EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2013
COM(2013) 31 final

2013/0016 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om järnvägssäkerhet

(Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. Den senaste utvecklingen när det gäller järnvägspolitik i EU

I sin vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, antagen den 28 mars 2011, tillkännagav kommissionen sin vision om att inrätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och klargjorde att detta mål förutsätter att man skapar en inre järnvägsmarknad där europeiska järnvägsföretag kan tillhandahålla tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

I Europeiska rådets slutsatser från mötet i januari 2012 framhävs vidare vikten av att frigöra den tillväxtskapande potentialen hos en fullt integrerad inre marknad, även i fråga om nätverksindustrier[1]. I kommissionens meddelande av den 30 maj 2012[2] om insatser för stabilitet, tillväxt och arbetstillfällen betonas betydelsen av att ytterligare minska regelbördan och hindren för tillträde till järnvägssektorn, och utfärdas således landspecifika rekommendationer för att uppnå detta. I samma riktning antog kommissionen den 6 juni 2012 ett meddelande om att stärka styrningen av den inre marknaden, och även i detta meddelande framhävs transportsektorns betydelse[3].

Under det senaste decenniet har järnvägsmarknaden i EU förändrats radikalt med den gradvisa ändringen av lagstiftningen i form av tre ”järnvägspaket” (samt några kompletterande akter) avsedda att öppna de nationella marknaderna och göra järnvägstrafiken mer konkurrenskraftig och driftskompatibel på EU-nivå, samtidigt som en hög säkerhetsnivå upprätthålls. Trots de stora förändringarna av ”EU:s regelverk” för att upprätta en inre marknad för järnvägstransport har järnvägstrafiken fortfarande en låg marknadsandel om man ser till de olika transportsättens andel av de totala transporterna inom EU. Kommissionen har därför planerat att lägga fram ett fjärde järnvägspaket med syfte att höja järnvägstrafikens kvalitet och effektivitet genom att undanröja alla kvarvarande marknadshinder. Det här direktivet ingår i detta fjärde järnvägspaket och inriktas på att undanröja kvarvarande administrativa och tekniska hinder, särskilt genom att införa ett gemensamt synsätt på säkerhets- och driftskompatibilitetsbestämmelser syftande till ökade stordriftsfördelar för järnvägsföretag med verksamhet i flera EU-länder, och genom att minska administrativa kostnader, påskynda administrativa förfaranden och undvika förtäckt diskriminering.

1.2. Regelverk för järnvägssäkerhet

För att fullfölja insatserna att skapa en inre marknad för järnvägstrafiken är det nödvändigt att inrätta ett gemensamt regelverk för säkerheten på järnvägarna. Medlemsstaterna har fram till nu i huvudsak utarbetat sina säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder enligt egna tekniska och driftsmässiga mönster. Samtidigt har skillnader i principer, tillvägagångssätt och kultur gjort det svårt att övervinna tekniska hinder och etablera internationell trafikverksamhet.

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.
2 COM(2012) 299 final.
3 COM(2012) 259 final.

Genom direktiv 91/440/EEG, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag[4] samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur[5] togs de första stegen mot en reglering av den europeiska marknaden för järnvägstrafik genom att marknaden öppnades för internationell godstrafik. Säkerhetsbestämmelserna visade sig dock vara otillräckliga och skillnader mellan de olika medlemsstaternas säkerhetskrav hindrade järnvägstrafiken i EU från att fungera optimalt.

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[6] innebar ett stort steg mot upprättandet av ett gemensamt regelverk för järnvägssäkerhet. Direktivet skapade en ram för harmonisering av säkerhetsbestämmelsernas innehåll, utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning, så att medlemsstaterna inte skulle fortsätta att utforma säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder enligt nationella tekniska och driftsmässiga mönster.

1.3. Skälen till att ändra direktiv 2004/49/EG

I artikel 10.7 i direktiv 2004/49/EG föreskrivs att byrån före den 30 april 2009 ska ”utvärdera framtagningen av säkerhetsintyg och överlämna en rapport till kommissionen med rekommendationer om en modell för övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg för hela gemenskapen”, vilket skulle ersätta det nuvarande tvådelade systemet (del A/B). Utvecklingen och genomförandet av ett gemensamt EU-säkerhetsintyg har alltid varit ett långfristigt mål. Frågan var alltid när det skulle införas, inte om.

I sin interimsrapport från 2009 uppgav Europeiska järnvägsbyrån, nedan kallad *byrån*, att det var för tidigt att lämna en rekommendation och att det behövdes mer uppgifter för att man skulle få underlag till diskussioner. I juli 2012 lade byrån fram en rapport med en rekommendation till en övergångsstrategi[7].

I enlighet med byråns rekommendation anser kommissionen att det nuvarande regelverket är tillräckligt moget för en gradvis övergång till ett ”gemensamt säkerhetsintyg”. Med detta mål i sikte behöver de nationella säkerhetsmyndigheternas roll ses över och ansvarsområdena mellan dem och byrån omfördelas.

Ändringen av järnvägssäkerhetsdirektivet ger också en möjlighet att anpassa texten till utvecklingen på järnvägsmarknaden, där nya ekonomiska aktörer eller enheter har inrättats. Lärdomarna av allvarliga järnvägsolyckor visar att dessa aktörer kan få ett viktigt ansvar när det gäller säkerheten. Tidigare kunde de vertikalt integrerade järnvägsföretagen internt kontrollera kvaliteten i samtliga processer, exempelvis underhållet av rullande materiel eller lastningsåtgärder. Den nuvarande trenden att lägga ut verksamheter eller tjänster på entreprenad medför att nya aktörer framträder som står under ett ökande ekonomiskt och finansiellt tryck, medan den interna kontrollen minskar. Detta kan få effekter för säkerheten,

4 EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.
5 EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.
6 EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.
7 *Recommendation on the migration to a single EU safety certificate*, ERA/REC/10/2011, 3.7.2012.

såvida inte en ny metod för övervakning införs med hjälp av avtal eller andra arrangemang, för att säkerställa att alla berörda aktörer genomför åtgärder för riskhantering.

Ett annat viktigt skäl till att ändra texten rör de nationella bestämmelserna om hantering av säkerhetsproblem. En arbetsgrupp för denna fråga har inrättats och dess slutsatser beaktas i detta förslag.

Andra ändringar av texten avser följande:

- Ett klargörande av befintliga bestämmelser och nya definitioner, med syfte att förbättra överensstämmelsen med liknande bestämmelser i direktiv XX om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (nedan kallat *driftskompatibilitetsdirektivet*).
- Uppdateringar till följd av lagstiftningens utveckling: bestämmelser om nationella regler och hänvisningar till kommittéförfaranden och delegerade akter.
- Redaktionella ändringar: konsolidering av tidigare ändringar av direktivtexten, omnumrering av artiklar och bilagor, borttagande av obsoleta bestämmelser och hänvisningar till andra delar av det fjärde järnvägspaketet.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

GD transport och rörlighet utarbetade en konsekvensbedömning till stöd för lagstiftningsförslag om att förbättra det gemensamma europeiska järnvägsområdets effektivitet och konkurrenskraft när det gäller driftskompatibilitet och säkerhet.

En ledningsgrupp för konsekvensbedömningen inrättades i juni 2011. Samtliga generaldirektoratet inbjöds att delta, men de huvudsakliga intressenterna är GD Näringsliv, GD Sysselsättning, socialpolitik och inkludering, Generalsekretariatet, Rättstjänsten, GD Personal och säkerhet, GD Forskning och innovation, GD Budget, GD Regionalpolitik, GD Energi och GD Utvidgning.

Kommissionens avdelningar har kontinuerligt diskuterat utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet med sektorsföreträdare. Under 2010 och 2011 gjorde de också en efterhandsutvärdering av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av byrån.

För att bistå kommissionen med att bedöma förslagets effekter fick en extern konsult i uppdrag att göra en studie till stöd för konsekvensbedömningen och genomföra ett riktat samråd med berörda parter.

Det riktade samrådet med berörda parter inleddes med en internetenkät den 18 november 2011, som avslutades den 30 december 2011. Därpå följde intervjuer med de viktigaste berörda parterna samt ett seminarium med berörda parter i februari 2012.

Med hänsyn till förslagets tekniska karaktär ägde inget offentligt samråd rum. Kommissionen har dock försäkrat sig om att alla berörda parter har konsulterats i god tid och att diskussionerna har täckt alla viktiga aspekter av förslaget.

Mer uppgifter om konsekvensbedömningen och resultatet av samrådet med berörda parter ges i konsekvensbedömningsrapporten[8].

[8] Arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer lagstiftningsförslag om att undanröja kvarvarande administrativa och tekniska hinder i fråga om driftskompatibilitet och säkerhet på EU:s järnvägsmarknad.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

I detta avsnitt ges detaljerade kommentarer och förklaringar till de viktiga ändringarna av direktivtexten. Redaktionella och självklara ändringar kommenteras ej.

KAPITEL I

Artikel 1: inga kommentarer.

Artikel 2: ändring av tillämpningsområdet så att det blir förenligt med driftskompatibilitetsdirektivet.

Artikel 3: nya definitioner och ett fåtal ändringar för att förbättra överensstämmelsen med liknande definitioner i driftskompatibilitetsdirektivet.

KAPITEL II

Artikel 4: klargörande av roller och ansvarsområden för samtliga aktörer i järnvägssektorn, med hänsyn till den senaste utvecklingen av marknaden och regelverket.

Artiklarna 5, 6 och 7: uppdateringar med hänsyn till utvecklingen av regelverket.

Artikel 8: ändring av bestämmelserna om nationella regler med hänsyn till utvecklingen av regelverket (antagande av TSD) och anpassning för att överensstämma med driftskompatibilitetsdirektivet.

Artikel 9: inga kommentarer.

KAPITEL III

Artikel 10: införande av ett system med ett gemensamt säkerhetsintyg för järnvägsföretag som ersätter det tidigare systemet med säkerhetsintyg och dess två delar: ”del A” och ”del B”.

Artikel 11: ändring till följd av övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg, med beaktande av byråns nya roll.

Artikel 12: tidigare artikel 11 utan några större ändringar.

Artikel 13: inga kommentarer.

Artiklarna 14 och 15: omnumrering av tidigare artikel 14a med uppdateringar.

Tidigare artikel 15: obsolet.

KAPITEL IV

Artiklarna 16–18: ändringar till följd av de nationella säkerhetsmyndigheternas nya roll i övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg och omfördelning av ansvarsområden mellan dem och byrån.

KAPITEL V

Artikel 19: inga kommentarer.

Artikel 20: klargörande för att betona samarbetet mellan det nationella utredningsorganet och rättsliga myndigheter vid utredning av en olycka.

Artiklarna 21–25: inga kommentarer.

KAPITEL VI

Artikel 26: ny bestämmelse om delegerade akter med hänsyn till att fördraget om Europeiska unionens funktionssätt trätt i kraft.

Artikel 27: ändring av kommittéförfarandet med hänsyn till att fördraget om Europeiska unionens funktionssätt trätt i kraft.

Artikel 28: tidigare artikel 31 med uppdateringar.

Artikel 29: tidigare artikel 32 utan kommentarer.

Tidigare artikel 26: obsolet.

De tidigare artiklarna 29 och 30 i direktiv 2004/49/EG rör ändringar av direktiven 95/18/EG respektive 2001/14/EG. De blir obsoleta när omarbetningen av det första järnvägspaketet, där dessa två direktiv upphävs, träder i kraft.

Artikel 30: övergångsbestämmelser.

Artikel 31: ny artikel om den roll som yttranden och rekommendationer från byrån kommer att spela.

Artikel 32: tidigare artikel 33 med klargöranden när det gäller införlivande.

Artikel 33: upphävande av direktiv 2004/49/EG, som omarbetas.

Artikel 34: tidigare artikel 34 om ikraftträdande, med ändringar.

Artikel 35: tidigare artikel 35 om adressater, med ändringar.

BILAGA I: tidigare bilaga I, med några ändringar.

Tidigare BILAGA II: obsolet, efter ändringar av de nationella reglerna.

Tidigare BILAGA III: obsolet, efter införandet av en genomförandeakt.

Tidigare BILAGA IV: obsolet, efter införandet av systemet med ett gemensamt EU-säkerhetsintyg.

Tidigare BILAGA V: obsolet, efter införandet av en genomförandeakt.

Ny BILAGA II: jämförelsetabell.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

2013/0016 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV

om järnvägssäkerhet

(Omarbetning)

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av ⌦ fördraget om Europeiska unionens funktionssätt ⌫ ~~Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen~~, särskilt artikel ~~71.1~~ ⌦ 91.1 ⌫ ~~i detta~~,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag[1],

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[2],

med beaktande av Regionkommittés yttrande[3],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

⇩Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 1 (anpassad)

~~För att fullfölja insatserna att skapa en gemensam marknad för järnvägstrafiken, som inleddes genom rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar[4], är det nödvändigt att inrätta en gemensam ramlagstiftning för säkerheten på järnvägarna. Medlemsstaterna har fram till nu utarbetat sina säkerhetsbestämmelser och säkerhetsstandarder enligt egna tekniska och driftsmässiga mönster. Samtidigt har skillnader i principer, tillvägagångssätt och kultur gjort det svårt att övervinna tekniska hinder och etablera internationell trafikverksamhet.~~

⇩ ny

(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[5] har ändrats väsentligt flera gånger. Med anledning av nya ändringar bör det av tydlighetsskäl omarbetas.

⇩Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 2 (anpassad)

~~Genom direktiv 91/440/EEG, rådets direktiv 95/18/EG av den 19 juni 1995 om tillstånd för järnvägsföretag[6] samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av~~

---

1 EUT C, , s. .

2 EUT C, , s. .

3 EUT C, , s. .

4 ~~EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).~~

5 EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

6 ~~EGT L 143, 27.6.1995, s. 70. Direktivet ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG (EGT L 75, 15.3.2001, s. 26).~~

~~den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg[7] tas de första stegen mot en reglering av den europeiska marknaden för järnvägstrafik genom att marknaden öppnas för internationell godstrafik. Säkerhetsbestämmelserna har dock visat sig vara otillräckliga, och det kvarstår skillnader mellan säkerhetskraven, vilket hindrar järnvägstrafiken i gemenskapen från att fungera optimalt. Det är särskilt viktigt att harmonisera säkerhetsbestämmelsernas innehåll, säkerhetsintygen för järnvägsföretag, säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning.~~

⇩ ny

(2) Direktiv 2004/49/EG upprättade ett gemensamt regelverk för järnvägssäkerhet genom att harmonisera säkerhetsbestämmelsernas innehåll, utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag, de nationella säkerhetsmyndigheternas uppgifter och ansvarsområden samt rutinerna för olycksutredning. För att fullfölja arbetet med att upprätta en inre marknad för järnvägstransport behöver emellertid direktivet ses över grundligt.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 3 (anpassad)

~~Tunnelbanor, spårvägar och andra järnvägssystem för lätt trafik omfattas i många medlemsstater av lokala eller regionala säkerhetsbestämmelser, dvs. tillsynen utövas ofta av lokala eller regionala myndigheter, och de omfattas då inte av kraven på gemenskapsomfattande driftskompatibilitet och tillståndsgivning. För spårvägar gäller dessutom ofta lagstiftning om vägtrafiksäkerhet, och de kan därför inte helt och hållet täckas in av bestämmelserna om järnvägssäkerhet. Av dessa skäl, och i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget, bör medlemsstaterna ha möjlighet att undanta sådana lokala järnvägssystem från detta direktivs räckvidd.~~

⇩ ny

(3) Tunnelbanor, spårvägar och snabbspårvägssystem omfattas i många medlemsstater av lokala eller regionala säkerhetsbestämmelser, vilket innebär att tillsynen ofta utövas av lokala eller regionala myndigheter, och de omfattas då inte av kraven på driftskompatibilitet eller tillståndsgivning i unionen. För spårvägar gäller dessutom ofta lagstiftning om vägtrafiksäkerhet, och de kan därför inte helt och hållet täckas in av bestämmelserna om järnvägssäkerhet. Av dessa skäl bör sådana lokala järnvägssystem undantas från detta direktivs tillämpningsområde. Detta bör inte hindra medlemsstaterna från att på frivillig basis tillämpa direktivets bestämmelser på lokala järnvägssystem, om de finner detta lämpligt.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 4 (anpassad)

