

NL

NL

NL



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 8.9.2009  
COM(2009) 464 definitief

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

**betreffende het voortgangsverslag inzake de tenuitvoerlegging van de  
spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen**

**(Voor de EER relevante tekst)**

{SEC(2009) 1157}

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

## betreffende het voortgangsverslag inzake de tenuitvoerlegging van de spoorwegveiligheids- en interoperabiliteitsrichtlijnen

(Voor de EER relevante tekst)

### 1. INLEIDING

Dit verslag biedt een overzicht van de gerealiseerde voortgang bij de tenuitvoerlegging van de spoorwegveiligheidsrichtlijn en het tot stand brengen van interoperabiliteit van het Europese spoorwegsysteem sinds het eerste verslag van de Commissie van november 2006<sup>1</sup>. Dit verslag wordt opgesteld krachtens artikel 31 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn<sup>2</sup>, artikel 24 van de richtlijn inzake de interoperabiliteit van het hogesnelheidsspoorwegsysteem<sup>3</sup> en artikel 28 van de richtlijn inzake de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem<sup>4</sup>.

Ter voorbereiding van dit verslag heeft de Commissie een studie laten uitvoeren over de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteits- en veiligheidsregelgeving en de geboekte voortgang op dat gebied<sup>5</sup> en heeft zij een publieke raadpleging georganiseerd. In de bijlage bij dit verslag is een samenvatting van de resultaten van de raadpleging opgenomen<sup>6</sup>.

Wat spoorwegveiligheid betreft, is het verslag gebaseerd op de resultaten in het eerste twejaarlijks verslag van het Spoorwegbureau van 2008 inzake de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid in de Europese Gemeenschap<sup>7</sup>.

Met een aantal recente wijzigingen aan het regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid en -interoperabiliteit<sup>8</sup> wordt in dit verslag nog geen rekening gehouden omdat de omzetting daarvan door de lidstaten nog niet is afgerond.

---

<sup>1</sup> Verslag van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement - Voortgangsverslag 2000 - 2005 over de tenuitvoerlegging van de interoperabiliteitsrichtlijnen. COM(2006) 660 definitief.

<sup>2</sup> Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, PB L 220 van 21.6.2004, blz. 16.

<sup>3</sup> Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem, PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

<sup>4</sup> Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 inzake de interoperabiliteit van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem, PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

<sup>5</sup> [http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007\\_interoperability\\_safety.pdf](http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/doc/2007_interoperability_safety.pdf).

<sup>6</sup> Werkdocument van de diensten van de Commissie en begeleidend document bij de mededeling van de Commissie aan de Raad en het Europees Parlement: "Progress Report on the implementation of the Railway Safety Directive and of the Railway interoperability Directives." SEC(2009) XXX.

<sup>7</sup> [http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our\\_products/ERA\\_biennial\\_reports/ERA-Railway\\_Safety\\_Performance\\_2009.pdf](http://www.era.europa.eu/core/Safety/Documents/our_products/ERA_biennial_reports/ERA-Railway_Safety_Performance_2009.pdf).

<sup>8</sup> Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap, PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

## **2. TENUITVOERLEGGING VAN DE SPOORWEGVEILIGHEIDSRICHTLIJN**

### **2.1. Omzetting door de lidstaten**

Behalve Luxemburg hebben alle lidstaten de Commissie in kennis gesteld van hun nationale maatregelen tot omzetting van de spoorwegveiligheidsrichtlijn. Tegen Luxemburg is een inbreukprocedure ingeleid. In een aantal gevallen heeft de omzetting evenwel vertraging opgelopen en is deze niet gebeurd binnen de in de richtlijn vastgestelde termijn (30 april 2006).

De volgende stap bestaat erin na te gaan of alle bepalingen van de richtlijn correct zijn omgezet, met inbegrip van conformiteitscontroles en een grondige analyse om bijvoorbeeld na te gaan of de nationale instanties over de nodige middelen beschikken om de bij de richtlijn opgelegde taken uit te voeren. Deze analyses zijn nog niet afgerond en het is derhalve nog te vroeg om hierover reeds conclusies te trekken. Niettemin zijn de eerste resultaten over de aanmelding van nationale veiligheidsvoorschriften en de oprichting van nationale instanties reeds beschikbaar.

