfald og vægtede alvorlige kvæstelser pr. mio. togkilometer (2007-12)**

#### **3.2.3. Tildragelser, der er undersøgt af de nationale undersøgelsesorganer**

Antallet af alvorlige jernbaneulykker, der er undersøgt af nationale undersøgelsesorganer, har siden 2007 ligget stabilt på ca. 40 om året. I de senere år er der imidlertid flere og flere og nationale undersøgelsesorganer, der har indledt undersøgelser af ulykker, der ikke var kategoriseret som alvorlige i henhold til dette direktiv.

For hver hændelse, der undersøges af de nationale undersøgelsesorganer, modtager ERA meddelelse om indledning af undersøgelse og en afsluttende rapport.

Det er vigtigt, at de nationale undersøgelsesorganer samarbejder med hinanden. Resultaterne af undersøgelse kan drøftes på EU-plan for at gøre det muligt for alle operatører at tage ved lære af ulykkerne og forbedre deres sikkerhedsforvaltning. ERA samarbejder med de nationale undersøgelsesorganer om metoder til undersøgelse af ulykker, rapportering, anbefalinger og udveksling af god praksis. De nationale sikkerhedsmyndigheder og de nationale undersøgelsesorganer har med støtte fra ERA udarbejdet en fælles vejledning om sikkerhedsanbefalinger<sup>6</sup>.

ERA har også udviklet et sikkerhedsinformationssystem til deling af hastende og vigtige sikkerhedsrelevante oplysninger, som hjælper jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne med at træffe de foranstaltninger, der er mest hensigtsmæssige i forhold til deres særlige risikoprofil.

#### **3.2.4. Overvågningsaktiviteter, der støttes af ERA**

Ud over sine retlige rapporteringsforpligtelser fører ERA på eget initiativ tilsyn med aktiviteterne hos de største institutionelle organer ved hjælp af:

- **det horisontale revisionsprogram for nationale sikkerhedsmyndigheder**, der tager sigte på at evaluere disse myndigheders tre vigtigste aktiviteter, der er krævet under direktiverne om sikkerhed og interoperabilitet (sikkerhedscertificering og -godkendelse, kontrol og tilladelser til ibrugtagning af køretøjer), og på at dele god praksis. Det horisontale revisionsprogram var omfattet af pilotforsøg mellem 2011 og 2013, og den første fuldstændige revisionscyklus (2013-18) er nu i gang. Den omfatter evaluering af resultater, støtte til harmonisering af processer og identificering af mulige problemer, der skal adresseres i forbindelse med kommende lovgivning, samt
- **frivillige evalueringer af de nationale undersøgelsesorganer**, som skal understøtte disse organer ved evaluering af deres nuværende resultater inden for undersøgelse af ulykker, ved deling af god praksis og identificering af praktiske metoder til forbedring af deres arbejde.

### **3.3. Certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse**

Certificeringssystemet under forordning (EU) nr. 445/2011 sikrer EU-dækkende dokumentation for, at en vedligeholdelsesansvarlig enhed har etableret sit

<sup>6</sup> Vejledningen er tilgængelig på ERA's websted: <http://www.era.europa.eu/Document-Register/Pages/guidance-on-safety-recommendations-Safety-Directive-Art-25.aspx>

vedligeholdelsessystem og kan opfylde de harmoniserede krav. Siden forordningen trådte i kraft i maj 2011, er der opnået følgende resultater:

- antallet af certificerede enheder blev øget fra 10 til 248 mellem maj 2012 og marts 2014, og
- antallet af vedligeholdelsesværksteder, der er certificeret i overensstemmelse med det frivillige certificeringssystem, der er oprettet under forordningen, blev øget fra 1 til 169 i den samme periode.

For at harmonisere certificeringsorganernes evalueringer af de vedligeholdelsesansvarlige enheder arrangerer ERA støtteaktiviteter til fremme af samarbejde, vejledning og videreformidling af god praksis.

### **3.4. Videreudvikling**

#### **3.4.1. *Overvågning af processer vedrørende sikkerhedsresultater***

ERA har udviklet et skema til reguleringsovervågning, som kan give et systematisk overblik over situationen, hvad angår ministerier, de nationale sikkerhedsmyndigheder og de nationale undersøgelsesorganer i de enkelte medlemsstater. Formålet er at se, hvordan rammerne fungerer i medlemsstaterne og således forbedre forståelsen af de mekanismer, der ligger bag systemiske problemer, og at definere god praksis ved anvendelsen af lovgivningen, som kan deles af medlemsstaterne.