~~Säkerhetsnivåerna inom gemenskapens järnvägssystem är i allmänhet höga, särskilt i jämförelse med dem som gäller för vägtrafik. Det är viktigt att säkerhetsnivån åtminstone~~

---

[7] ~~EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet ändrat genom kommissionens beslut 2002/844/EG (EGT L 289, 26.10.2002, s. 30).~~

~~upprätthålls under den pågående strukturomvandlingen som innebär att olika funktioner, som tidigare var integrerade inom ett och samma järnvägsföretag, lösgörs och att självregleringen inom järnvägssektorn i allt större utsträckning ersätts av offentlig reglering. Säkerheten bör förbättras ytterligare i takt med den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, när det är rimligen genomförbart och under hänsynstagande till järnvägstrafikens konkurrenskraft.~~

⇩ ny

(4) Säkerhetsnivåerna inom unionens järnvägssystem är i allmänhet höga, särskilt i jämförelse med dem som gäller för vägtrafik. Säkerheten bör förbättras ytterligare i takt med den tekniska och vetenskapliga utvecklingen, när det är rimligen genomförbart och med hänsyn till den väntade förbättringen av järnvägstrafikens konkurrenskraft.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

(5) Huvudaktörerna i ~~Alla de som driver~~ järnvägssystemet, dvs. infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag, bör ha fullt ansvar för säkerheten i sina respektive delar av systemet. När så är lämpligt bör de samarbeta om åtgärder för riskhantering. Medlemsstaterna bör göra klar åtskillnad mellan detta omedelbara säkerhetsansvar och den uppgift att tillhandahålla nationell ramlagstiftning och utöva tillsyn över samtliga operatörers ~~operatörernas~~ säkerhetsresultat som ankommer på ⌦ de nationella ⌫ säkerhetsmyndigheterna.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 6 (anpassad)

~~Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar för att trafikera järnvägssystemet utesluter inte att andra aktörer, såsom tillverkare, underhållsleverantörer, tillhandahållare av vagnar, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter tar ansvar för sina produkter eller tjänster i enlighet med bestämmelserna i rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg[8] och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg[9], eller annan relevant gemenskapslagstiftning.~~

⇩ ny

(6) Infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags ansvar för att trafikera järnvägssystemet utesluter inte att andra aktörer, såsom tillverkare, transportörer, avsändare, fyllare, lastare, enheter med ansvar för underhåll, underhållsleverantörer, tillhandahållare av vagnar, tjänsteleverantörer och upphandlande enheter tar ansvar för sina produkter eller tjänster. För att undvika risken för att aktörer inte tar sitt ansvar bör varje relevant aktör bli ansvarig för sin särskilda process. När det gäller frågan huruvida fordon är kördugliga bör varje aktör i järnvägssystemet vara ansvarig för att alla relevanta

[8] ~~EGT L 235, 17.9.1996, s. 6.~~
[9] ~~EGT L 110, 20.4.2001, s. 1.~~

uppgifter på ett fullständigt och sanningsenligt sätt överlämnas till de andra aktörerna. Detta gäller särskilt uppgifter om fordonets status och historia, underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 7 (anpassad)

~~Säkerhetskraven för de transeuropeiska järnvägsnätens delsystem fastställs i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG. I dessa direktiv fastställs det emellertid inte några gemensamma krav på systemnivå, och de innehåller inte heller några ingående bestämmelser om reglering, hantering och tillsyn när det gäller säkerhetsfrågor. När delsystemens minimisäkerhetsnivåer har fastställts genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet kommer det att bli ännu viktigare att fastställa säkerhetsmål även på systemnivå.~~

⇩ ny

(7) Varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll bör säkerställa att dess entreprenörer och andra parter genomför åtgärder för riskhantering. För detta ändamål bör de tillämpa de metoder för övervakning som anges i de gemensamma säkerhetsmetoderna. Deras entreprenörer bör fås att använda denna process med hjälp av avtalsvillkor. Eftersom sådana avtalsvillkor är en viktig del av järnvägsföretagens och infrastrukturförvaltarnas säkerhetsstyrningssystem bör järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare röja sina avtalsvillkor när Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrån*) eller den nationella säkerhetsmyndigheten begär det inom ramen för dess tillsyn.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 8 (anpassad)

~~Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder bör införas stegvis så att en hög säkerhetsnivå kan upprätthållas och, vid behov samt i den mån det är rimligen genomförbart, förbättras. De bör tillhandahålla hjälpmedel för bedömning av säkerhetsnivån och operatörernas säkerhetsresultat, såväl på gemenskapsnivå som i de enskilda medlemsstaterna.~~

⇩ ny

(8) Gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder har införts stegvis för att upprätthålla en hög säkerhetsnivå och, vid behov samt i den mån det är rimligen genomförbart, höja den. De bör tillhandahålla hjälpmedel för bedömning av operatörernas säkerhetsnivå och resultat, såväl på EU-nivå som i de enskilda medlemsstaterna. Gemensamma säkerhetsindikatorer har fastställts för att man ska kunna bedöma om systemen uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen och för att underlätta övervakningen av järnvägssäkerheten.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 9 (anpassad)

~~Informationen om järnvägssystemens säkerhet är knapp och i allmänhet inte offentlig. Det är således nödvändigt att fastställa gemensamma säkerhetsindikatorer för att kunna bedöma om~~

~~systemet uppfyller de gemensamma säkerhetsmålen och underlätta kontrollen av järnvägssäkerheten. Nationella definitioner av gemensamma säkerhetsindikatorer får emellertid tillämpas under en övergångsperiod och vederbörlig hänsyn bör därför tas till i vilken utsträckning gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna har utarbetats när den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål utformas.~~

⇩ ny

(9) Nationella bestämmelser, ofta baserade på nationella tekniska standarder, har gradvis ersatts med bestämmelser som baseras på gemensamma standarder, fastställda med hjälp av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (nedan kallade *TSD:er*). För att undanröja hindren för driftskompatibilitet bör mängden nationella bestämmelser minska som ett resultat av att omfattningen av TSD:erna utvidgas till hela unionens järnvägssystem och av att öppna punkter i TSD:erna avslutas. För detta ändamål bör medlemsstaterna hålla sitt system med nationella bestämmelser uppdaterat, ta bort obsoleta bestämmelser och informera kommissionen och byrån om detta.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 10 (anpassad)

~~Nationella säkerhetsbestämmelser, som ofta baseras på nationella tekniska standarder, bör successivt ersättas av bestämmelser som vilar på gemensamma standarder fastställda genom tekniska specifikationer för driftskompatibilitet. Införandet av nya nationella bestämmelser som inte baseras på gemensamma standarder bör begränsas i största möjliga utsträckning. Nya nationella bestämmelser bör överensstämma med gemenskapslagstiftningen och underlätta övergången till en gemensam modell för arbetet med järnvägssäkerhet. Samråd med alla berörda parter bör därför ske innan en medlemsstat antar en nationell säkerhetsbestämmelse som kräver en högre säkerhetsnivå än de gemensamma säkerhetsmålen. I sådana fall bör detta nya utkast till bestämmelse granskas av kommissionen som bör fatta ett beslut om det visar sig att det nya utkastet till bestämmelse inte överensstämmer med gemenskapslagstiftningen eller att det används för godtycklig diskriminering eller förtäckta begränsningar av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna.~~

⇩ ny

(10) Med tanke på det successiva undanröjandet av hindren för driftskompatibilitet i järnvägssystemet och den tid som följaktligen krävs för antagande av TSD:er, bör åtgärder vidtas för att undvika en situation där medlemsstater antar nya nationella bestämmelser eller inleder projekt som ökar olikheterna i det befintliga systemet. Säkerhetsstyrningssystemet är det erkända verktyget för att förebygga olyckor och järnvägsföretag har skyldighet att vidta omedelbara korrigerande åtgärder för att förebygga att olyckor upprepas. Medlemsstaterna bör inte minska järnvägsföretagens ansvar genom att införa nya nationella bestämmelser omedelbart efter en olycka.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 11 (anpassad)

~~Den nuvarande situationen, i vilken nationella säkerhetsbestämmelser fortfarande spelar en roll, bör ses som en övergång, som i sista hand kommer att leda till en situation där europeiska bestämmelser gäller.~~

⇩ ny

(11) Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör vid utövandet av sina förpliktelser och uppfyllandet av sitt ansvar använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller EU-krav och innehåller gemensamma delar. Byrån och den berörda medlemsstatens nationella säkerhetsmyndighet bör informeras om säkerheten och genomförandet av säkerhetsstyrningssystemet.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 12 (anpassad)

~~Utarbetandet av gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer, liksom behovet av att underlätta det arbete som skall leda till en gemensam modell för arbetet med järnvägssäkerhet, kräver tekniskt stöd på gemenskapsplanet. Europeiska järnvägsbyrån, som inrättas genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004[10], har fått i uppgift att utfärda rekommendationer om gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsindikatorer och om ytterligare harmoniseringsåtgärder, samt att kontrollera järnvägssäkerhetens utveckling inom gemenskapen.~~

⇩ ny

(12) För att trygga en hög nivå på järnvägssäkerheten och likvärdiga villkor för samtliga järnvägsföretag bör dessa omfattas av samma säkerhetskrav. Ett järnvägsföretag med trafiktillstånd bör inneha ett säkerhetsintyg för att få tillträde till järnvägsinfrastrukturen. Säkerhetsintyget bör visa att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och kan uppfylla tillämpliga säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser. För internationell trafik bör det räcka att säkerhetsstyrningssystemet godkänns vid ett tillfälle för hela EU.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 13 (anpassad)

~~Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag bör vid utövandet av sina förpliktelser och uppfyllandet av sitt ansvar använda sig av ett säkerhetsstyrningssystem som uppfyller gemenskapens krav och innehåller gemensamma delar. Information om säkerheten och införandet av säkerhetsstyrningssystemet bör överlämnas till respektive medlemsstats säkerhetsmyndighet.~~

[10] ~~Se sidan 3 i detta nummer av EUT.~~

⇩ ny

(13) Harmoniserade metoder grundade på direktiv 2004/49/EG har införts för att tillämpas på järnvägsföretag och nationella säkerhetsmyndigheter när det gäller övervakning, bedömning av överensstämmelse, tillsyn, riskvärdering och riskbedömning. Detta regelverk är tillräckligt moget för en gradvis övergång till ett ”gemensamt säkerhetsintyg” som är giltigt i hela unionen. Övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg bör medföra att järnvägssystemet blir mer ändamålsenligt och effektivt genom att den minskar de administrativa bördorna för järnvägsföretagen.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 14 (anpassad)

~~I säkerhetsstyrningssystemet bör hänsyn tas till att rådets direktiv 89/391/EG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet[11], och tillhörande enskilda direktiv av betydelse i sammanhanget, äger full tillämplighet på skyddet av järnvägsanställdas hälsa och säkerhet. I säkerhetsstyrningssystemet bör även hänsyn tas till bestämmelserna i rådets direktiv 96/49/EG av den 23 juli 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om transport av farligt gods på järnväg[12].~~

⇩ ny

(14) Ett gemensamt säkerhetsintyg bör utfärdas på grundval av bevisning för att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem. För att sådan bevisning ska anses föreligga kan det krävas inte bara inspektioner på plats hos järnvägsföretaget utan även kontinuerlig tillsyn för att bedöma om järnvägsföretaget fortsätter att tillämpa säkerhetsstyrningssystemet efter att ha beviljats ett gemensamt säkerhetsintyg.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 15 (anpassad)

~~För tryggandet av en hög nivå på järnvägssäkerheten och likvärdiga villkor för samtliga järnvägsföretag bör företagen omfattas av samma säkerhetskrav. Säkerhetsintyget bör visa att järnvägsföretaget har inrättat sitt säkerhetsstyrningssystem och kan uppfylla tillämpliga säkerhetsstandarder och säkerhetsbestämmelser. För den internationella trafiken bör det vara tillräckligt att säkerhetsstyrningssystemet är godkänt i en medlemsstat, och att godkännandet ges giltighet i hela gemenskapen. Om däremot nationella bestämmelser följs, bör ytterligare certifiering krävas i varje medlemsstat. Slutmålet bör vara att införa ett gemensamt säkerhetsintyg som gäller inom hela gemenskapen.~~

11 ~~EGT L 183, 29.6.1989, s. 1.~~

12 ~~EGT L 235, 17.9.1996, s. 25. Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 2003/29/EG (EUT L 90, 8.4.2003, s. 47).~~

⇩ ny

(15) Varje infrastrukturförvaltare bör ha ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion och underhålls och drivs på ett säkert sätt. Infrastrukturförvaltaren bör omfattas av ett krav på att den nationella säkerhetsmyndigheten beviljar ett tillstånd avseende dennes säkerhetsstyrningssystem och efterlevnad av andra bestämmelser för att uppfylla säkerhetskraven.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 16 (anpassad)

~~Förutom de säkerhetskrav som fastställs i säkerhetsintyget måste järnvägsföretag med tillstånd följa nationella krav, som skall vara förenliga med gemenskapslagstiftningen och tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt, avseende hälsa, säkerhet, sociala förhållanden, inbegripet rättsliga bestämmelser om körtid, och arbetstagares och konsumenters rättigheter enligt bestämmelserna i artiklarna 6 och 12 i direktiv 95/18/EG.~~

⇩ ny

(16) Certifiering av ombordpersonal utgör ofta ett oöverstigligt hinder för nya marknadsaktörer. Medlemsstaterna bör säkerställa att resurser för utbildning och certifiering av ombordpersonal som behövs för att uppfylla kraven enligt nationella bestämmelser finns tillgängliga för järnvägsföretag som avser att trafikera nätet i fråga.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 17 (anpassad)

~~Varje infrastrukturförvaltare har ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift. Parallellt med säkerhetsintyget för järnvägsföretag bör infrastrukturförvaltaren bli föremål för ett säkerhetstillstånd från säkerhetsmyndighetens sida när det gäller säkerhetsstyrningssystemet och andra bestämmelser för att uppfylla säkerhetskraven.~~

⇩ ny

(17) Enheter med ansvar för underhåll bör kunna certifieras för godsvagnar. Om sådana enheter är infrastrukturförvaltare bör denna certifiering ingå i förfarandet för säkerhetstillstånd. Ett intyg som utfärdas till en sådan enhet bör garantera att alla underhållskrav enligt detta direktiv är uppfyllda för varje godsvagn som enheten ansvarar för. Intyget bör vara giltigt i hela unionen och bör utfärdas av ett organ som kan granska enhetens underhållssystem. Certifieringsorganet bör kunna genomföra sina kontroller i hela unionen, eftersom godsvagnar ofta används i internationell trafik och eftersom enheter med ansvar för underhållet kan vilja använda verkstäder som är etablerade i flera medlemsstater.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 18 (anpassad)

~~Medlemsstaterna bör göra insatser för att stödja järnvägsföretag som ansöker om tillträde till marknaden. Medlemsstaterna bör framför allt lämna information och utan dröjsmål handlägga ansökningar om säkerhetsintyg. För järnvägsföretag är det viktigt att förfarandena är lika i de olika medlemsstaterna. Även om säkerhetsintyget under överskådlig framtid kommer att ha nationella inslag bör det ändå vara möjligt att harmonisera de delar av intyget som är gemensamma och underlätta utarbetandet av en gemensam mall för intygen.~~

⇩ ny

(18) De nationella säkerhetsmyndigheterna bör när det gäller organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara helt oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, sökande enheter och upphandlande enheter. De bör utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt och samarbeta med byrån för att upprätta ett gemensamt järnvägsområde och samordna sina kriterier för beslutsfattande. Av effektivitetsskäl kan två eller flera medlemsstater besluta att slå samman sina respektive nationella säkerhetsmyndigheter när det gäller personal och resurser.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 19 (anpassad)