### **2.2. Nationale veiligheidsvoorschriften en aanmelding**

Op grond van artikel 8 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn dienen de lidstaten nationale veiligheidsvoorschriften vast te stellen en aan te melden bij de Europese Commissie. Dit zijn door de autoriteiten van de lidstaten opgelegde voorschriften die van toepassing zijn op meer dan één spoorwegonderneming.

Er zijn bijna 5000 nationale veiligheidsvoorschriften aangemeld. Op verzoek van de Commissie heeft het Bureau deze aanmeldingen onderzocht en in de meeste gevallen aanbevolen de lidstaten om verduidelijking of een nieuwe aanmelding van de nationale veiligheidsvoorschriften te verzoeken.

Wat de publicatie van de nationale veiligheidsvoorschriften betreft, zal het Bureau wellicht nog in 2009 voorstellen formuleren om de toegang tot de voorschriften van de lidstaten te verbeteren.

### **2.3. Oprichting van nationale autoriteiten en instanties**

De rol van de nationale veiligheidsinstanties (NVI's) is essentieel om enerzijds de veiligheid te waarborgen en er anderzijds voor te zorgen dat de veiligheid bij de totstandbrenging van interoperabiliteit geen belemmering vormt voor de openstelling van de markt. De meeste NVI's zijn in 2006 en 2007 opgericht. Eind 2008 was er nog maar één lidstaat die nog geen NVI had opgericht. De meeste NVI's ressorteren onder het ministerie van Vervoer.

De lidstaten dienen tevens onafhankelijke onderzoeksorganen op te richten voor het onderzoek van ernstige spoorwegongevallen. In april 2009 hadden op één na alle lidstaten een nationaal onderzoeksorgaan opgericht.

Het Bureau heeft netwerken opgezet om de samenwerking en de uitwisseling van standpunten en ervaringen tussen deze nationale instanties te vergemakkelijken.

---

Richtlijn 2008/110/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 december 2008 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen, PB L 345 van 23.12.2008, blz. 62.

## **2.4. Ontwikkeling en tenuitvoerlegging van afgeleide wetgeving op Europees niveau**

Op grond van de spoorwegveiligheidsrichtlijn dient het Bureau, op basis van door de Commissie verleende mandaten (zie bijlage<sup>6</sup>), een omvangrijk pakket afgeleide wetgeving op te stellen, dat vervolgens door de Commissie wordt vastgesteld.

In 2007 is een eerste rechtsinstrument vastgesteld: Verordening (EG) nr. 653/2007 van de Commissie betreffende het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor veiligheidscertificaten en aanvraagdocumenten overeenkomstig artikel 10 van Richtlijn 2004/49/EG en betreffende de geldigheid van overeenkomstig Richtlijn 2001/14/EG afgegeven veiligheidscertificaten<sup>9</sup>.

Op respectievelijk 24 april 2009<sup>10</sup> en 5 juni 2009<sup>11</sup> zijn gemeenschappelijke veiligheidsmethoden vastgesteld voor risico-evaluatie en om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen. Andere regelgeving wordt nog voorbereid.

## **2.5. Veiligheids certificering**

Op grond van de spoorwegveiligheidsrichtlijn moeten spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders over een veiligheidscertificaat of –vergunning beschikken. Zowel de veiligheidscertificaten als de –vergunningen bestaan uit twee delen. Deel A bevestigt dat het veiligheidsbeheerssysteem van de spoorwegonderneming of infrastructuurbeheerder is goedgekeurd; deel B heeft betrekking op een specifiek net.

Op 31 maart 2009 bevatte de door het Bureau beheerde publieke databank van veiligheidscertificaten 277 geldige certificaten van type A. De meeste daarvan zijn in 2007 en 2008 afgegeven.