De første resultater blev indberettet til udvalget for jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed i juni 2014. Kommissionen og ERA har foreslået, at skemaet anvendes til en generel evaluering af jernbanesikkerheden i medlemsstaterne, og at man begynder med en række prioriterede medlemsstater, hvor risikoniveauet ligger betydeligt højere end gennemsnittet i EU (se højre side i fig. 3).

#### **3.4.2. *Den fjerde jernbanepakke og omarbejdningen af jernbanesikkerhedsdirektivet***

Den fjerde jernbanepakke, der blev vedtaget af Kommissionen den 30. januar 2013, tager sigte på at forbedre servicekvaliteten og effektiviteten for at gøre jernbanen til et mere attraktivt transportvalg.

Pakken omfatter omarbejdningen af jernbanesikkerhedsdirektivet, der hovedsageligt indebærer en revision af sikkerhedscertificeringsforanstaltninger og overgang til ét enkelt sikkerhedscertifikat. I stedet for det nuværende todelte system skal der anvendes ét enkelt certifikat, som på grundlag af én ansøgning kan få gyldighed i alle medlemsstater, hvor jernbanevirksomheden opererer. Dette er i overensstemmelse med det overordnede mål med den fjerde pakke, som er at fjerne administrative og tekniske barrierer med henblik på at øge jernbanens konkurrenceevne i forhold til andre transportformer.

ERA kunne desuden få en vigtigere rolle og blive en egentlig EU-myndighed for så vidt angår sikkerhedscertificering.

De nationale sikkerhedsmyndigheder skal blive ved med at fungere som de vigtigste tilsynsførende over for jernbanevirksomheder og udstede sikkerhedsgodkendelser af infrastrukturforvaltere. For at sikre, at de gør dette efter de samme kriterier og procedurer, vil ERA få tilladelse til at overvåge deres aktiviteter, resultater og organisation.

### 3.4.3. *En platform for EU-jernbaneinfrastrukturforvaltere*

Kommissionen etablerede i januar 2014 en platform på højt niveau for ledere inden for EU-jernbaneinfrastruktur. Dette burde hjælpe med at forbedre samarbejdet mellem infrastrukturforvaltere og bl.a. sikre bedre anvendelse af en fælles sikkerhedstilgang i EU.

På det første møde den 28. januar 2014 var der en nyttig udveksling af synspunkter om de seneste jernbaneulykker, som bør give anledning til, at der træffes forebyggende foranstaltninger.

## 4. KONKLUSIONER

Der er de seneste fem år vedtaget retsakter som omhandlet i jernbanesikkerhedsdirektivet. Udvalget for jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed har holdt ca. 20 møder og rådgivet Kommissionen om passende foranstaltninger via dens komitologiprocedurer. Dette er sket på grundlag af input fra Det Europæiske Jernbaneagentur i form af en lang række anbefalinger om interoperabilitet og sikkerhedsspørgsmål.

Der er fastlagt fælles sikkerhedsindikatorer, metoder og mål siden statusrapporten fra 2009. De nationale sikkerhedsmyndigheder er nu i stand til at udstede sikkerhedscertifikater/-godkendelser og gennemføre kontrol i overensstemmelse med en harmoniseret metode. Der er etableret et harmoniseret system til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne. De overordnede sikkerhedslovgivningsrammer er derfor operationelle.

Der er imidlertid stadig visse problemer:

- Flere medlemsstater har gennemført jernbanesikkerhedsdirektivets bestemmelser ukorrekt eller uklart. Dette kan føre til uensartet anvendelse af sikkerhedskrav på tværs af det europæiske jernbanesystem og uensartede betingelser for jernbanevirksomhederne. Efter afslutning af traktatbrudsprocedurerne forventes de pågældende medlemsstater at tilpasse deres nationale lovgivninger, således at de er i overensstemmelse med jernbanesikkerhedsdirektivets bestemmelser.
- Den manglende gennemsigtighed og de nationale sikkerhedsforskrifter kan være en hindring for det indre marked. Selv om de er indført af legitime årsager, er de fleste nationale sikkerhedsforskrifter et levn fra tidligere reguleringssystemer, og de er ved at blive overflødige på grund af udviklingen inden for EU-lovgivningen. Det forventes derfor, at medlemsstaterne trækker utidssvarende forskrifter tilbage. Nye nationale sikkerhedsforskrifter bør have en begrænset rækkevidde og ikke være mere præskriptive end nødvendigt for at nå sikkerhedsmålene. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør desuden afstå fra at anvende præskriptive sikkerhedsforskrifter og snarere forpligte infrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne til fuldt ud at leve op til deres ansvar for systemsikkerheden.
- Jernbanernes sikkerhedsresultater er generelt tilfredsstillende og bedre end for de andre landtransportformer, men der er store forskelle fra den ene medlemsstat til den anden. Artikel 4, stk. 1, i jernbanesikkerhedsdirektivet fastsætter, at medlemsstaterne skal "sørge for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det

er praktisk muligt, løbende forbedres". Det forekommer hensigtsmæssigt, at der gøres en indsats for at forbedre situationen i de medlemsstater, hvor risikoniveauet er betydeligt højere end gennemsnitligt i EU.