~~Certifiering av ombordpersonal och tillstånd till ibruktagande av redan godkänd rullande materiel på olika nationella järnvägsnät utgör ofta oöverstigliga hinder för nya marknadsaktörer. Medlemsstaterna bör säkerställa att resurser för utbildning och certifiering av ombordpersonal som behövs för att uppfylla kraven enligt nationella bestämmelser finns tillgängliga för järnvägsföretag som ansöker om ett säkerhetsintyg. Ett gemensamt förfarande bör inrättas när det gäller tillstånd till ibruktagande av redan godkänd rullande materiel.~~

⇩ ny

(19) När en nationell säkerhetsmyndighet ombeds utöva tillsyn över ett järnvägsföretag som är etablerat i flera medlemsstater bör byrån underrätta de övriga berörda nationella säkerhetsmyndigheterna om detta och sörja för nödvändig samordning av tillsynsverksamheten.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 20 (anpassad)

~~Kör- och vilotider för tågförare och annan tågpersonal som utför säkerhetsuppgifter har stor betydelse för järnvägssystemets säkerhetsnivå. Dessa aspekter omfattas av artiklarna 137-139 i fördraget och är redan föremål för förhandlingar mellan arbetsmarknadens parter i den branschvisa dialogkommitté som inrättats i enlighet med kommissionens beslut 98/500/EG~~[13]~~.~~

[13] ~~Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 21 (anpassad)

~~Utvecklingen av ett säkert järnvägssystem inom gemenskapen förutsätter att villkoren för beviljande av förarbevis till tågförare och säkerhetspersonal ombord harmoniseras; kommissionen har tillkännagivit sin avsikt att inom kort lägga fram ytterligare lagförslag om detta. När det gäller annan personal som utför säkerhetskritiska uppgifter finns de kvalifikationer som krävs för dem redan specificerade i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 22 (anpassad)

~~Som ett inslag i den nya gemensamma ramlagstiftningen för järnvägssäkerhet bör nationella myndigheter med uppgift att reglera och utöva tillsyn över järnvägssäkerheten inrättas i samtliga medlemsstater. För att underlätta samarbetet mellan dessa myndigheter på gemenskapsnivå bör samma minimikrav gälla i fråga om deras arbetsuppgifter och ansvar. De nationella säkerhetsmyndigheterna bör åtnjuta en hög grad av självständighet. De bör utföra sina uppgifter på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att bidra till skapandet av ett gemensamt järnvägssystem inom gemenskapen och samarbeta för att samordna sina principer för beslutsfattande, särskilt med avseende på utfärdandet av säkerhetsintyg för järnvägsföretag som bedriver internationell trafik.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 23 (anpassad)

(~~23~~20) Det är sällsynt med allvarliga järnvägsolyckor. De kan emellertid få katastrofala följder och skapa oro bland allmänheten när det gäller järnvägssystemets säkerhetsnivå. Alla sådana olyckor bör därför utredas ur säkerhetssynpunkt för att undvika att de upprepas, och resultaten från utredningarna bör offentliggöras. Andra olyckor och tillbud ⌦ bör också bli föremål för säkerhetsutredningar, när de ⌫ kan vara klara signaler om risker för allvarliga olyckor ~~och bör utredas i säkerhetssyfte även de, när så erfordras~~.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 24

(~~24~~21) En säkerhetsutredning bör hållas åtskild från en rättslig utredning av samma tillbud och utredarna bör ges tillgång till bevisning och vittnen. Utredningen bör utföras av ett permanent organ, som är självständigt i förhållande till aktörerna inom järnvägssektorn. Organet bör fungera på ett sätt som förhindrar intressekonflikter och varje eventuell inblandning i orsakerna till de händelser som utreds. Framför allt bör dess funktionella oberoende inte påverkas, om det har en nära koppling till den nationella säkerhetsmyndigheten eller det organ som reglerar järnvägsverksamheten när det gäller organisation och rättslig struktur. Utredningarna bör utföras med så stor öppenhet som möjligt. Utredningsorganet bör för varje händelse inrätta en utredningsgrupp med erforderlig sakkunskap för att kartlägga de omedelbara och bakomliggande orsakerna.

⇩ ny

(22) För att utredningsorganet ska bli mer effektivt och kunna fullgöra sina uppgifter bör det snarast möjligt få tillträde till olycksplatser, vid behov i nära samarbete med rättsliga myndigheter. Utredningsrapporter och eventuella resultat och rekommendationer ger viktig information som kan användas för att förbättra järnvägssäkerheten ytterligare och bör offentliggöras på unionsnivå. De som säkerhetsrekommendationerna riktar sig till bör vidta åtgärder och rapportera dessa till utredningsorganet.

(23) Medlemsstaterna bör fastställa påföljdsbestämmelser som är tillämpliga på överträdelser av detta direktiv och se till att dessa bestämmelser tillämpas. Påföljderna bör vara effektiva, proportionella och avskräckande.

(24) Eftersom målen för de åtgärder som föreslås i detta direktiv, dvs. att samordna verksamheten i medlemsstaterna för att reglera och utöva tillsyn över säkerheten, att utreda olyckor och att fastställa gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsindikatorer och enhetliga krav på gemensamma säkerhetsintyg, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan uppnås bättre på unionsnivå, kan Europeiska unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 25 (anpassad)

~~Utredningsrapporter och eventuella resultat och rekommendationer ger viktig information som kan användas för att förbättra järnvägssäkerheten ytterligare, och de bör offentliggöras på gemenskapsnivå. De som säkerhetsrekommendationerna riktar sig till bör vidta åtgärder och åtgärderna återrapporteras till utredningsorganet.~~

⇩ ny

(25) I syfte att komplettera och ändra vissa icke-väsentliga delar av detta direktiv, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget delegeras till kommissionen med avseende på gemensamma säkerhetsmetoder och översyn av dem samt översyn av gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma säkerhetsmål. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. Kommissionen bör, då den förbereder och utarbetar delegerade akter, se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.

(26) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av detta direktiv bör kommissionen ges genomförandebefogenheter i fråga om krav på säkerhetsstyrningssystemet och dess delar, översyn av systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar och utvidgning av det till annan rullande materiel och det huvudsakliga innehållet i rapporter om utredning av olyckor och tillbud. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av

allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter[14].

(27) Skyldigheten att införliva detta direktiv med nationell lagstiftning bör endast gälla de bestämmelser som utgör en innehållsmässig ändring i förhållande till tidigare direktiv. Skyldigheten att införliva de oförändrade bestämmelserna följer av det tidigare direktivet.

(28) Detta direktiv bör inte påverka medlemsstaternas skyldigheter när det gäller tidsfristerna för införlivande med nationell lagstiftning av de direktiv som anges i del B i bilaga IV.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 26 (anpassad)

~~Eftersom målen för den föreslagna åtgärden – att samordna verksamheten i medlemsstaterna för att reglera och utöva tillsyn över säkerheten och utreda olyckor samt att på gemenskapsplanet införa gemensamma säkerhetsmål, gemensamma säkerhetsmetoder, gemensamma säkerhetsindikatorer och gemensamma krav på säkerhetsintyg – inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av åtgärdens stora omfattning, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 27 (anpassad)

~~De åtgärder som är nödvändiga för genomförandet av detta direktiv bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som skall tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter[15].~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 28 (anpassad)

~~Detta direktiv syftar till att omorganisera och sammanföra relevant gemenskapslagstiftning om järnvägssäkerhet. Följaktligen bör de bestämmelser om järnvägsföretagens säkerhetsintyg som tidigare fanns i direktiv 2001/14/EG upphävas tillsammans med samtliga hänvisningar till säkerhetsintyg. Direktiv 95/18/EG innehåller krav på driftpersonalens säkerhetskvalifikationer och säkerhet för rullande materiel, vilka omfattas av kraven på säkerhetsintyg i det här direktivet, varför de inte längre bör ingå i tillståndskraven. Ett järnvägsföretag med trafiktillstånd bör inneha ett säkerhetsintyg för att beviljas tillträde till järnvägsinfrastrukturen.~~

---

[14] EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

[15] ~~EGT L 184, 17.7.1999, s. 23.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 skäl 29 (anpassad)

~~Medlemsstaterna bör fastställa påföljdsbestämmelser som är tillämpliga på överträdelser av detta direktiv och se till att dessa bestämmelser tillämpas. Påföljderna måste vara effektiva, proportionella och avskräckande.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Syfte

~~Syftet med detta direktiv är~~ ⌦ I detta direktiv anges bestämmelser för ⌫ att se till att säkerheten på ~~gemenskapens~~ ⌦ unionens ⌫ järnvägar utvecklas och förbättras och att tillträde till marknaden för spårbundna tjänster underlättas genom följande åtgärder:

a) Harmonisering av regleringssystemen i medlemsstaterna.

b) Fastställande av ansvarsfördelningen mellan aktörerna ⌦ inom järnvägssystemet ⌫ .

c) Utarbetande av gemensamma säkerhetsmål och säkerhetsmetoder i syfte att ~~öka harmoniseringen~~ ⇨ successivt undanröja behovet ⇦ av nationella bestämmelser.

d) Krav på att ⇨ det för ⇦ varje medlemsstat ~~skall~~ inrättas en ⌦ nationell ⌫ säkerhetsmyndighet och ett organ för utredning av olyckor och tillbud.

e) Fastställande av gemensamma principer för hantering, reglering och tillsyn när det gäller järnvägssäkerheten.

Artikel 2

~~Räckvidd~~ Tillämpningsområde

1. Detta direktiv ska tillämpas på medlemsstaternas järnvägssystem, som får indelas i strukturella och funktionella delsystem. Direktivet omfattar säkerhetskrav för systemet som helhet, bland annat säker infrastrukturförvaltning och säker drift av trafiken samt samspelet mellan järnvägsföretag ⇨ , ⇦ ~~och~~ infrastrukturförvaltare ⇨ och andra aktörer inom järnvägssystemet ⇦.

2. ⇨Följande system ingår inte i detta direktivs tillämpningsområde: ⇦

~~Medlemsstaterna får undanta följande från detta direktivs tillämpningsområde:~~

a) Tunnelbanor, spårvägar och ~~andra~~ snabbspårvägssystem.

b) Nät som är funktionellt helt åtskilda från resten av järnvägssystemet och endast är avsedda för persontransport i lokal-, stads- eller förortstrafik samt järnvägsföretag som enbart använder dessa nät.

⌦ 3. Medlemsstaterna får undanta följande från tillämpningsområdet för de bestämmelser som de antar för att genomföra detta direktiv: ⌫

a~~c~~) Privatägd järnvägsinfrastruktur ⇨ och fordon som endast används på sådan infrastruktur, när denna ⇦ enbart finns till för ägarens egen ~~som används enbart för infrastrukturförvaltarens egen~~ godstrafik.

⇨ b) Infrastruktur och fordon avsedda att användas uteslutande för lokala eller historiska ändamål eller turiständamål. ⇦

🡻2008/110/EG artikel 1.1

~~d) Museimateriel som utnyttjar nationella nät, under förutsättning att den uppfyller nationella säkerhetsregler och säkerhetsföreskrifter för att säkerställa att dessa fordon ska kunna rulla säkert.~~

~~e) Musei- och turistjärnvägar som utnyttjar sina egna nät, inbegripet verkstäder, fordon och personal.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

Artikel 3

Definitioner

I detta direktiv gäller följande definitioner ~~används följande beteckningar med de betydelser som här anges~~:

~~a) *järnvägssystem*: samtliga strukturella och funktionella delsystem, såsom de definieras i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG, samt förvaltning och drift av systemet som helhet.~~

⇩ ny

a) *järnvägssystem*: unionens järnvägssystem enligt definitionen i artikel 2 i direktiv [xx om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen].

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~b) *infrastrukturförvaltare*: organ eller företag som framför allt ansvarar för inrättande och underhåll av järnvägsinfrastruktur eller delar av den, enligt definitionen i artikel 3 i direktiv 91/440/EEG, vilket även kan omfatta förvaltning av kontroll- och säkerhetshanteringssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter i ett järnvägsnät eller en del av ett nät kan tilldelas olika organ eller företag.~~

⇩ ny

b) *infrastrukturförvaltare*: en infrastrukturförvaltare enligt definitionen i artikel 2 i direktiv 2001/14/EG[16].

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

c) *järnvägsföretag*: järnvägsföretag enligt definitionen i ⇨ artikel 2 i ⇦ direktiv 2001/14/EG, samt andra offentliga eller privata företag vars verksamhet består i att tillhandahålla gods- och/eller persontrafik på järnväg med krav på att företaget ska sörja för traktion (dragkraft); här innefattas även företag som endast tillhandahåller traktion.

d) *tekniska~~t~~ specifikation~~er~~ för driftskompatibilitet (TSD)*: en specifikation~~er~~ som varje delsystem eller del av ett sådant omfattas av för att de grundläggande kraven ska uppfyllas och för att järnvägssystemets driftskompatibilitet~~en~~ ska tryggas ~~hos det transeuropeiska~~ järnvägssystemen ~~för höghastighetståg och för konventionella tåg~~ i enlighet med ~~direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.~~ ⇨ artikel 2 i direktiv xx ⇦ ⇨ om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen. ⇦

e) *gemensamma säkerhetsmål*: den lägsta säkerhetsnivå som måste uppnås för olika delar av järnvägssystemet (som system för konventionella tåg, höghastighetståg, längre järnvägstunnlar eller linjer som enbart används för godstrafik) och för systemet i dess helhet, uttryckt i kriterier för en acceptabel risknivå.

~~f) *gemensamma säkerhetsmetoder*: metoder som skall utarbetas för beskrivning av hur säkerhetsnivåer samt uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav skall bedömas.~~

⌦ f) *gemensamma säkerhetsmetoder*: metoder för bedömning av säkerhetsnivåer och för uppnåendet av säkerhetsmål och uppfyllandet av andra säkerhetskrav. ⌫

g) ⌦ *nationell* ⌫ *säkerhetsmyndighet*: nationellt organ som har tilldelats uppgifter med anknytning till järnvägssäkerhet i enlighet med detta direktiv eller något ~~binationellt~~ organ som ⌦ flera av ⌫ medlemsstaterna anförtrott dessa uppgifter för att uppnå en enhetlig säkerhetsordning ~~om specialiserad gränsöverskridande infrastruktur~~.

h) *nationella* ~~säkerhets~~*bestämmelser*: alla ⇨ bindande ⇦ bestämmelser som innehåller ~~krav på~~ järnvägssäkerhetsrelaterade ⇨ eller tekniska krav ⇦ och som har införts på medlemsstatsnivå och är tillämpliga på ~~mer än en~~ järnvägsföretag ⇨ , ⇦ oavsett vilket organ som har utfärdat dem.

i) *säkerhetsstyrningssystem*: organisation och åtgärder som införts av en infrastrukturförvaltare eller ~~en~~ett järnvägsföretag för att trygga en säker verksamhet.

j) *utredningsledare*: en person som ansvarar för organisation, utförande och övervakning av en utredning.

[16] EGT L 75, 15.3.2001, s. 29.

k) *olycka*: en oönskad eller ouppsåtlig plötslig händelse, eller en viss följd av sådana händelser, som får skadliga följder; olyckor indelas i följande kategorier: kollisioner, urspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse, bränder och övriga olyckor.

l) *allvarlig olycka*: varje form av tågkollision eller tågurspårning som resulterar i att minst en person dödas eller att minst fem personer skadas allvarligt eller i omfattande skador på rullande materiel, infrastruktur eller miljön, och varje annan liknande olycka med uppenbara konsekvenser för regleringen av järnvägssäkerheten eller säkerhetshanteringen; med *omfattande skador* ⌦ enligt ovan ⌫ avses skador vars kostnad utredningsorganet omedelbart kan uppskatta till sammanlagt minst 2 miljoner euro.

m) *tillbud*: händelse som inte utgör en olycka eller allvarlig olycka, men som har samband med tågtrafiken och påverkar säkerheten i verksamheten.

n) *utredning*: en process som utförs i syfte att förebygga olyckor och tillbud och som omfattar insamling och analys av information, slutsatser, däribland fastställande av orsaker och, vid behov ~~i förekommande fall~~, utformning av säkerhetsrekommendationer.

o) *orsaker*: handling, underlåtenhet, händelser eller omständigheter, eller en kombination, som har lett till en olycka eller ett tillbud.