Op basis van de evaluatie van de veiligheids certificeringsprocedures in de lidstaten zal het Bureau in 2010 een gedetailleerder rapport opstellen over de stand van zaken op het gebied van veiligheids certificering en tevens een strategie voorstellen om over te stappen op één enkel veiligheidscertificaat voor de Gemeenschap.

## **2.6. Veiligheidsverslagen**

Overeenkomstig artikel 18 van de spoorwegveiligheidsrichtlijn dienen de NVI's een jaarverslag op te stellen over de spoorwegveiligheid. Het Bureau gebruikt deze verslagen als input voor de permanente monitoring van de spoorwegveiligheid in de EU (zie tweejaarlijks verslag van het Bureau<sup>7</sup>).

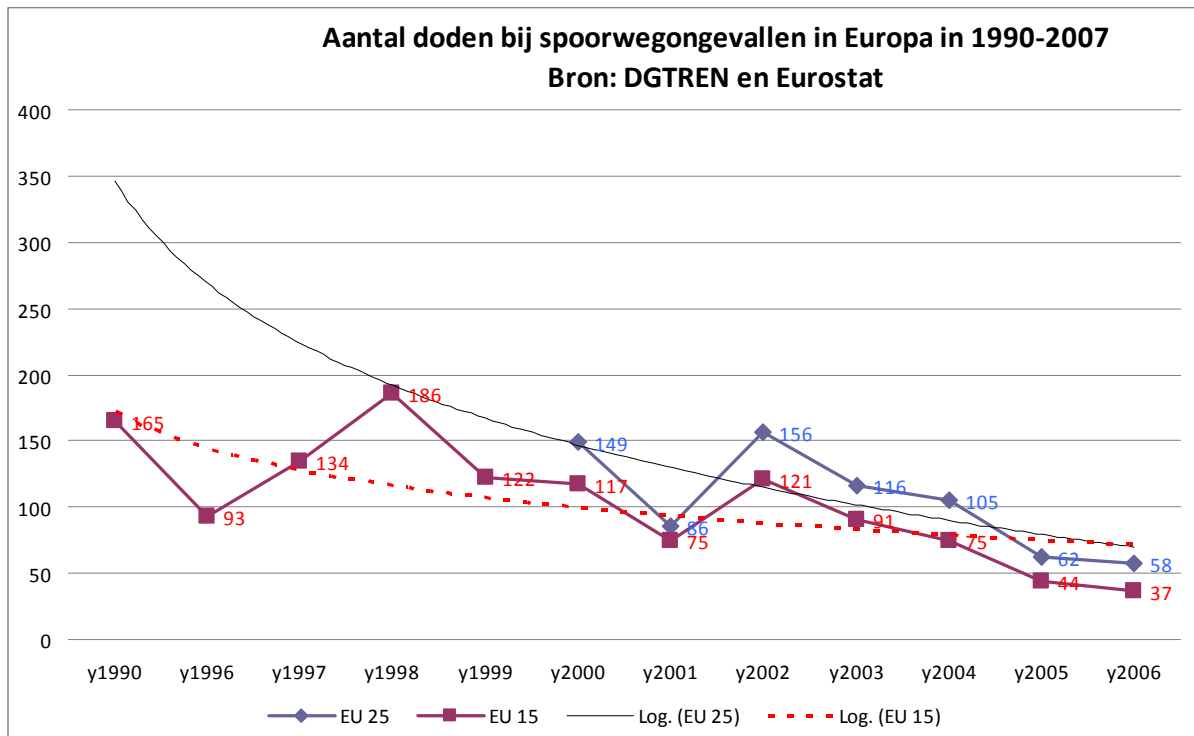
In het algemeen bevestigen de eerste cijfers dat het spoorvervoer, met minder dan 100 doden per jaar ten opzichte van 40 000 verkeersslachtoffers op de EU-wegen, zeer veilig is voor de gebruikers ervan. Voorts vertoont de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid in de EU-lidstaten een zeer positieve trend, met een daling van het aantal doden van ongeveer 400 in 1970 tot slechts 58 in 2006.