Hvad angår det sidste punkt, har ERA udarbejdet et redskab til generel evaluering af jernbanesikkerheden i hver medlemsstat. I de kommende år, hvor der vil blive fokuseret mere på visse medlemsstater, kan der forventes mere afbalancerede resultater og en generel forbedring af sikkerhedsniveauerne.

Nylige initiativer, der er taget af Kommissionen, som f.eks. den tekniske søjle i den 4. jernbanepakke og udviklingen af en platform for infrastrukturforvaltere i EU, har et reelt potentiale til at sikre yderligere sikkerhedsforbedringer.

## **Bilag:**

### **Foranstaltninger, der er vedtaget af Kommissionen siden 2009 under direktiv 2004/49/EC<sup>7</sup>.**

#### ***Fælles sikkerhedsindikatorer (artikel 5 i jernbanesikkerhedsdirektivet)***

1. Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker (EUT L 313 af 28.11.2009, s. 65).
2. Kommissionens direktiv 2014/88/EF af 9. juli 2014 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF for så vidt angår fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker (EUT L 201 af 10.7.2014, s. 9).

#### ***Fælles sikkerhedsindikatorer (artikel 6 i jernbanesikkerhedsdirektivet)***

##### *a) Risikoevaluering- og vurderingsmetoder*

3. Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 402/2013 af 30. april 2013 om den fælles sikkerhedsmetode til risikoevaluering og -vurdering og ophævelse af forordning (EF) nr. 352/2009 (EUT L 121 af 3.5.2013, s. 8).

##### *b) Metoder til vurdering af opfyldelse af krav i sikkerhedscertifikater og -godkendelser*

4. Kommissionens forordning (EU) nr. 1158/2010 af 9. december 2010 om en fælles sikkerhedsmetode til vurdering af overholdelsen af kravene til opnåelse af jernbanesikkerhedscertifikater (EUT L 326 af 10.12.2010, s. 11).
5. Kommissionens forordning (EU) nr. 1169/2010 af 10. december 2010 om en fælles sikkerhedsmetode til vurdering af overholdelsen af kravene til opnåelse af jernbanesikkerhedsgodkendelser (EUT L 327 af 11.12.2010, s. 13).

##### *c) Metoder til kontrol af drift og vedligeholdelse*

6. Kommissionens forordning (EU) nr. 1077/2012 af 16. november 2012 om en fælles sikkerhedsmetode for nationale sikkerhedsmyndigheders tilsyn efter udstedelse af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse (EUT L 320 af 17.11.2012, s. 3).
7. Kommissionens forordning (EU) nr. 1078/2012 af 16. november 2012 om en fælles sikkerhedsmetode for overvågning, der skal anvendes af jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere efter modtagelse af et sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse og af enheder med ansvar for vedligeholdelsen (EUT L 320 af 17.11.2012, s. 8).

---

<sup>7</sup> Kommissionens gennemførelsesafgørelser om et mandat til ERA figurerer ikke på denne liste.

***Fælles sikkerhedsindikatorer (artikel 7 i jernbanesikkerhedsdirektivet)***

8. Kommissionens afgørelse 2010/409/EU af 19. juli 2010 om fælles sikkerhedsmål, jf. artikel 7 i direktiv 2004/49/EF (EUT L189 af 22.7.2010, s. 19).
9. Kommissionens afgørelse 2012/226/EU af 23. april 2012 om det andet sæt af fælles sikkerhedsmål for jernbanesystemet (EUT L 115 af 27.4.2012, s. 27).
10. Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2013/753/EU af 11. december 2013 om ændring af afgørelse 2012/226/EU om det andet sæt af fælles sikkerhedsmål for jernbanesystemet (EUT L 334 af 13.12.2013, s. 37).

***Certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne (artikel 14a i jernbanesikkerhedsdirektivet)***

11. Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011 af 10. maj 2011 om en ordning for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og om ændring af forordning (EF) nr. 653/2007 (EUT L 122 af 11.5.2011, s. 22).