~~p) byrån: Europeiska järnvägsbyrån, dvs. gemenskapens byrå med uppgift att ansvara för säkerhet och driftskompatibilitet inom järnvägssektorn.~~

⇩ ny

p) *snabbspårvägar*: ett system för spårbunden transport i städer och/eller förorter, med lägre kapacitet och hastigheter än järnvägs- och tunnelbanesystem för tung trafik, men med högre kapacitet och hastigheter än spårvägssystem. Snabbspårvägssystem kan ha ett eget körfält eller dela det med vägtrafik och utbyter vanligtvis inte fordon med långväga person- eller godstrafik.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

q) *anmälda organ*: organ som ansvarar för att bedöma driftskompatibilitetskomponenternas överensstämmelse och lämplighet eller för att utvärdera ~~EG:s~~ EG:s förfarande för kontroll av delsystemen~~, enligt definitionen i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG~~.

r) *driftskompatibilitetskomponent*: grundläggande komponent, grupp av komponenter, konstruktionsdel eller komplett utrustning som integrerats eller är avsedd att integreras i ett delsystem~~,~~ som driftskompatibiliteten i järnvägssystemet ~~för höghastighetståg eller konventionella tåg~~ är direkt eller indirekt beroende av, enligt definitionen i ⇨ artikel 2 i direktiv xx om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen ⇦ ~~direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG~~. ~~Begreppet ”komponent” omfattar såväl materiella objekt som immateriella objekt, såsom programvara.~~

↓2008/110/EG artikel 1.2 (anpassad) ⇨ ny

s) *fordonsinnehavare*: den person eller enhet som, i egenskap av ägare av eller nyttjanderättshavare till ett fordon, använder fordonet som ett transportmedel och är registrerad som sådan i det nationella fordonsregister ~~(NVR)~~ som avses ~~i artikel 33 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008~~ ⌦ i artikel 43 i direktiv XX ⌫ om driftskompatibiliteten hos ~~gemenskapens~~ järnvägssystemet inom Europeiska unionen ~~(omarbetning)~~[17] ~~(nedan kallat järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet)~~.

t) *enhet som ansvarar för underhåll*: den enhet som har ansvar för underhållet av ett fordon och är registrerad som sådan i ⌦ det nationella fordonsregistret ⌫ ~~NVR~~.

u) *fordon*: ett järnvägsfordon som trafikerar järnvägslinjer på egna hjul ⇨ i en fast eller flexibel tågsammansättning ⇦, med eller utan dragkraft. Ett fordon består av ett eller flera strukturella och funktionella delsystem ~~eller delar av sådana delsystem~~.

⇩ ny

v) *tillverkare*: en fysisk eller juridisk person som tillverkar en driftskompatibilitetskomponent eller ett delsystem, eller låter utforma eller tillverka en sådan komponent eller ett sådant delsystem, och som marknadsför komponenten eller delsystemet under eget namn eller under eget varumärke.

w) *avsändare*: ett företag som avsänder varor, för egen räkning eller för en tredje parts räkning.

x) *lastare*: ett företag som lastar förpackade varor, däribland farligt gods, små behållare eller flyttbara tankar på en vagn eller en container, eller som lastar en container, bulkcontainer, MEG-container, tankcontainer eller flyttbar tank på en vagn.

y) *fyllare*: ett företag som lastar varor, däribland farligt gods, i en tank (cisternvagn, vagn med avmonterbar tank, flyttbar tank eller tankcontainer) på en vagn, i en stor container eller liten behållare för transport i bulk, eller på en batterivagn eller i en MEG-container.

[17] ~~EUT L 191, 18.7.2008, s. 1.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

KAPITEL II

UTVECKLING OCH HANTERING AV SÄKERHET

Artikel 4

⇨Roller för olika aktörer inom järnvägssystemet när det gäller att utveckla och förbättra ⇦ ~~Utveckling och förbättring av~~ järnvägssäkerhet<u>en</u>

1. Medlemsstaterna ⇨ och byrån ⇦ ska se till att järnvägssäkerheten upprätthålls generellt och att den, i den mån detta är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättras med beaktande av utvecklingen av ~~gemenskapslagstiftningen~~ ⌦ unionslagstiftningen ⌫ och tekniska och vetenskapliga framsteg, och att förebyggande av allvarliga olyckor prioriteras.

~~Medlemsstaterna skall se till att säkerhetsbestämmelser fastställs, tillämpas och upprätthålls på ett öppet och icke-diskriminerande sätt för att främja skapandet av ett gemensamt europeiskt järnvägstransportsystem.~~

~~2. Medlemsstaterna skall se till att behovet av systemaspekter beaktas i samband med åtgärder för utveckling och förbättring av säkerheten på järnvägarna.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
➔1 2008/110/EG artikel 1.3
⇨ ny

<u>2.</u> Medlemsstaterna ska se till att ansvaret för en säker drift av järnvägssystemet och riskhanteringen för detsamma läggs på infrastrukturförvaltarna och järnvägsföretagen, varvid de ska vara skyldiga att

<u>a)</u> genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, i samarbete med varandra där det är lämpligt,

<u>b)</u> tillämpa ⌦ unionsbestämmelser och ⌫ nationella ~~säkerhets~~bestämmelser ~~och säkerhetsstandarder~~<u>,</u> och

<u>c)</u> inrätta säkerhetsstyrningssystem i enlighet med detta direktiv.

Utan att det inverkar på det civilrättsliga skadeståndsansvar som följer av medlemsstaternas rättsliga bestämmelser ska varje infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvara för sina respektive delar av systemet och för en säker drift av dessa, inklusive materielförsörjning och upphandling av tjänster, gentemot användare, kunder, berörd personal och tredje part. ⇨Riskerna i samband med tredje parters verksamhet ska också beaktas i infrastrukturförvaltarnas och järnvägsföretagens säkerhetsstyrningssystem. ⇦

<u>3</u>~~4~~. ~~Oberoende av ovanstående skall alla~~ ⌦ Varje ⌫ tillverkare, underhållsleverantör~~er~~, ➔1 fordonsinnehavare ← ~~tillhandahållare av vagnar~~, tjänsteleverantör~~er~~ och upphandlande enhet~~er~~ ⌦ ska se till ⌫ ~~vara ansvariga för~~ att rullande materiel, anläggningar, utrustning och materiel samt tjänster levereras i enlighet med <u>angivna</u> ~~föreskrivna~~ krav och

användningsvillkor så att järnvägsföretag och/eller infrastrukturförvaltare kan använda dem på ett säkert sätt.

⇩ ny

4. Alla aktörer som har en roll av betydelse för säkerhetsåtgärder ska genomföra nödvändiga åtgärder för riskhantering, vid behov tillsammans med andra aktörer. Utöver järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska följande aktörer innefattas:

(a) Enheter med ansvar för underhåll av fordon.

(b) Avsändare, lastare och fyllare som har en roll av betydelse för säker lastning.

(c) Tillverkare som har ett ansvar för utformning och tillverkning av säkra järnvägsfordon, delar, komponenter eller konstruktionsdelar till fordon, järnvägsinfrastruktur, kraftförsörjningssystem och markbaserade trafikledningssystem, samt för att utfärda preliminär underhållsdokumentation för ett fordon.

5. Varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll ska säkerställa att dess entreprenörer genomför åtgärder för riskhantering. För detta ändamål ska varje järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enhet med ansvar för underhåll tillämpa de gemensamma metoder för övervakningsprocesser som anges i förordning (EU) nr 1078/2012[18]. Deras entreprenörer ska fås att tillämpa denna process med hjälp av avtalsvillkor. På begäran av byrån eller den nationella säkerhetsmyndigheten ska järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter med ansvar för underhåll röja sina avtalsvillkor.

6. En aktör inom järnvägssystemet som upptäcker en säkerhetsrisk avseende fel, bristande överensstämmelse i konstruktionen eller bristande funktion i den tekniska utrustningen, inbegripet dem i strukturella delsystem, ska rapportera dessa risker till andra delaktiga parter så att de kan vidta de korrigerande åtgärder som krävs för att säkerställa att säkerhetsnivån i järnvägssystemet kontinuerligt upprätthålls.

7. Om järnvägsföretag använder varandras fordon ska samtliga aktörer utbyta alla uppgifter som är relevanta för en säker drift. Detta ska innefatta uppgifter om fordonets status och historia, uppgifter i underhållsjournaler, lastningsåtgärders spårbarhet och fraktsedlar. Uppgifterna ska vara så detaljerade att ett järnvägsföretag kan bedöma riskerna med att använda fordonet i fråga.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

Artikel 5

Gemensamma säkerhetsindikatorer

1. För att göra det lättare att bedöma hur de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och för att övervaka den allmänna utvecklingen av järnvägssäkerheten ska medlemsstaterna samla in information om gemensamma säkerhetsindikatorer med hjälp av de årsrapporter från nationella säkerhetsmyndigheterna som avses i artikel 18.

[18] EUT L 320, 17.11.2012, s. 8.

~~Det första referensåret för de gemensamma säkerhetsindikatorerna skall vara 2006, vilket skall tas upp i den årsrapport som läggs fram året därpå.~~

De gemensamma säkerhetsindikatorerna ska fastställas i enlighet med bilaga I.

⇩ ny

2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter enligt artikel 26 med avseende på översyn av bilaga I, särskilt för att uppdatera de gemensamma säkerhetsindikatorerna med hänsyn till den tekniska utvecklingen och för att ändra de gemensamma metoderna för att beräkna kostnaderna för olyckor.

🡻2008/110/EG artikel 1.4 (anpassad)

~~2. Före den 30 april 2009 ska bilaga I ses över, särskilt i syfte att inkludera gemensamma definitioner av de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av kostnaderna för olyckor. Denna åtgärd, som avser att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

Artikel 6

Gemensamma säkerhetsmetoder

🡻2008/110/EG artikel 1.5 a (anpassad)

~~1. En första uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som åtminstone omfattar de metoder som anges i punkt 3 a, ska antas av kommissionen före den 30 april 2008. De ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.~~

~~En andra uppsättning gemensamma säkerhetsmetoder, som omfattar de återstående metoder som anges i punkt 3, ska antas av kommissionen före den 30 april 2010. De ska offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning.~~

~~Dessa åtgärder, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

🡻 Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

~~2. Förslag till gemensamma säkerhetsmetoder och till omarbetade sådana skall utarbetas av byrån enligt mandat som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.~~

~~Förslag till gemensamma säkerhetsmetoder skall bygga på genomgång av befintliga metoder i medlemsstaterna.~~

~~3~~1. I de gemensamma säkerhetsmetoderna ska det anges hur ⌦ säkerhetsnivåerna, ⌫ uppnåendet av säkerhetsmålen och uppfyllandet av andra säkerhetskrav ska bedömas, genom utformning och fastställande av följande:

a) Metoder för riskvärdering och riskbedömning.

b) Metoder för bedömning av överensstämmelse med krav i säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd utfärdade i enlighet med artiklarna 10 och 11.

↓2008/110/EG artikel 1.5 b

~~c) Metoder, i den mån de ännu ej omfattas av TSD, för kontroll av att de strukturella delsystemen i järnvägssystemet drivs och underhålls i enlighet med väsentliga krav på detta område.~~

⇩ ny

c) De metoder för tillsyn som ska användas av nationella säkerhetsmyndigheter och de metoder för övervakning som ska användas av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och enheter med ansvar för underhåll.

d) Varje annan metod för någon process inom säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå.

↓2008/110/EG artikel 1.5 c

~~4. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska regelbundet ses över med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och medlemsstaternas skyldigheter enligt artikel 4.1. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

⇩ ny

2. Kommissionen ska ge byrån i uppdrag att utarbeta de nya gemensamma säkerhetsmetoder som avses i punkt 1 d, att se över och uppdatera samtliga gemensamma säkerhetsmetoder med beaktande av teknisk utveckling eller samhällsutveckling och att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen.

Vid utarbetandet av rekommendationerna ska byrån beakta användares och berörda parters synpunkter. Rekommendationerna ska innefatta en rapport om resultaten av detta samråd och en rapport där effekterna av de nya gemensamma säkerhetsmetoder som ska antas bedöms.

3. De gemensamma säkerhetsmetoderna ska ses över regelbundet, med beaktande av erfarenheterna av deras tillämpning, järnvägssäkerhetens övergripande utveckling och behovet av att generellt upprätthålla och, när det är rimligen genomförbart, kontinuerligt förbättra säkerheten.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att i enlighet med artikel 26 anta delegerade akter om fastställande av gemensamma säkerhetsmetoder och reviderade gemensamma säkerhetsmetoder.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

5. Medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella ~~säkerhets~~bestämmelser som behövs med anledning av antagandet av de gemensamma säkerhetsmetoderna och ~~omarbetningar~~översyner av dessa.

Artikel 7

Gemensamma säkerhetsmål

~~1. Gemensamma säkerhetsmål skall utformas, antas och omarbetas i enlighet med förfarandena i denna artikel.~~

~~2. Förslag till gemensamma säkerhetsmål och till omarbetade sådana skall utarbetas av byrån enligt mandat som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.~~

↓2008/110/EG artikel 1.6 a (anpassad)

~~3. Den första uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på en utvärdering av befintliga mål och befintlig säkerhetsnivå i medlemsstaterna och ska säkerställa att den nuvarande trafiksäkerhetsnivån inom järnvägssystemet inte sänks i någon medlemsstat. Den ska antas av kommissionen före 30 april 2009 och offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

~~Den andra uppsättningen förslag till gemensamma säkerhetsmål ska bygga på erfarenheterna av den första uppsättningen gemensamma säkerhetsmål och genomförandet av dessa. Den ska avspegla alla prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare. Den ska antas av kommissionen före 30 april 2011 och offentliggöras i Europeiska unionens officiella tidning. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

1.~~4.~~ I de gemensamma säkerhetsmålen ska de lägsta säkerhetsnivåer fastställas som i varje medlemsstat måste ~~uppfyllas~~ ⌦ uppnås ⌫ i järnvägssystemets olika delar och i systemet i dess helhet, uttryckta i kriterier för en acceptabel risknivå i fråga om följande:

a) Sådana individrisker som passagerare, personal, ~~=~~ däribland entreprenörers personal, ~~=~~ plankorsningstrafikanter och övriga utsätts för~~,~~ och, utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, individrisker som ~~obehöriga personer på järnvägsområdet~~ ⌦ inkräktare ⌫ ~~och övriga~~ utsätts för.

b) Samhällsrisker.

⇩ ny

2. Kommissionen ska ge byrån i uppdrag att utarbeta reviderade gemensamma säkerhetsmål och att lämna relevanta rekommendationer till kommissionen.

3. De gemensamma säkerhetsmålen ska ses över regelbundet, med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. De reviderade gemensamma säkerhetsmålen ska återspegla de prioriterade områden där säkerheten behöver förbättras ytterligare.

4. Kommissionen ska ges befogenhet att i enlighet med artikel 26 anta delegerade akter om fastställande av reviderade gemensamma säkerhetsmål.

🡻2008/110/EG artikel 1.6 b (anpassad)

~~5. De gemensamma säkerhetsmålen ska regelbundet ses över med beaktande av järnvägssäkerhetens övergripande utveckling. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, bland annat genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

5.~~6~~ Medlemsstaterna ska företa alla de ändringar i sina nationella ~~säkerhets~~bestämmelser som behövs för att åtminstone ~~uppfylla~~uppnå de gemensamma säkerhetsmålen och eventuella ~~omarbetade~~reviderade gemensamma säkerhetsmål, i överensstämmelse med de tidsplaner för genomförandet som bifogas dessa. De ska anmäla dessa bestämmelser till kommissionen i enlighet med artikel 8~~.3~~.