---

<sup>9</sup> PB L 153 van 14.6.2007, blz. 9.

<sup>10</sup> PB L 108 van 29.4.2009, blz. 4.

<sup>11</sup> PB L 150 van 13.6.2009, blz. 11.



Deze cijfers en een verdere analyse per land tonen tevens aan dat de openstelling van de markt en de scheiding van functies geen negatieve gevolgen hoeven te hebben voor de veiligheid.

Uit de cijfers blijkt evenwel dat derde partijen oververtegenwoordigd zijn bij dodelijke spoorwegongevallen. Meestal gaat het om onbevoegde personen op spoorwegterreinen en gebruikers van overwegen (samen ongeveer 1500 doden per jaar). Ook is er bij spoorwegongevallen vaak sprake van zelfmoord: deze slachtoffers worden niet als slachtoffers van een ongeval geregistreerd en worden zelden opgenomen in persberichten. In 2006 ging het om 2300 personen, dat is meer dan 60% van alle slachtoffers.

### 3. TOTSTANDBRENGING VAN INTEROPERABILITEIT

#### 3.1. Tenuitvoerlegging van de interoperabiliteitsrichtlijnen

Alle lidstaten hebben nationale maatregelen aangemeld ter omzetting van de interoperabiliteitsrichtlijnen: 96/48/EG (hogesnelheidsspoorwegsysteem), 2001/16/EG (conventioneel spoorwegsysteem) en 2004/50 (onderlinge afstemming van de richtlijnen inzake het hogesnelheids- en het conventionele spoorwegsysteem en uitbreiding van de werkingssfeer).

De interoperabiliteitsrichtlijnen voorzien in een omvangrijk pakket afgeleide wetgeving. Naast een aantal technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's, zie 3.2) heeft de Commissie Beschikking 2007/756/EG vastgesteld betreffende de gemeenschappelijke specificatie van het nationaal voertuigregister<sup>12</sup>. De richtlijnen voorzien nog in een aantal

<sup>12</sup> PB L 305 van 23.11.2007, blz. 30.

andere registers (infrastructuurregister, register van rollend materieel) waaraan door het Bureau wordt gewerkt.

### **3.2. TSI's: stand van zaken**

TSI's zijn technische specificaties die voldoen aan de in de interoperabiliteitsrichtlijnen voor subsystemen en interoperabiliteitsonderdelen vastgestelde essentiële eisen.

Voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem zijn sinds 2002 voor alle relevante subsystemen TSI's vastgesteld; een aantal daarvan is in 2008 herzien. Een lijst van alle TSI's en beschikkingen tot wijziging van TSI's is opgenomen in de bijlage<sup>6</sup>.

De Commissie heeft ook voor het conventionele spoorwegsysteem een aantal TSI's vastgesteld: over telematicatoepassingen voor goederenwagens (TAF), geluidsemissies, besturing en seingeving (CCS), goederenwagens en exploitatie en verkeersleiding (OPE). De twee overkoepelende TSI's inzake veiligheid in spoorwegtunnels en personen met beperkte mobiliteit zijn van toepassing op zowel het hogesnelheidsspoorwegsysteem als het conventionele spoorwegsysteem. Al deze TSI's zijn opgesteld door de Europese Associatie voor spoorweginteroperabiliteit (AEIF), die krachtens Richtlijn 96/48/EG aangewezen is als representatieve gemeenschappelijke instantie.

Sinds 2006 werkt het Europees Spoorwegbureau voor het conventionele spoorwegsysteem aan TSI's inzake infrastructuur, energie, rollend materieel (locomotieven, motorstellen, passagiersrijtuigen) en telematicatoepassingen voor passagiers (TAP). Deze TSI's zullen wellicht in 2010 worden vastgesteld.

Niettemin moet het regelgevingskader nog verder worden ontwikkeld, onder meer om fouten en openstaande punten in de TSI's weg te werken en het geografisch toepassingsgebied van de TSI's uit te breiden (zie 3.5).