Artikel 8

Nationella ~~säkerhets~~bestämmelser

~~När medlemsstaterna tillämpar detta direktiv skall de fastställa bindande nationella säkerhetsbestämmelser och se till att de offentliggörs och tillhandahålls infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, dem som ansöker om säkerhetsintyg samt dem som ansöker om säkerhetstillstånd på ett klart språk som kan förstås av de berörda parterna.~~

⇩ ny

1. Medlemsstaterna får fastställa nya nationella bestämmelser enbart i följande fall:

a) När bestämmelser om befintliga säkerhetsmetoder inte omfattas av en gemensam säkerhetsmetod.

b) När en brådskande förebyggande åtgärd krävs, särskilt till följd av en olycka.

Medlemsstaterna ska se till att behovet av ett systeminriktat tillvägagångssätt beaktas i de nationella bestämmelserna.

2. När en medlemsstat avser att införa en ny nationell bestämmelse ska den till byrån och kommissionen anmäla ett utkast till den bestämmelsen, med användning av ett lämpligt it-system enligt artikel 23 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen].

3. Om byrån blir medveten om att en nationell bestämmelse, oavsett om den anmälts eller ej, har blivit överflödig eller oförenlig med någon gemensam säkerhetsmetod eller annan unionslagstiftning som antagits efter det att den nationella bestämmelsen börjat tillämpas, ska det förfarande som anges i artikel 22 i förordning (EU) nr …/… [byråförordningen] tillämpas.

4. Medlemsstaterna ska se till att nationella bestämmelser görs tillgängliga gratis och på ett språk som kan förstås av alla berörda parter.

5. Nationella bestämmelser som anmälts i enlighet med denna artikel ska inte omfattas av det anmälningsförfarande som anges i direktiv 98/34/EG.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

~~2. Före den 30 april 2005 skall medlemsstaterna underrätta kommissionen om alla tillämpliga nationella säkerhetsbestämmelser som är i kraft, i enlighet med bilaga II, och ange deras tillämpningsområde.~~

~~Underrättelsen skall dessutom innehålla information om bestämmelsernas huvudsakliga innehåll med hänvisning till rättsakterna, lagstiftningens form och vilket organ eller vilken organisation som ansvarar för dess offentliggörande.~~

~~3. Senast fyra år efter det att detta direktiv har trätt i kraft skall byrån utvärdera hur de nationella säkerhetsbestämmelserna offentliggörs och tillhandahålls i enlighet med punkt 1. Byrån skall också rekommendera kommissionen lämpliga åtgärder för offentliggörande av dessa bestämmelser för att göra informationen mer lättillgänglig för användarna.~~

~~4. Medlemsstaterna skall genast till kommissionen anmäla alla ändringar av de säkerhetsbestämmelser som anmälts och alla nya sådana bestämmelser som kan komma att antas, såvida inte en bestämmelse enbart avser tillämpningen av TSD.~~

~~5. För att det skall införas så få nya specifika nationella bestämmelser som möjligt och därigenom förhindra uppkomsten av ytterligare hinder, och med siktet inställt på en successiv harmonisering av säkerhetsbestämmelserna, skall kommissionen övervaka medlemsstaternas införande av nya nationella bestämmelser.~~

~~6. Om en medlemsstat, efter det att gemensamma säkerhetsmål antagits, ämnar införa en ny nationell säkerhetsbestämmelse enligt vilken det krävs en högre säkerhetsnivå än i de gemensamma säkerhetsmålen eller om en medlemsstat ämnar införa en ny nationell säkerhetsbestämmelse som kan påverka verksamhet som på denna medlemsstats territorium bedrivs av järnvägsföretag från andra medlemsstater, skall medlemsstaten i god tid rådgöra med alla berörda parter och förfarandet i punkt 7 skall tillämpas.~~

~~7. Medlemsstaten skall lägga fram utkastet till den nya säkerhetsbestämmelsen med skälen för dess införande för kommissionen för behandling.~~

~~Om kommissionen finner att säkerhetsbestämmelsen i utkastet är oförenlig med de gemensamma säkerhetsmetoderna eller med uppnåendet av åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen eller att den utgör godtycklig diskriminering eller förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna, skall ett beslut riktat till den berörda medlemsstaten antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.~~

~~Om kommissionen starkt tvivlar på att säkerhetsbestämmelsen i utkastet är förenlig med de gemensamma säkerhetsmetoderna eller med uppnåendet av åtminstone de gemensamma säkerhetsmålen eller anser att den utgör godtycklig diskriminering eller förtäckt begränsning av järnvägstransporterna mellan medlemsstaterna, skall kommissionen omedelbart informera~~

~~den berörda medlemsstaten, som skall skjuta upp antagandet, ikraftträdandet eller genomförandet av bestämmelsen tills ett beslut, inom sex månader, antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.~~

Artikel 9

Säkerhetsstyrningssystem

1. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska inrätta säkerhetsstyrningssystem för att se till att järnvägssystemet åtminstone kan uppfylla de gemensamma säkerhetsmålen, att det överensstämmer med ~~de nationella säkerhetsbestämmelser som avses i artikel 8 och bilaga II och~~ de säkerhetskrav som fastställs i TSD:er samt att tillämpliga delar av de gemensamma säkerhetsmetoderna ⌦ och de bestämmelser som anmälts enligt artikel 8 ⌫ tillämpas.

2. Säkerhetsstyrningssystemet ska uppfylla kravende ~~krav och innehålla de delar som fastställs i bilaga III,~~ med anpassning till den utövade verksamhetens art, omfattning och andra förhållanden. Med hjälp av systemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagens verksamhet ger upphov till tryggas, däribland underhåll och materielförsörjning samt anlitande av entreprenörer. Utan att det påverkar befintliga nationella och internationella regler om skadeståndsansvar, ska i säkerhetsstyrningssystemet också, i tillämpliga och rimliga fall, beaktas de risker som uppstår som ett resultat av andra parters verksamhet.

⇩ ny

Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter fastställa säkerhetsstyrningssystemets beståndsdelar. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.2.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

3. Infrastrukturförvaltare ska se till att deras säkerhetsstyrningssystem är sådant att effekterna av den trafik som bedrivs på järnvägsnätet av olika järnvägsföretag beaktas och att det skapas förutsättningar för alla järnvägsföretag att kunna bedriva trafik i enlighet med TSD:er, nationella ~~säkerhets~~bestämmelser och de villkor som föreskrivs i deras säkerhetsintyg. ~~Säkerhetsstyrningssystemet skall dessutom vara utformat~~ ⌦ Säkerhetsstyrningssystemet ska utformas ⌫ så att infrastrukturförvaltarens rutiner för nödsituationer samordnas med alla järnvägsföretag som använder dess infrastruktur.

4. Infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ska senast den 30 juni varje år till ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten överlämna en säkerhetsrapport om det närmast föregående kalenderåret. Säkerhetsrapporten ska innehålla följande uppgifter:

a) Information om hur organisationens samlade säkerhetsmål är uppfyllda och om resultatet av säkerhetsplanerna.

b) Utarbetandet av nationella säkerhetsindikatorer och av de gemensamma säkerhetsindikatorer som fastställs i bilaga I, i den utsträckning detta är av betydelse för den rapporterande organisationen.

c) Resultaten av den interna säkerhetsrevisionen.

d) Synpunkter på brister och fel i järnvägsdrift och infrastrukturförvaltning som skulle kunna vara av betydelse för ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ ny

KAPITEL III

UTFÄRDANDE AV SÄKERHETSINTYG OCH SÄKERHETSTILLSTÅND

Artikel 10

~~Säkerhetsintyg~~ ⇨ Gemensamt säkerhetsintyg ⇦

⇩ ny

1. Enbart järnvägsföretag som innehar ett gemensamt säkerhetsintyg ska få tillträde till järnvägsinfrastrukturen.

2. Byrån ska bevilja ett gemensamt säkerhetsintyg på grundval av bevisning för att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och uppfyller kraven i TSD:er och annan relevant lagstiftning i fråga om riskhantering och ett säkert tillhandahållande av transporttjänster på nätet.

3. Det gemensamma säkerhetsintyget ska ange den typ av järnvägsdrift och dess omfattning som täcks av intyget. Intyget ska vara giltigt för likvärdig drift i hela unionen.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~1. För att beviljas tillträde till järnvägsinfrastruktur skall ett järnvägsföretag inneha ett säkerhetsintyg i enlighet med detta kapitel. Säkerhetsintyget får omfatta en medlemsstats hela järnvägsnät eller endast en begränsad del av nätet.~~

🡻2008/110/EG artikel 1.7 a

~~Syftet med säkerhetsintyget är att styrka att järnvägsföretaget har inrättat ett säkerhetsstyrningssystem och är i stånd att uppfylla krav i TSD och annan tillämplig gemenskapslagstiftning samt i nationella säkerhetsbestämmelser för att ha riskerna under kontroll och tillhandahålla transporttjänster på järnvägsnätet på ett säkert sätt.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Säkerhetsintyget skall innehålla följande:~~

~~a) Ett intyg om godkännande av järnvägsföretagets säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 och bilaga III.~~

↓2008/110/EG artikel 1.7 b

~~b) Ett säkerhetsintyg som visar att åtgärder vidtagits av järnvägsföretaget i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för att tillhandahålla dess tjänster på järnvägsnätet i fråga på ett säkert sätt. Dessa krav får omfatta tillämpning av TSD och nationella säkerhetsbestämmelser, inbegripet operativa regler för nätverket, godkännande av personalintyg och godkännande att använda de fordon som järnvägsföretaget använder. Säkerhetsintyget ska baseras på den dokumentation som järnvägsföretaget överlämnat i enlighet med bilaga IV.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3. Säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget först etablerar sin verksamhet skall utfärda intyget i enlighet med punkt 2.~~

~~I intyget enligt punkt 2 skall typ och omfattning av den aktuella järnvägsdriften specificeras. Intyget enligt punkt 2 a skall äga giltighet inom hela gemenskapen för likvärdiga järnvägstransporter.~~

~~4. Säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget planerar ytterligare järnvägstransporter skall utfärda det ytterligare nationella intyg som krävs i enlighet med punkt 2 b.~~

⇩ ny

4. Tre månader innan ett järnvägsföretag inleder ny trafik ska det till den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten tillhandahålla bevisning för följande:

a) Att järnvägsföretaget kommer att följa reglerna för drift, inbegripet de nationella bestämmelser som det tillhandahållits enligt artikel 8.4, och utvärdera säkerheten i dess trafik, varvid det ska beakta kraven i kommissionens förordning (EG) nr 352/2009[19] och säkerställa att samtliga risker hanteras i dess säkerhetsstyrningssystem och att det vidtar alla nödvändiga åtgärder för säker drift.

b) Att järnvägsföretaget har vidtagit nödvändiga åtgärder för samarbete och samordning med infrastrukturförvaltarna för det eller de nät där företaget avser att bedriva trafik.

c) Att järnvägsföretaget har vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa säker trafik.

d) Att järnvägsföretaget har ett tillstånd som utfärdats i enlighet med rådets direktiv 95/18/EG[20].

e) Att typen och omfattningen av dess avsedda trafik motsvarar det som anges i dess gemensamma säkerhetsintyg.

[19] EUT L 108, 29.4.2009, s. 4.
[20] EGT L 143, 27.6.1995, s. 70.

Om den nationella säkerhetsmyndigheten har tvivel rörande uppfyllandet av ett eller flera villkor ska den begära mer uppgifter från järnvägsföretaget. Detta utbyte får dock inte medföra att inledningen av driften skjuts upp eller fördröjs. Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner bevisning för att ett eller flera villkor inte är uppfyllda ska den hänskjuta ärendet till byrån, som ska vidta lämpliga åtgärder, däribland återkallelse av intyget.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ ny

5. Det gemensamma ~~S~~säkerhetsintyget~~n~~ ska förnyas när järnvägsföretaget ansöker om detta, åtminstone vart femte år. Det ska uppdateras helt eller delvis närhelst verksamhetens typ eller omfattning ändrar sig väsentligt.

Innehavaren av det gemensamma ~~S~~säkerhetsintyget~~s innehavare~~ ska utan dröjsmål underrätta ⇨ byrån ⇦ ~~den behöriga säkerhetsmyndigheten~~ om alla viktigare ändringar av villkoren i ~~den relevanta delen av~~ det gemensamma säkerhetsintyget. Innehavaren ska dessutom underrätta ⇨ byrån ⇦ ~~den behöriga myndigheten~~ när nya personalkategorier eller nya sorters rullande materiel införs.

⇨ Byrån ⇦ ~~Säkerhetsmyndigheten~~ får kräva att ~~den relevanta delen av~~ det gemensamma säkerhetsintyget ska ~~omarbetas~~ ses över till följd av väsentliga ändringar ⇨ av ⇦ ~~i~~ säkerhetslagstiftningen.

~~6. Om säkerhetsmyndigheten finner att en innehavare inte längre uppfyller villkoren för ett intyg som den har utfärdat, skall den återkalla den delen, a och/eller b i intyget, och motivera sitt beslut. En säkerhetsmyndighet som har återkallat ett ytterligare nationellt intyg utfärdat enligt punkt 4 skall omgående underrätta den säkerhetsmyndighet som utfärdat intyget enligt punkt 2 a om sitt beslut.~~

~~Likaså skall en säkerhetsmyndighet återkalla ett säkerhetsintyg om det visar sig att innehavaren av intyget inte har utnyttjat det för avsett ändamål under året efter utfärdandet.~~

⇩ ny

6. Om en nationell säkerhetsmyndighet konstaterar att en innehavare av ett gemensamt säkerhetsintyg inte längre uppfyller villkoren för intyget, ska den begära att byrån återkallar intyget. Byrån får återkalla det gemensamma säkerhetsintyget, med angivande av skälen till sitt beslut. Byrån ska omedelbart underrätta alla nationella säkerhetsmyndigheter för de nät på vilka järnvägsföretaget bedriver trafik.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ ny

7~~6~~. ⇨ Byrån ⇦ ~~Säkerhetsmyndigheten~~ ska inom en månad underrätta ~~byrån~~ ⇨ de nationella säkerhetsmyndigheterna ⇦ om utfärdande, förnyelse, ändring ~~och~~ eller återkallelse~~ande~~ av ⇨ ett gemensamt ⇦ säkerhetsintyg ~~som avses i punkt 2 a~~. Informationen ska omfatta järnvägsföretagets namn och adress samt intygets utfärdandedag, omfattning och giltighet ~~för intyget, samt~~ och, vid återkallelse~~ande~~, en motivering av beslutet.

~~7. Före den 30 april 2009 skall byrån utvärdera framtagningen av säkerhetsintyg och överlämna en rapport till kommissionen med rekommendationer om en modell för~~

~~övergången till ett gemensamt säkerhetsintyg för hela gemenskapen. Kommissionen skall vidta lämpliga åtgärder till följd av rekommendationen.~~

⇩ ny

8. Byrån ska kontinuerligt övervaka ändamålsenligheten med åtgärderna för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg och de nationella säkerhetsmyndigheternas tillsyn, och ska vid behov lämna rekommendationer till förbättringar till kommissionen. Dessa kan innefatta en rekommendation till en gemensam säkerhetsmetod för en process inom säkerhetsstyrningssystemet som behöver harmoniseras på unionsnivå, i enlighet med artikel 6.1 d.

⇩ ny

Artikel 11

Ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg

1. Ansökningar om gemensamma säkerhetsintyg ska lämnas till byrån. Denna ska fatta ett beslut om ansökan utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla kompletterande uppgifter som begärts av byrån har lämnats. Om den sökande ombeds att lämna kompletterande uppgifter, ska dessa lämnas omgående.

2. Byrån ska lämna en detaljerad vägledning om hur gemensamma säkerhetsintyg ska erhållas. Den ska förteckna alla de krav som har fastställts i enlighet med artikel 10.2 och ska offentliggöra alla relevanta dokument.

3. En vägledning om hur en ansökan ska göras, med en beskrivning och förklaring av kraven för utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg och en förteckning över nödvändiga dokument, ska ställas till de sökandes förfogande gratis. De nationella säkerhetsmyndigheterna ska samarbeta med byrån i fråga om att sprida denna information.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

Artikel ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Säkerhetstillstånd för infrastrukturförvaltare

1. För att få tillstånd att förvalta och driva järnvägsinfrastruktur ska infrastrukturförvaltaren~~n~~ ha ett säkerhetstillstånd från ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där ~~han~~ ⌦ de ⌫ är etablerad~~e~~.

Säkerhetstillståndet ska innehålla ~~följande:~~

~~a) Tillstånd om~~ ett godkännande av infrastrukturförvaltarens säkerhetsstyrningssystem i enlighet med artikel 9 ~~och bilaga III~~ ⌦ , vilket ska innefatta förfaranden och åtgärder för att uppfylla kraven för säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive, i tillämpliga fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering ⌫ .

~~b) Tillstånd om godkännande av de åtgärder som vidtagits av infrastrukturförvaltaren i syfte att uppfylla de särskilda krav som är nödvändiga för säker konstruktion, säkert underhåll och säker drift av järnvägsinfrastrukturen, inklusive, i förekommande fall, underhåll och drift av systemet för trafikstyrning och signalering.~~

2. Säkerhetstillståndet ska förnyas när infrastrukturförvaltaren ansöker om detta, ~~åtminstone~~ ⇨ en gång ⇦ vart femte år. Det ska uppdateras helt eller delvis närhelst väsentliga förändringar görs i infrastrukturen, signaleringen eller kraftförsörjningen eller i fråga om principerna för driften eller underhållet. Säkerhetstillståndets innehavare ska utan dröjsmål underrätta den nationella säkerhetsmyndigheten om alla sådana förändringar.

Den nationella ~~S~~säkerhetsmyndigheten får kräva att säkerhetstillståndet ska ~~omformuleras~~ ses över till följd av väsentliga ändringar i säkerhetslagstiftningen.

Om den nationella säkerhetsmyndigheten finner att en infrastrukturförvaltare med tillstånd inte längre uppfyller villkoren för sitt säkerhetstillstånd, ska den återkalla tillståndet och motivera sitt beslut.

⇩ ny

3. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska fatta ett beslut om en ansökan om säkerhetstillstånd utan dröjsmål och i alla händelser inom fyra månader efter det att alla nödvändiga uppgifter och alla begärda kompletterande uppgifter har lämnats.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~3~~4. Den nationella ~~S~~säkerhetsmyndigheten ska inom en månad underrätta byrån om utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse~~ande~~ av säkerhetstillstånd. Informationen ska omfatta infrastrukturförvaltarens namn och adress~~,~~ samt säkerhetstillståndets utfärdandedag, omfattning och giltighet ~~för säkerhetstillståndet, samt~~ och, vid återkallelse~~ande~~, en motivering av beslutet.

~~*Artikel 12*~~

~~**Ansökningskrav för säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd**~~

~~1. Säkerhetsmyndigheten skall fatta beslut om ansökningar om säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd utan dröjsmål, dock senast fyra månader efter det att alla erforderliga uppgifter, och eventuella ytterligare uppgifter som begärs in av myndigheten, har lämnats in. Om sökanden avkrävs kompletterande information skall han snarast inkomma med sådan information.~~

~~2. För att underlätta etablering av nya järnvägsföretag och inlämnande av ansökningar från järnvägsföretag i andra medlemsstater skall säkerhetsmyndigheten ge ingående vägledning om förfarandet för att erhålla ett säkerhetsintyg. Myndigheten skall förteckna de krav som har fastställts i enlighet med artikel 10.2 och se till att sökanden får tillgång till all relevant dokumentation.~~

~~Särskild vägledning skall ges till järnvägsföretag som ansöker om ett säkerhetsintyg för trafik på en viss begränsad del av en infrastruktur, varvid särskilt de bestämmelser som gäller för ifrågavarande del skall anges.~~

~~3. Vägledning om hur en ansökan skall göras med en beskrivning och förklaring av villkoren för utfärdande av säkerhetsintygen samt en förteckning över de handlingar som skall lämnas in, skall tillhandahållas sökanden avgiftsfritt. Samtliga ansökningar om säkerhetsintyg skall lämnas in på det språk som säkerhetsmyndigheten begär.~~

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

Artikel 13

Tillgång till utbildning

1. Medlemsstaterna ska se till att järnvägsföretag ~~som ansöker om säkerhetsintyg~~ har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning för lokförare och ombordpersonal närhelst sådan utbildning är nödvändig för att bedriva trafik på deras nät eller för att uppfylla säkerhetsintygets krav ⌦ och kraven för att erhålla förarbevis och intyg enligt direktiv 2007/59/EG[21] ⌫ .

De tjänster som erbjuds ~~måste~~ ska innefatta utbildning om nödvändig linjekännedom, trafikregler och instruktioner, signal- och trafikledningssystem samt de rutiner för nödsituationer som tillämpas på de trafikerade linjerna.

Medlemsstaterna ska också se till att infrastrukturförvaltare och deras personal som utför säkerhetskritiska uppgifter har rättvis och icke-diskriminerande tillgång till utbildning.

Om utbildningen inte inbegriper examinering och utfärdande av intyg ska medlemsstaterna se till att järnvägsföretagen har tillgång till sådan certifiering ~~om detta utgör ett krav enligt säkerhetsintyget~~.

Den nationella ~~S~~säkerhetsmyndigheten ska se till att tillhandahållandet av utbildning ~~tillhandahålls~~ eller, i tillämpliga fall, ~~att~~ utfärdandet av intyg uppfyller de ~~säkerhets~~krav som fastställs i ⌦ direktiv 2007/59/EG, ⌫ TSD:er eller de nationella ~~säkerhets~~bestämmelser som avses i artikel 8 ~~och bilaga II~~.

2. Om utbildningen endast erbjuds av ett enda järnvägsföretag eller av infrastrukturförvaltaren, ska medlemsstaten se till att den görs tillgänglig för andra järnvägsföretag till ett rimligt och icke-diskriminerande pris som är kostnadsrelaterat och får inbegripa en vinstmarginal.

3. När järnvägsföretagen anställer nya lokförare, ombordpersonal och personal som utför säkerhetskritiska uppgifter ~~måste~~ ska de kunna ta hänsyn till eventuell utbildning, kompetens och erfarenheter som erhållits tidigare hos andra järnvägsföretag. ~~Berörd~~ Sådan personal ska därför ha rätt att få tillgång till, erhålla kopior av och framlägga alla handlingar som styrker deras utbildning, kompetens och erfarenheter.

4. ~~Varje järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare skall genomgående~~ ⌦ Järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare ska ⌫ vara ansvariga för utbildnings- och kompetensnivån hos ~~den~~ personal som har ~~sådana~~ arbetsuppgifter av betydelse för trafiksäkerheten ~~som avses i artikel 9 och bilaga III~~.

---

[21] EUT L 315, 3.12.2007, s. 51.

↓2008/57/EG artikel 40

↓2008/110/EG artikel 1.8 (anpassad)
⇨ ny

Artikel 14~~a~~

Underhåll av fordon

1. Innan ett fordon tas i bruk eller används i järnvägsnätet ska det tilldelas en enhet som ansvarar för underhåll och denna enhet ska vara registrerad i det nationella fordonsregistret ~~NVR~~ enligt artikel 43~~33~~ i ~~järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet~~ direktiv XX om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

2. Ett järnvägsföretag, en infrastrukturförvaltare eller en fordonsinnehavare kan vara den enhet som ansvarar för underhåll.

3. Utan att det inverkar på ansvaret för järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i fråga om säker drift av ett tåg enligt artikel 4 ska enheten se till att de fordon för vars underhåll den ansvarar är i säkert skick genom ett system för underhåll. I detta syfte ska den enhet som ansvarar för underhåll se till att fordonen underhålls i enlighet med

a) underhållsjournalen för varje fordon,

b) gällande krav, inklusive underhållsregler och TSD-bestämmelser.

Den enhet som ansvarar för underhåll ska själv utföra underhållet eller anlita kontrakterade underhållsverkstäder.

4. När det gäller godsvagnar ska varje enhet som ansvarar för underhåll certifieras av ett organ som ackrediterats eller erkänts i enlighet med ⇨ kommissionens förordning (EU) nr 445/2011[22] ⇦ ~~punkt 5~~, eller av en nationell säkerhetsmyndighet. ~~Ackrediteringsförfarandet ska ske på grundval av kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet, till exempel tillämpliga europeiska standarder i EN 45000-serien.~~ Även erkännandeförfarandet ska grundas på kriterier gällande oberoende, kompetens och opartiskhet.

Om den enhet som ansvarar för underhåll är ~~ett järnvägsföretag eller~~ en infrastrukturförvaltare ska överensstämmelsen med ⇨ förordning (EU) nr 445/2011 ⇦ ~~de krav som ska antas inom ramen för punkt 5~~ kontrolleras av den relevanta nationella säkerhetsmyndigheten i enlighet med de förfaranden som avses i ~~artiklarna~~ ⌦ artikel 12 ⌫ ~~10 och 11~~ och överensstämmelsen ska bekräftas i de intyg som specificeras i dessa förfaranden.

~~5. På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den 24 december 2010 anta en åtgärd för inrättande av ett system för certifiering av den enhet som ansvarar för underhåll för godsvagnar. De intyg som beviljas i enlighet med detta system ska bekräfta att de krav som avses i punkt 3 uppfylls.~~

~~Åtgärden ska omfatta de krav som hänför sig till~~

~~a) det system för underhåll som inrättats av enheten,~~

[22] EUT L 122, 11.5.2011, s. 22.

~~b) formatet och giltigheten för det intyg som enheten beviljats,~~

~~c) kriterierna för ackreditering och erkännande av ett eller flera organ med ansvar att bevilja intyg och säkerställa de kontroller som är nödvändiga för att certifieringssystemet ska fungera,~~

~~d) certifieringssystemets tillämpningsdatum, inklusive en övergångsperiod på ett år för befintliga enheter som ansvarar för underhåll.~~

~~Denna åtgärd, som syftar till att ändra icke-väsentliga delar av detta direktiv genom att komplettera det, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

~~På grundval av en rekommendation från byrån ska kommissionen senast den…24 december 2018 se över denna åtgärd i syfte att inkludera alla fordon och vid behov uppdatera det certifieringssystem som är tillämpligt på godsvagnar.~~

5~~6~~. De intyg som beviljats i enlighet med punkt 4~~5~~ ska vara giltiga i hela ⌦ unionen ⌫ ~~gemenskapen~~.

~~7. Byrån ska utvärdera den certifieringsprocess som genomförts i enlighet med punkt 5 genom att lämna en rapport till kommissionen senast tre år efter det att den relevanta åtgärden trätt i kraft.~~

⇩ ny

6. Senast den 31 maj 2014 ska byrån utvärdera systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll av godsvagnar, undersöka möjligheten att utvidga det systemet till samtliga fordon och lämna en rapport om detta till kommissionen.

7. Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter senast den 24 december 2016 fastställa gemensamma villkor för certifiering av enheter med ansvar för underhåll i fråga om samtliga fordon.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.2.

Det certifieringssystem för godsvagnar som antagits genom förordning (EU) nr 445/2011 ska fortsätta att tillämpas till dess att de genomförandeakter som avses i första stycket har antagits.

🡻2008/110/EG artikel 1.8 (anpassad)
⇨ ny

⌦ Artikel 15 ⌫

⌦Undantag från systemet för certifiering av enheter med ansvar för underhåll ⌫

1~~8~~. Medlemsstaterna kan i följande fall besluta sig för att uppfylla förpliktelserna ~~för~~ att identifiera enheten som ansvarar för underhåll och certifiera denna genom alternativa åtgärder ⇨ i förhållande till det certifieringssystem som fastställs i artikel 14 ⇦:

a) Fordon som är registrerade i ett tredjeland och som underhålls i enlighet med lagstiftningen i detta land.

b) Fordon som används i sådana nät eller på sådana linjer där spårvidden skiljer sig från spårvidden i ~~gemenskapens~~ ⌦ unionens ⌫ huvudjärnvägsnät och för vilka uppfyllandet av de krav som avses i artikel 14.3 ~~punkt 3~~ säkerställs genom internationella avtal med tredjeländer.

c) Fordon som ~~identifieras i~~ ⌦ omfattas av ⌫ artikel 2~~.2,~~ och militärutrustning och specialtransporter för vilka det krävs ett särskilt tillstånd utfärdat av en nationell säkerhetsmyndighet före tjänstens tillhandahållande. I detta fall ska undantag beviljas för perioder vars längd inte överstiger fem år.

2. ~~Sådana alternativa åtgärder~~ ⌦ De alternativa åtgärder som avses i punkt 1 ⌫ ska genomföras genom undantag som beviljas av den behöriga nationella säkerhetsmyndigheten ⌦ eller byrån ⌫ när

a) fordon registreras i enlighet med artikel 43~~33~~ i direktiv XX om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen ~~järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet~~, när det gäller identifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll,

b) säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd beviljas järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare i enlighet med artiklarna 10 och 12~~11~~ i det här direktivet, när det gäller identifieringen ~~och~~ eller certifieringen av den enhet som ansvarar för underhåll.

3. Sådana undantag ska identifieras och motiveras i den årliga säkerhetsrapport som avses i artikel 18 ~~i det här direktivet~~. I sådana fall där det förefaller som om omotiverade säkerhetsrisker tas i ~~gemenskapens~~ ⌦ unionens ⌫ järnvägssystem ska byrån omedelbart informera kommissionen om detta. Kommissionen ska kontakta de berörda parterna och, vid behov, begära att medlemsstaten drar tillbaka sitt beslut om undantag.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

~~*Artikel 15*~~

~~Harmonisering av säkerhetsintyg~~

~~1. Före den 30 april 2009 skall beslut antas om gemensamma harmoniserade krav i enlighet med artikel 10.2 b och bilaga IV och ett gemensamt format för dokument i vilka vägledning ges för ansökan, i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.~~

~~2. Byrån skall rekommendera gemensamma harmoniserade krav och ett gemensamt format för dokument i vilka vägledning ges för ansökan inom ramen för ett mandat som skall antas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.~~

KAPITEL IV

⌦ NATIONELLA ⌫ SÄKERHETSMYNDIGHETER

Artikel 16

Uppgifter

1. Varje medlemsstat ska inrätta en säkerhetsmyndighet. Denna ~~kan vara det ministerium som ansvarar för transportfrågor och den~~ ska beträffande organisation, rättsstruktur och

beslutsfattande vara oberoende av järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare ~~samt,~~ sökande och upphandlande enheter.

⇩ ny

2. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska ha åtminstone följande uppgifter:

a) Att besluta om godkännande att ta i bruk de energi- och infrastrukturrelaterade delsystem som utgör järnvägssystemet i enlighet med artikel 18.2 i direktiv XX om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

b) Att utöva tillsyn av att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel [x] i direktiv [XX] om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

c) Att tilldela ett europeiskt fordonsnummer i enlighet med artikel 42 i direktiv [XX] om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen.

d) Att på begäran av byrån bistå den vid utfärdande, förnyelse, ändring och återkallelse av gemensamma säkerhetsintyg beviljade i enlighet med artikel 10 och kontrollera att de villkor och krav som föreskrivs i dessa är uppfyllda samt att järnvägsföretag bedriver trafik i enlighet med kraven i unionslagstiftning eller nationell lagstiftning.

e) Att utfärda, förnya, ändra och återkalla säkerhetstillstånd beviljade i enlighet med artikel 12 och kontrollera att de villkor och krav som föreskrivs i dessa är uppfyllda samt att infrastrukturförvaltare verkar i enlighet med kraven i unionslagstiftning eller nationell lagstiftning.

f) Att övervaka, främja och, vid behov, kontrollera efterlevnaden av och uppdatera säkerhetsregelverket, inklusive systemet med nationella bestämmelser.

g) Att utöva tillsyn över järnvägsföretag i enlighet med bilaga IV till förordning (EU) nr 1158/2010[23] och förordning (EU) nr 1077/2012[24].

h) Att utöva tillsyn av att fordon vederbörligen registreras i det nationella fordonsregistret och att säkerhetsrelaterad information i det registret är korrekt och hålls aktuell.