Daarom werkt het Bureau op dit moment aan de herziening van de volgende TSI's inzake het conventionele spoorwegsysteem: goederenwagens, OPE en CCS. De herziene TSI's zullen wellicht in 2010 worden vastgesteld. Voor de overige TSI's is een proces voor het beheer van de wijzigingen ontwikkeld.

### **3.3. Analyse van afwijkingen**

Onder bepaalde in de interoperabiliteitsrichtlijnen vastgestelde voorwaarden kunnen afwijkingen worden toegestaan op de toepassing van de TSI's. Tussen de vaststelling van de eerste TSI's in 2002 en de inwerkingtreding van Richtlijn 2008/57/EG op 19 juli 2008 hebben 9 lidstaten in totaal 43 afwijkingen bij de Commissie aangemeld. De lijst van alle afwijkingen is opgenomen in de bijlage<sup>6</sup>.

De afwijkingen hebben betrekking op nagenoeg alle geldende TSI's. Het grootste aantal aangemelde afwijkingen heeft betrekking op de TSI's inzake geluid (18 afwijkingen), goederenwagens (11), energie (hogesnelheid 6), CCS (hogesnelheid 5) en infrastructuur (hogesnelheid 5).

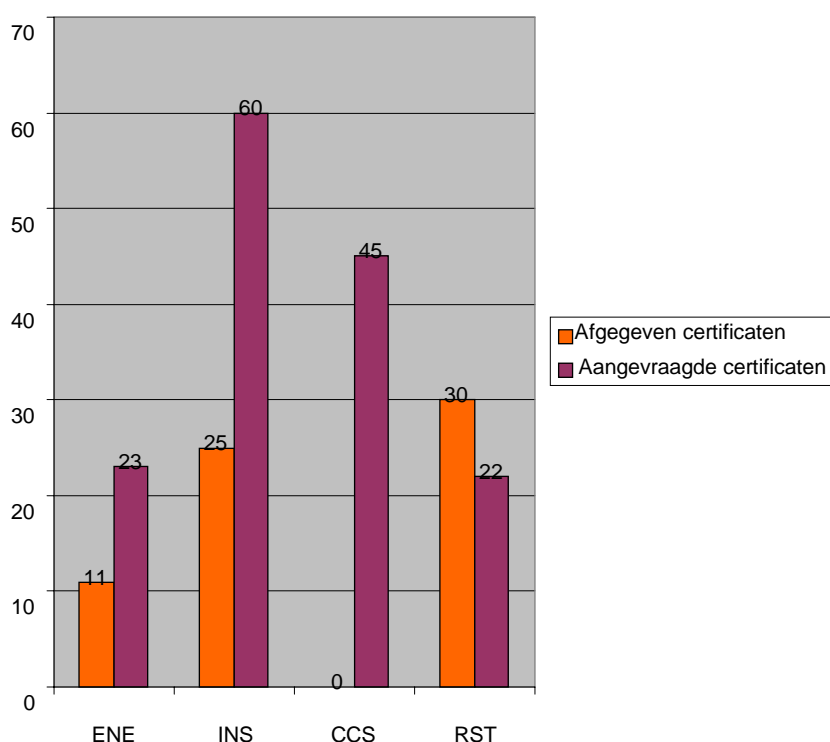
De meeste afwijkingen (34) zijn aangemeld krachtens artikel 7, onder a), van de beide richtlijnen, op grond waarvan een TSI niet hoeft te worden toegepast bij een project voor een nieuw subsysteem of de vernieuwing of verbetering van een subsysteem dat zich in een gevorderde ontwikkelingsfase bevindt wanneer de TSI wordt gepubliceerd. Gelet op de

specifieke aard van deze afwijking, kan ze alleen worden toegestaan gedurende een beperkte periode na de publicatie van de TSI en mag verwacht worden dat het aantal nieuwe afwijkingen de volgende jaren, zodra alle TSI's zijn vastgesteld, aanzienlijk zal afnemen.

In het algemeen wijst het bescheiden aantal en de aard van de afwijkingen erop dat de invoering van de TSI's correct is verlopen.