3. Den nationella säkerhetsmyndigheten i den medlemsstat där järnvägsföretaget bedriver trafik ska vidta nödvändiga åtgärder för samordning med byrån och andra säkerhetsmyndigheter när det gäller att säkerställa att väsentliga uppgifter om järnvägsföretaget i fråga sprids, särskilt i fråga om kända risker och järnvägsföretagets säkerhetsnivå. Den nationella säkerhetsmyndigheten ska också utbyta information med andra relevanta nationella säkerhetsmyndigheter om den konstaterar att järnvägsföretaget inte vidtar nödvändiga åtgärder för riskhantering.

Den nationella säkerhetsmyndigheten ska omedelbart informera byrån om alla tvivel rörande de säkerhetsnivåer som uppnås av järnvägsföretag under dess tillsyn. Byrån ska vidta de relevanta åtgärder som föreskrivs i artikel 10.6.

[23] EUT L 326, 10.12.2010, s.11.
[24] EUT L 320, 17.11.2012, s. 3

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~2. Säkerhetsmyndigheten skall anförtros åtminstone följande uppgifter:~~

↓2008/110/EG artikel 1.9 a

~~a) Att besluta om godkännande att ta i bruk de strukturella delsystem som utgör järnvägssystemet i enlighet med artikel 15 i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet och att kontrollera att de drivs och underhålls i enlighet med tillämpliga väsentliga krav.~~

↓2008/110/EG artikel 1.9 b

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~c) Att tillse att driftskompatibilitetskomponenterna uppfyller de grundläggande kraven enligt artikel 12 i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.~~

~~d) Att besluta om tillstånd att ta i bruk ny och väsentligen förändrad rullande materiel som ännu inte omfattas av någon teknisk specifikation för driftskompatibilitet.~~

~~e) Att utfärda, förnya, ändra och upphäva delar av säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd som beviljats i enlighet med artiklarna 10 och 11 och kontrollera att de villkor och krav som föreskrivs i dessa är uppfyllda samt att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag verkar inom ramen för de krav som fastställs i gemenskapsbestämmelser eller nationell lagstiftning.~~

~~f) Att övervaka, främja och, i förekommande fall, genomföra och utveckla säkerhetslagstiftningen, inklusive systemet för nationella säkerhetsbestämmelser.~~

↓2008/110/EG artikel 1.9 c

~~g) Att tillse att fordonen vederbörligen registreras i NVR och att säkerhetsrelaterad information i NVR är korrekt och hålls aktuell.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

4. De uppgifter som avses i punkt 2 får inte överföras till eller uppdras åt en infrastrukturförvaltare, ett järnvägsföretag eller en upphandlande enhet.

Artikel 17

Principer för beslutsfattande

1. ⌦ Nationella ⌫ ~~Säkerhetsmyndigheten~~ ⌦ säkerhetsmyndigheter ⌫ ska utföra sina uppgifter på ett öppet och icke diskriminerande sätt. ~~Den~~ ⌦ De ⌫ ska framför allt höra samtliga berörda parter och motivera sina beslut.

~~Säkerhetsmyndigheten~~ ⌦ De ⌫ ska omgående besvara framställningar och ansökningar, ~~och~~ utan dröjsmål ~~meddela~~ skicka sina framställningar om information och anta alla sina beslut inom fyra månader efter det att alla de begärda uppgifterna har lämnats. ~~Den~~ ⌦ De ⌫ kan när som helst begära tekniskt stöd av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag eller av andra behöriga organ när ~~den~~ ⌦ de ⌫ utför sina uppgifter enligt artikel 16.

Vid utarbetandet av nationell lagstiftning ska ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten samråda med samtliga berörda parter och intressenter, bland annat infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, tillverkare, underhållsföretag, användare och personalföreträdare.

2. ⌦ Byrån och de nationella ⌫ ~~Säkerhetsmyndigheten~~ ⌦ säkerhetsmyndigheterna ⌫ ska ha möjlighet att utföra de inspektioner och utredningar som behövs för att ~~den~~ ⌦ de ⌫ ska kunna fullgöra sina uppgifter och ⌦ de ska ⌫ beviljas tillgång till infrastrukturförvaltares och järnvägsföretags all relevanta dokumentation samt till deras anläggningar, installationer och utrustning.

3. Medlemsstaterna ska vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att de beslut som fattas av ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten kan överklagas till domstol.

4. ⌦ De nationella ⌫ ~~S~~säkerhetsmyndigheterna ska ha ett aktivt utbyte av åsikter och erfarenheter ⇨ inom det nätverk som inrättas av byrån för att inom unionen harmonisera deras kriterier för beslutsfattande. ⇦ ~~med varandra för att harmonisera sina beslutskrav på gemenskapsnivå. Samarbetet skall framför allt syfta till att underlätta och samordna utfärdandet av säkerhetsintyg till järnvägsföretag som har beviljats tåglägen för internationell trafik i enlighet med förfarandet i artikel 15 i direktiv 2001/14/EG.~~

~~Byrån skall stödja säkerhetsmyndigheterna i utförandet av dessa uppgifter.~~

⇩ ny

5. Omfattningen av samarbetet mellan byrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna avseende alla frågor som rör inspektioner på platsen i samband med utfärdande av gemensamma säkerhetsintyg och tillsyn över järnvägsföretag efter utfärdandet av gemensamma säkerhetsintyg ska anges i avtal eller andra arrangemang mellan byrån och respektive nationell säkerhetsmyndighet.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

Artikel 18

Årsrapport

Den nationella ~~S~~säkerhetsmyndighete~~rna~~n ska varje år offentliggöra en årsrapport om sin verksamhet under föregående år och överlämna denna till byrån senast den 30 september. Rapporten ska innehålla information om följande:

a) Utvecklingen av järnvägssäkerheten, inbegripet en sammanställning på medlemsstatsnivå av de gemensamma säkerhetsindikatorer som fastställs i bilaga I.

b) Viktiga ändringar av lagstiftningen om och regleringen av järnvägssäkerhet.

c) Utvecklingen av utfärdandet av säkerhetsintyg~~certifiering~~ och säkerhetstillstånd.

d) Resultaten ~~av~~ och erfarenheterna av~~från~~ ~~den~~ tillsynen över ~~som utövas av~~ infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.

↓2008/110/EG artikel 1.10 (anpassad)
⇨ ny

e) De undantag som har beslutats i enlighet med artikel ~~14a.8~~ ⌦ 15.1 ⌫ .

⇨f) Alla inspektioner eller revisioner av järnvägsföretag med verksamhet i medlemsstaten som utförts inom ramen för tillsyn. ⇦

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

KAPITEL V

UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

Artikel 19

Skyldighet att utreda

1. Medlemsstaterna ska se till att det utredningsorgan som avses i artikel 21 efter allvarliga olyckor inom järnvägssystemet genomför en utredning, som syftar till möjliga förbättringar av järnvägssäkerheten och förebyggande av olyckor.

2. Förutom allvarliga olyckor får det utredningsorgan som avses i artikel 21 utreda sådana olyckor eller tillbud som under något annorlunda omständigheter skulle ha kunnat leda till allvarliga olyckor, exempelvis tekniska brister i strukturella delsystem eller driftskompatibilitetskomponenter i det ~~trans~~europeiska järnvägssystemet ~~för höghastighetståg eller konventionella tåg~~.

Det är utredningsorganet som bestämmer om en utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud ska genomföras. I beslutet ska följande beaktas:

a) Olyckans eller tillbudets omfattning.

b) Om olyckan eller tillbudet utgör en del av en serie olyckor eller tillbud av betydelse för systemet som helhet.

c) Olyckans eller tillbudets inverkan på järnvägssäkerhet på ~~gemenskapsnivå~~ unionsnivå.

d) Framställningar från infrastrukturförvaltare, järnvägsföretag, den nationella säkerhetsmyndigheten eller medlemsstaterna.

3. Utredningarnas omfattning och de förfaranden som ska följas vid genomförandet av sådana utredningar ska bestämmas av utredningsorganet, med beaktande av ~~de principer och mål som föreskrivs i~~ artiklarna 20 och 22 och beroende på den lärdom organet förväntar sig att dra av olyckan eller tillbudet när det gäller förbättring av säkerheten.

4. Utredningen ska inte i något fall avse fastställande av skuld eller ansvar.

Artikel 20

Utredningens status

1. Medlemsstaterna ska, inom sina respektive rättssystem, fastställa den rättsliga status för utredningen som gör det möjligt för utredningsledarna att utföra sin uppgift så effektivt och snabbt som möjligt.

~~2. I enlighet med gällande lagstiftning i medlemsstaterna och, i tillämpliga fall, i samarbete med de myndigheter som ansvarar för den rättsliga utredningen skall utredarna så snart som möjligt beredas~~

⇩ ny

2. I enlighet med gällande lagstiftning ska medlemsstaterna se till att de myndigheter som ansvarar för den rättsliga utredningen samarbetar till fullo och att utredarna så snart som möjligt ges

---

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

a) tillträde till den plats där olyckan eller tillbudet ägde rum och till berörd rullande materiel, därtill hörande infrastruktur och installationer för trafikstyrning och signalering,

b) rätten att omedelbart erhålla en förteckning över bevisning och att säkerställa ett kontrollerat bortförande av vrakdelar, infrastrukturanläggningar eller -komponenter för att undersöka eller analysera dessa,

c) tillgång till och möjlighet att använda innehållet i färd- och ljudregistratorer och registreringen av signal- och trafikstyrningssystem som finns ombord på tåg,

d) tillgång till resultatet av undersökningen av offrens kroppar,

e) tillgång till resultatet av undersökningen av ombordpersonal och annan järnvägspersonal som är inblandad i olyckan eller tillbudet,

f) möjlighet att höra inblandad järnvägspersonal och andra vittnen,

g) tillgång till relevant information eller dokumentation som innehas av infrastrukturförvaltare, berörda järnvägsföretag och ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten.

3. Utredningen ska utföras oberoende av rättslig utredning.

Artikel 21

Utredningsorgan

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att utredningar av de olyckor och tillbud som avses i artikel 19 genomförs av ett permanent organ bestående av minst en utredare som kan fungera som utredningsledare vid eventuella olyckor eller tillbud. Organet ska beträffande organisation, rättslig struktur och beslutsfattande vara oberoende av infrastrukturförvaltare,

järnvägsföretag, avgiftsorgan, tilldelningsorgan och anmälda organ samt av parter vars intressen kan står i strid med de uppgifter som anförtrotts utredningsorganet. Utredningsorganet ska dessutom vara oavhängigt funktionellt oberoende av ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten och av organ som reglerar järnvägsverksamhet.

2. Utredningsorganet ska utföra sina uppgifter oberoende av de organisationer som avses i punkt 1 och ska kunna få ges tillräckliga resurser för att göra detta. Organets utredare ska ha en status som ger dem nödvändiga garantier för oberoende.

3. Medlemsstaterna ska föreskriva att järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och, i tillämpliga fall, ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndighetenrna omedelbart måste rapportera de olyckor och tillbud som avses i artikel 19 till utredningsorganet. Utredningsorganet ska kunna reagera på sådan information och företa nödvändiga åtgärder för att påbörja utredningen senast en vecka efter det att rapporten om olyckan eller tillbudet inkommit.

4. Utredningsorganet får kombinera sina uppgifter enligt detta direktiv med uppgiften att utreda andra händelser än järnvägsolyckor och -tillbud så länge sådana utredningaren inte äventyrar organets oberoende.

5. Om det är nödvändigt får utredningsorganet be om stöd från utredningsorgan i andra medlemsstater eller från byrån för att ta del av deras sakkunskap eller för att be dem utföra tekniska inspektioner, analyser eller utvärderingar.

6. Medlemsstaterna får anförtro utredningsorganet uppgiften att genomföra utredningar av andra järnvägsolyckor eller -tillbud än de som avses i artikel 19.

7. Utredningsorganen ska aktivt utbyta åsikter och erfarenheter i syfte att utveckla gemensamma utredningsmetoder, och utarbeta gemensamma principer för uppföljning av säkerhetsrekommendationer och ska även anpassa sig till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen.

Byrån ska stödja utredningsorganen i utförandet av denna uppgift.

Artikel 22

Utredningsförfaranden

1. De olyckor eller tillbud som avses i artikel 19 ska undersökas av utredningsorganet i den medlemsstat där de inträffade. Om det inte är möjligt att avgöra i vilken medlemsstat de inträffade eller om de inträffade på eller nära gränsen mellan två medlemsstater ska utredningsorganen komma överens om vilket av dem som ska genomföra utredningen eller besluta att genomföra den tillsammans. Det andra organet ska i förstnämnda fall beredas möjlighet att delta i utredningen och ta del av alla resultat därav.

Utredningsorgan från en annan medlemsstat ska erbjudas att delta i en utredning närhelst ett järnvägsföretag som är etablerat och innehar trafiktillstånd i den medlemsstaten är inblandat i olyckan eller tillbudet.

Denna punkt hindrar inte att medlemsstaterna kommer överens om att organen i fråga ska utföra utredningar tillsammans även under andra omständigheter.

2. Det organ som ansvarar för utredningen ska för varje olycka eller tillbud se till att lämpliga resurser finns tillgängliga, bland annat för utredningen nödvändig operativ och teknisk sakkunskap. Sakutlåtandena kan begäras inom organet eller från annat håll alltefter arten av den olycka eller det tillbud som ska utredas.

3. Utredningen ska utföras med iakttagande av största möjliga öppenhet för att ge samtliga parter möjlighet att yttra sig och ta del av resultaten. Infrastrukturförvaltaren,

järnvägsföretagen, ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten, offer och deras anhöriga, ägare till egendom som kommit till skada, tillverkare, larmtjänster och företrädare för personal och användare ska regelbundet underrättas om utredningen och om hur denna framskrider samt, så långt detta är praktiskt möjligt, ges tillfälle att lägga fram sina åsikter och synpunkter för utredningen och ges möjlighet att yttra sig över informationen i utkast till rapporter.

4. ~~Det utredande~~ Utredningsorganet ska avsluta sin utredning på olycksplatsen inom kortast möjliga tid för att ge infrastrukturförvaltaren möjlighet att återställa infrastrukturen och öppna den för järnvägstrafik så snart som möjligt.

Artikel 23

Rapporter

1. En utredning av en sådan olycka eller ett sådant tillbud som avses i artikel 19 ska rapporteras på ett sätt som lämpar sig för olyckans eller tillbudets typ och omfattning och för resultatets betydelse. Av rapporten ska framgå utredningens mål i enlighet med artikel 19.1 och den ska, i tillämpliga fall, innehålla säkerhetsrekommendationer.

2. Utredningsorganet ska offentliggöra slutrapporten snarast möjligt, vanligen senast tolv månader efter det att händelsen inträffade. ~~Rapporten skall följa den rapportstruktur som fastställs i bilaga V i så stor utsträckning som möjligt.~~ Rapporten, inbegripet säkerhetsrekommendationerna, ska meddelas de parter som anges i artikel 22.3 samt berörda organ och parter i andra medlemsstater.

⇩ ny

Kommissionen ska med hjälp av genomförandeakter fastställa vad som ska ingå i rapporter om utredning av olyckor och tillbud. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 27.2.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

3. Utredningsorganet ska senast den 30 september varje år offentliggöra en årsrapport om de utredningar som utförts under föregående år, de säkerhetsrekommendationer som utfärdats och de åtgärder som vidtagits i enlighet med tidigare utfärdade rekommendationer.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

Artikel 24

Information som ska överlämnas till byrån

1. Inom en vecka efter det att det har fattats beslut om att inleda en utredning ska utredningsorganet underrätta byrån om detta. I underrättelsen ska dag, tid och plats för händelsen anges liksom vilken typ av händelse det är fråga om~~,~~ och dess följder med avseende på dödsfall, personskador och materiella skador.