### 3.4. Interoperabiliteit op het terrein

Het aantal door aangemelde instanties voor subsystemen afgegeven certificaten van overeenstemming kan als indicator worden gehanteerd voor de manier waarop de TSI's worden toegepast en om na te gaan welke vooruitgang reeds is geboekt bij de totstandbrenging van interoperabiliteit. Aangezien de TSI's voor het conventionele spoorwegsysteem nog niet volledig zijn, worden cijfers gegeven voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem. In de volgende grafiek is het aantal certificaten vermeld dat in juli 2007 was aangevraagd en afgegeven (bron: NB Rail):



Deze cijfers wijzen op een grote activiteit bij de certificering van subsystemen, die elk een bijdrage leveren tot de interoperabiliteit van de Europese spoorwegen.

Ook de invoering van ERTMS op het Europese interoperabele netwerk is een belangrijke indicator van de totstandbrenging van interoperabiliteit. Eind 2008 waren ongeveer 2000 km commercieel geëxploiteerde spoorlijnen, voornamelijk hogesnelheidslijnen, in verschillende Europese landen uitgerust met ERTMS.

De moeilijkheden om tot één gemeenschappelijke en compatibele technische norm te komen werden in 2008 overwonnen door de ondertekening van een intentieverklaring tussen de Europese Commissie en de spoorwegsector.



Uit de onlangs ondertekende contracten en de door de lidstaten ingediende nationale uitvoeringsplannen blijkt dat het aantal km spoor dat met ERTMS is uitgerust de volgende jaren exponentieel zal toenemen: eind 2012 zal 11 500 km in dienst zijn, eind 2015 23 000 km.

Op 22 juli 2009 is een bindend Europees implementatieplan<sup>13</sup> goedgekeurd om een vlotte en gecoördineerde invoering van ERTMS te waarborgen. Volgens dat plan moet een eerste deel van het netwerk tegen 2015 zijn uitgerust (waaronder belangrijke assen zoals Rotterdam-Genua, München-Verona, Antwerpen-Bazel, Valencia-Lyon-Boedapest, Dresden-Boedapest-Constanta of Berlijn-Terespol). Tegen 2020 zullen de lijnen tussen de belangrijkste goederenknooppunten met ERTMS zijn uitgerust en ontstaan nieuwe mogelijkheden voor goederenvervoerders per spoor.

Uit beide analyses blijkt dat de interoperabiliteit van het Europees spoorwegsysteem er sterk op vooruit gaat.

### **3.5. Belemmeringen voor interoperabiliteit**

Gedurende meer dan een eeuw werd de ontwikkeling van de spoorwegen niet beheerd vanuit een gemeenschappelijk Europees perspectief, maar op nationale schaal en op basis van nationale eisen. Hierdoor is de exploitatie van het internationaal spoorvervoer in Europa nog altijd complex en duur. Hoewel in de integratie van het spoorwegsysteem reeds aanzienlijke financiële, politieke en menselijke middelen zijn geïnvesteerd, staat deze versnippering een eengemaakte Europese spoorwegruimte nog steeds in de weg

De levensduur van spoorwegcomponenten is lang en reikt van 30 à 40 jaar voor rollend materieel tot een eeuw voor infrastructuur. Om tot een technische harmonisering te kunnen komen, moeten de interoperabiliteitsnormen bij de migratie naar een interoperabel spoorwegsysteem in de eerste plaats worden toegepast op nieuwe, vernieuwde of verbeterde subsystemen. Dit vergt tijd en bijgevolg valt pas op middellange tot lange termijn vooruitgang te verwachten. In bepaalde gevallen, bijvoorbeeld bij ERTMS, levert interoperabiliteit pas voordelen op wanneer het systeem op een gecoördineerde manier op een hele corridor wordt ingevoerd. In dergelijke gevallen moeten bestaande baanvakken voor het einde van de levensduur van het subsysteem worden aangepast.

De totstandbrenging van interoperabiliteit wordt ook belemmerd door het feit dat de lidstaten ook na de start van de Europese harmonisering nog steeds een aantal uiteenlopende praktijken hanteren. Die zijn het gevolg van hetzij de onvolledigheid van het Europese regelgevingskader, hetzij lacunes die ruimte laten voor verschillende interpretaties. Terwijl het regelgevingskader voor het hogesnelheidsspoorwegsysteem voltooid is, wordt aan de regelgeving inzake het conventionele spoorwegsysteem nog gewerkt. De TSI's voor de subsystemen infrastructuur, energie, tractie-eenheden en rijtuigen zijn nog niet afgerond en goedgekeurd. In 2010 zal dit probleem opgelost zijn.

In deze context kunnen de zogenaamde "open punten" in de TSI's tot interoperabiliteitsproblemen leiden omdat nationale eisen met verschillende interfaceoplossingen worden toegepast. Eind 2008 bevatten de geldende TSI's nog meer dan

---

<sup>13</sup> PB L 194 van 25.7.2009.

100 verschillende open punten. Een mogelijke oplossing bestaat erin de open punten bij de herziening van de TSI's weg te werken.

Bovendien hebben de bestaande TSI's slechts betrekking op een deel van het spoorwegsysteem aangezien de werkingssfeer van de interoperabiliteitsrichtlijnen beperkt is tot het bij Beschikking 1692/96/EG<sup>14</sup> gedefinieerde trans-Europese spoorwegnet. Richtlijn 2004/50/EG voorzagt in een geleidelijke uitbreiding van de werkingssfeer tot het hele netwerk en tot alle voertuigen bij de vaststelling van nieuwe TSI's en de herziening van bestaande TSI's. Om deze bepalingen op evenredige wijze toe te passen heeft de Commissie het Bureau in 2007 opdracht gegeven te onderzoeken of de geografische werkingssfeer van TSI's bij nieuwe herzieningen kan worden uitgebreid. De resultaten van die analyse worden in 2009 verwacht.

Een ander potentieel obstakel heeft te maken met de integratie van een subsysteem in het spoorwegsysteem bij de in de interoperabiliteitsrichtlijnen vastgestelde indienststellingsprocedure. Een NVI kan slechts toestemming geven om een subsysteem in gebruik te nemen wanneer is aangetoond dat dit systeem compatibel is met het volledige spoorwegsysteem. Niet alle voor die beoordeling noodzakelijk eisen kunnen in de TSI's worden opgenomen. Het risico bestaat dat specifieke operationele procedures zullen worden ingevoerd, waardoor de interoperabiliteit in het gedrang komt. Dit integratieaspect is verbeterd in de nieuwe interoperabiliteitsrichtlijn en wordt ook aangepakt in de Verordening van de Commissie inzake gemeenschappelijke veiligheidsdoelen en risico-analyses, die vermoedelijk in de eerste helft van 2009 zal worden goedgekeurd.

#### 4. CONCLUSIES

De dankzij het communautair regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid en interoperabiliteit geboekte vooruitgang zou de verdere ontwikkeling van de interne spoorwegmarkt moeten aanmoedigen door de oprichting van nieuwe bedrijven te ondersteunen, de instapkosten voor nieuwe spelers te drukken en het spoor concurrerder te maken ten opzichte van andere vervoerswijzen.

De in dit verslag gemaakte analyse levert tot dusver een gemengd beeld op.

Wat de spoorwegveiligheid betreft, bevestigen de statistieken dat het spoorwegsysteem in de Gemeenschap veilig is. De organisatorische veranderingen die in het kader van de communautaire regelgeving zijn doorgevoerd, hebben geen negatieve gevolgen gehad op de veiligheid en zullen de veiligheid op korte en middellange termijn wellicht zelfs ten goede komen.

Veiligheidseisen vormen vanuit marktperspectief nog steeds een belangrijke belemmering voor markttoegang. Dit heeft vooral te maken met de kosten en de duur van de nationale procedures, de uiteenlopende procedures in Europa en het gebrek aan transparantie/voorspelbaarheid. Onder meer dankzij de harmonisering van de veiligheidscertificaten voor spoorwegondernemingen, de invoering van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden en de wederzijdse erkenning van nationale voorschriften bij de verlening

---

<sup>14</sup> PB L 228 van 9.9.1996, blz. 1.

van een vergunning voor de indienststelling van spoorvoertuigen wordt op dit gebied nog aanzienlijke vooruitgang verwacht.

Het succes van deze activiteiten hangt af van twee voorwaarden:

- De oprichting van nieuwe instanties, in het bijzonder de NVI's, met vergelijkbare bevoegdheden en prestatieniveaus in alle lidstaten. Dit is noodzakelijk om wederzijds vertrouwen tussen de NVI's te scheppen. De Commissie zal er derhalve blijven op toezien dat de communautaire regelgeving inzake de nieuwe structuren en instrumenten correct is omgezet.
- De leidende rol van het Europees Spoorwegbureau bij de geleidelijke harmonisering van de veiligheidsregels en –procedures en de stapsgewijze vervanging daarvan door gemeenschappelijke veiligheidsmethoden. Deze rol kan in de toekomst verder evolueren naar een complementaire of aanvullende rol naast de taken van de NVI's in het kader van de certificerings- en vergunningsprocessen.

De afgeleide wetgeving in verband met de interoperabiliteit van het TEN-V-netwerk zal wellicht in 2010 klaar zijn. Dit is voor de Commissie een absolute prioriteit aangezien van echte interoperabiliteit pas sprake is wanneer voor alle subsystemen TSI's zijn vastgesteld. Een andere prioriteit van de Commissie is het goede verloop van de overgang van het oude systeem (met het Reglement voor Wederzijds gebruik van Wagons in Internationaal verkeer (RIV) als belangrijkste overeenkomst inzake nationaal en internationaal verkeer binnen de sector) naar de nieuwe regeling met TSI's en de infrastructuur- en rollend materieelregisters.

Het toenemend aantal certificaten van overeenstemming voor subsystemen en het beperkte aantal afwijkingen wijzen erop dat de bestaande TSI's in het algemeen correct worden toegepast. Dit duidt ook op het belang van de aangemelde instanties en hun rol bij het opbouwen van deskundigheid en wederzijds vertrouwen. De resterende open punten in de TSI's en de beperkte geografische werkingssfeer van de TSI's vormen hinderpalen voor interoperabiliteit en kunnen de toekomstige integratie van het Europese spoorwegsysteem in het gedrang brengen. Daarom is het essentieel dat de open punten worden ingevuld en dat de werkingssfeer van de TSI's op redelijk korte termijn wordt uitgebreid.

De totstandbrenging van interoperabiliteit is een langzaam proces. Gezien de lange levensduur van spoorinfrastructuur en rollend materieel en de beperkte investeringsmiddelen waarover de sector beschikt, is het onmogelijk radicaal over te stappen op geharmoniseerde oplossingen. Daarom wil de Commissie haar inspanningen toespitsen op de tenuitvoerlegging van de technische specificaties die op korte en middellange termijn aanzienlijke voordelen opleveren: de TSI's inzake CCS, TAF, TAP en OPE.

Bij toekomstige herzieningen van de TSI's moet meer aandacht worden besteed aan de beginselen die naar voren zijn geschoven in het kader van de strategie voor de vereenvoudiging van de regelgeving en aan de relevantie, doelmatigheid en evenredigheid van de spoorwegwetgeving. Er zal worden onderzocht of niet vaker met vrijwillige verbintenissen kan worden gewerkt. Dit verslag heeft de Commissie de gelegenheid geboden deze aspecten op een rijtje te zetten. Zij zal de praktische tenuitvoerlegging van het regelgevingskader inzake spoorwegveiligheid en interoperabiliteit blijven controleren en erop toezien dat alle afgeleide wetgeving wordt ingevoerd (met name de TSI's voor het conventionele spoorwegsysteem en de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden) en dat de richtlijnen worden omgezet. Daarna zal de Commissie een mededeling opstellen om het

beleid inzake de interoperabiliteit en de veiligheid van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap te herzien.