2. Utredningsorganet ska till byrån överlämna en kopia av de slutrapporter som avses i artikel 23.2 och av den årliga rapport som avses i artikel 23.3.

Artikel 25

Säkerhetsrekommendationer

1. En säkerhetsrekommendation som utfärdats av ett utredningsorgan ska i inget fall utgöra någon presumtion om skuld till eller ansvar för en olycka eller ett tillbud.

2. Rekommendationerna ska ställas till ⌦ byrån, den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten och, om så behövs på grund av rekommendationens art, till andra organ eller myndigheter i medlemsstaten eller till andra medlemsstater. Medlemsstaterna och deras ⌦ nationella ⌫ säkerhetsmyndigheter ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att de av utredningsorganen utfärdade säkerhetsrekommendationerna vederbörligen beaktas och, i tillämpliga fall, leder till åtgärder.

3. ⌦ Den nationella ⌫ ~~S~~säkerhetsmyndigheten och andra myndigheter eller organ eller, i tillämpliga fall, andra medlemsstater till vilka rekommendationer har riktats ska minst en gång om året rapportera tillbaka till utredningsorganet angående åtgärder som vidtagits eller planeras till följd av rekommendationen.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

🡻2008/110/EG artikel 1.11 (anpassad)

~~*Artikel 26*~~

~~Anpassning av bilagor~~

~~Bilagorna ska anpassas till vetenskapliga och tekniska framsteg. Denna åtgärd, som avser att ändra icke väsentliga delar av detta direktiv, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 27.2a.~~

⇩ ny

Artikel 26

Delegeringens utövande

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 5.2 och 7.2 ska ges till kommissionen tills vidare.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 5.2 och 7.2 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 5.2 och 7.2 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16
⇨ ny

Artikel 27

Kommitté

~~1. Kommissionen skall biträdas av den kommitté som inrättats genom artikel 21 i direktiv 96/48/EG.~~

⇨ 1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. ⇦

~~2. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

⇨ 2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. ⇦

~~Den tid som anges i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG skall vara tre månader.~~

↓2008/110/EG artikel 1.12 a (anpassad)

~~2a. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.~~

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

~~3. När det hänvisas till denna punkt skall artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i beslutet.~~

↓2008/110/EG artikel 1.12 b

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~*Artikel 28*~~

~~**Genomförandeåtgärder**~~

1. Medlemsstaterna får vända sig till kommissionen i fråga om åtgärder för genomförandet av detta direktiv. Beslut skall fattas i enlighet med förfarandet i artikel 27.2.

2. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ, i enskilda fall, undersöka tillämpning och genomförande av bestämmelser om säkerhetsintyg och säkerhetstillstånd och skall inom två månader från mottagandet av en sådan begäran i enlighet med förfarandet i artikel 27.2 besluta om huruvida den berörda bestämmelsen i fortsättningen får tillämpas. Kommissionen skall meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

KAPITEL VII

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER OCH SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 29

Ändringar av direktiv 95/18/EG

Direktiv 95/18/EG ändras på följande sätt:

1. Artikel 8 skall ersättas med följande:

”Artikel 8

Kraven på yrkesmässig kompetens är uppfyllda då det järnvägsföretag som ansöker om tillstånd förfogar eller kommer att förfoga över en ledningsorganisation som har den kunskap och/eller erfarenhet som är nödvändig för att utöva en säker och pålitlig operativ kontroll och tillsyn över den typ av verksamhet som specificeras i tillståndet.”»

2. Avsnitt II i bilagan skall utgå.

Artikel 30

Ändringar av direktiv 2001/14/EG

Direktiv 2001/14/EG ändras på följande sätt:

1. Titeln skall ersättas med följande:

”Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för nyttjande av järnvägsinfrastruktur”.»

2. Artikel 30.2 f skall ersättas med följande:

”f) åtgärder för tillträde enligt artikel 10 i rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar[25], senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 30 april

---

25 EGT L 237, 24.8.1991, s. 25.

~~2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar[26].”»~~

~~3. Artikel 32 skall utgå.~~

~~4. Artikel 34.2 skall ersättas med följande:~~

~~”2. Kommissionen skall på begäran av en medlemsstat eller på eget initiativ i specifika fall granska tillämpning och efterlevnad av bestämmelser om avgifter och tilldelning av kapacitet, och inom två månader från mottagande av en sådan begäran, i enlighet med det förfarande som avses i artikel 35.2, besluta om huruvida dessa åtgärder får tillämpas även i fortsättningen. Kommissionen skall meddela sitt beslut till Europaparlamentet, rådet och medlemsstaterna.”»~~

Artikel ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Rapport och ytterligare ~~gemenskapsåtgärder~~ ⌦ unionsåtgärder ⌫

~~Kommissionen skall före den 30 april 2007 och därefter var femte år överlämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet.~~

⇩ ny

På grundval av relevant information från byrån ska kommissionen före den [datum införs av publikationsbyrån – *fem år efter dagen för ikraftträdande*], och därefter vart femte år, lämna en rapport om genomförandet av detta direktiv till Europaparlamentet och rådet.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

Rapporten ska när så är nödvändigt åtföljas av förslag till ytterligare ~~gemenskapsåtgärder~~ ⌦ unionsåtgärder ⌫ .

Artikel ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Påföljder

Medlemsstaterna ska fastställa bestämmelser om påföljder för överträdelser av nationella bestämmelser som antas i enlighet med detta direktiv och vidta nödvändiga åtgärder för att se till att dessa tillämpas. De påföljder som föreskrivs ska vara effektiva, proportionella, icke-diskriminerande och avskräckande.

Medlemsstaterna ska till kommissionen anmäla dessa bestämmelser senast den dag som föreskrivs i artikel ~~33~~ ⌦ 32.1 ⌫ , och senare ändringar av desamma ska meddelas kommissionen utan dröjsmål.

⇩ ny

Artikel 30

Övergångsbestämmelser

[26] ~~EUT L 164, 30.4.2004, s. 164.~~

Bilagorna III och V till direktiv 2004/49/EG ska tillämpas till och med den dag då de genomförandeakter som avses i artiklarna 6.2, 6.3, 9.2, 14.7 och 23.2 i det här direktivet börjar tillämpas.

Fram till och med den [datum införs av publikationsbyrån – *två år efter dagen för ikraftträdande*] ska de nationella säkerhetsmyndigheterna fortsätta att bevilja säkerhetsintyg i enlighet med direktiv 2004/49/EG. Sådana säkerhetsintyg ska gälla till dess att deras löptid går ut.

Artikel 31

Byråns rekommendationer och yttranden

För tillämpningen av detta direktiv ska byrån lämna rekommendationer och yttranden i enlighet med artikel 15 i förordning …/… [byråförordningen]. Dessa rekommendationer och yttranden ska ligga till grund för de unionsåtgärder som antas i enlighet med detta direktiv.

🡻Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)
⇨ ny

Artikel ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

~~Genomförande~~ ⌦ Införlivande ⌫

1. Medlemsstaterna ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa ~~detta direktiv~~ ⌦ artiklarna 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18 och 20 och bilaga I ⌫ senast den ⇨ [datum införs av publikationsbyrån – *två år efter dagen för ikraftträdande*] ⇦ ~~30 april 2006~~. ~~De skall genast underrätta kommissionen om detta.~~ ⇨De ska genast överlämna texterna till dessa bestämmelser till kommissionen. ⇦

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. ⇨De ska även innehålla ett uttalande om att hänvisningar i befintliga lagar och andra författningar till de direktiv som upphävs genom detta direktiv ska anses som hänvisningar till detta direktiv. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras och hur uttalandet ska formuleras ska varje medlemsstat själv utfärda ⇦ ~~Närmare föreskrifter om hur hänvisningen skall göras skall varje medlemsstat själv utfärda.~~

⇩ ny

Medlemsstaterna ska till kommissionen överlämna texten till de centrala bestämmelser i nationell lagstiftning som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

3. Skyldigheten att införliva och genomföra detta direktiv ska inte gälla Republiken Cypern och Republiken Malta, så länge som inget järnvägssystem upprättats på deras territorier.

Så snart en offentlig eller privat enhet officiellt ansöker om att få anlägga en järnvägslinje som är avsedd att drivas av ett eller flera järnvägsföretag ska den berörda medlemsstaten emellertid anta lagstiftning för att genomföra detta direktiv senast ett år efter mottagandet av ansökan.

Artikel 33

Upphävande

Direktiv 2004/49/EG, ändrat genom de direktiv som förtecknas i del A i bilaga II, ska upphöra att gälla med verkan den [datum införs av publikationsbyrån – *två år efter dagen för ikraftträdande*], utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter i fråga om tidsfrister för införlivande med nationell lagstiftning och tillämpning av de direktiv som anges i del B i bilaga II.

Hänvisningar till det upphävda direktivet ska anses som hänvisningar till detta direktiv och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga III.

⇓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

Artikel 34

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft ⌦ den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts ⌫ ~~samma dag som det offentliggörs~~ i *Europeiska unionens officiella tidning*.

⇩ ny

Artiklarna 10 och 11 ska tillämpas från och med den [datum införs av publikationsbyrån – *två år efter dagen för ikraftträdande*].

⇓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (anpassad)

Artikel 35

Adressater

Detta direktiv riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

⌦På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar ⌫*
⌦Ordförande	*Ordförande ⌫*

↓2009/149/EG artikel 1 och bilagan (anpassad)

BILAGA I

GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORER

⌦ De nationella ⌫ ~~S~~säkerhetsmyndigheterna ska varje år rapportera de gemensamma säkerhetsindikatorerna. ~~Det första rapporteringsåret ska vara 2010.~~

~~Om indikatorer avseende verksamheten i artikel 2.2 a och 2.2 b rapporteras, bör dessa anges separat.~~

Om nya fakta eller fel upptäcks efter inlämnandet av rapporten, ska indikatorerna för ett visst år ändras eller korrigeras av ⌦ den nationella ⌫ säkerhetsmyndigheten vid första lämpliga tillfälle och senast i följande årsrapport.

För indikatorer avseende olyckor enligt ~~rubrik~~ ⌦ punkt ⌫ 1 ska Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 91/2003 ~~av den 16 december 2002 om järnvägstransportstatistik~~[1] tillämpas i den utsträckning information finns tillgänglig.

1. ***Indikatorer avseende olyckor***

1.1. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet betydande olyckor ska delas upp på följande typer av ~~olyckor~~ ⌦ olycka ⌫ :

i) ~~Tågkollisioner~~ ⌦ Tågkollision ⌫ ⌦ med spårbundna fordon ⌫ ~~, inbegripet kollisioner med hinder inom det fria rummet~~.

⌦ ii) Tågkollision med hinder inom det fria rummet. ⌫

iii) ~~Urspårningar~~ ⌦ Urspårning ⌫ av tåg.

iv) Plankorsningsolycka~~or~~, inbegripet olyckor som innefattar fotgängare vid plankorsningar.

v) Personolycka~~or~~ som ~~orsakas av~~ ⌦ inbegriper ⌫ rullande materiel i rörelse, undantaget självmord.

vi) Brand~~änder~~ i rullande materiel.

vii) Övriga.

Varje betydande olycka ska rapporteras under typen för den primära olyckan, även om konsekvenserna av den sekundära olyckan är allvarligare, till exempel brand till följd av en urspårning.

1.2. Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet personer som allvarligt skadats eller omkommit per typ av olycka ska delas upp i följande kategorier:

i) Passagerare (även i förhållande till det sammanlagda antalet passagerarkilometer och persontågkilometer).

ii) Anställda, inbegripet entreprenörers personal.

iii) Plankorsningstrafikanter.

[1] EGT L 14, 21.1.2003, s. 1.

iv) ~~Obehöriga som befinner sig på järnvägsområdet~~ ⌦ Inkräktare ⌫ .

v) Övriga.

2. ***Indikatorer avseende farligt gods***

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet olyckor som inbegriper transport av farligt gods ska delas upp i följande kategorier:

i) Olyckor som minst inbegriper ett järnvägsfordon som transporterar farligt gods, enligt definitionen i tillägget.

ii) Antalet sådana olyckor med utsläpp av farligt gods.

3. ***Indikatorer avseende självmord***

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet självmord.

4. ***Indikatorer avseende riskfaktorer***

Det sammanlagda och relativa (per tågkilometer) antalet

i) rälsbrott,

ii) skevheter i spår ⌦ och spår som inte är i linje ⌫ ,

iii) signalfel,

iv) passerad stoppsignal,

v) hjulbrott ~~och axelbrott~~ på rullande materiel i bruk~~.~~,

⌦ vi) axelbrott på rullande materiel i bruk. ⌫

Alla riskfaktorer ska rapporteras, både de som leder till olyckor och de som inte gör det. Riskfaktorer som leder till olyckor ska rapporteras under gemensamma säkerhetsindikatorer avseende riskfaktorer; om de olyckor som inträffar är betydande ska de rapporteras under gemensamma säkerhetsindikatorer avseende olyckor, i enlighet med punkt 1.

5. ***Indikatorer för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor***

~~Den sammanlagda och relativa (per tågkilometer) kostnaden i euro:~~

~~– Antalet omkomna och allvarligt skadade multiplicerat med värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada.~~

~~– Kostnaden för miljöskador.~~

~~– Kostnaden för materialskador på rullande materiel eller infrastruktur.~~

~~– Kostnaden för förseningar till följd av olyckor.~~

~~Säkerhetsmyndigheterna ska rapportera antingen de ekonomiska konsekvenserna av samtliga olyckor, eller de ekonomiska konsekvenserna av endast betydande olyckor. Detta val ska tydligt anges i den årsrapport som avses i artikel 18.~~

~~Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada är det värde samhället tillskriver att sådana förhindras och det värdet kan i sig inte utgöra en referens för kompensation för parter som varit inblandade i olyckor.~~

⇩ ny

Byrån ska fastställa kostnader per enhet på grundval av de uppgifter som insamlats fram till ikraftträdandet av detta direktiv.

↓2009/149/EG artikel 1 och bilagan (anpassad)

6. ***Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande***

6.1. Procentandel spår med automatisk tågkontroll (ATP) i drift, procentandel tågkilometer med ATP-system i drift.

6.2. Antalet plankorsningar (sammanlagt, per linjekilometer och spårkilometer) av följande åtta slag:

a) Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar:

i) Automatiska varningssignaler mot vägen.

ii) Automatiska skydd mot vägen.

iii) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen.

iv) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen och ⌦ sammankopplad ⌫ vägkorsningssignal mot spåret.

v) Manuella varningssignaler mot vägen.

vi) Manuella skydd mot vägen.

vii) Manuella skydd och varningssignaler mot vägen

b) Plankorsningar med passiva skyddsanordningar.

7. ***Indikatorer avseende säkerhetsstyrning***

Interna revisioner utförda av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag i enlighet med dokumentationen om säkerhetsstyrningssystem. Sammanlagt antal utförda revisioner och antalet uttryckt i procent av de revisioner som krävs (och/eller planeras).

8. ***Definitioner***

I tillägget fastställs gemensamma definitioner för de gemensamma säkerhetsindikatorerna och gemensamma metoder för beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av olyckor.

Tillägg

GEMENSAMMA DEFINITIONER FÖR DE GEMENSAMMA SÄKERHETSINDIKATORERNA OCH GEMENSAMMA METODER FÖR ATT BERÄKNA DE EKONOMISKA KONSEKVENSERNA AV OLYCKOR

1. *Indikatorer avseende olyckor*

1.1. *betydande olycka*: varje olycka där minst ett spårbundet fordon i rörelse är inblandat och där minst en person dödas eller skadas allvarligt, eller med omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön eller allvarliga trafikstörningar som följd. Olyckor i verkstäder, lagerhallar och depåer omfattas ej.

1.2. *omfattande skador på materiel, spår, andra installationer eller miljön*: skador som uppgår till minst 150 000 EUR.

1.3. *olyckor med allvarliga trafikstörningar som följd*: tågtrafiken på en huvudjärnvägslinje upphör i minst sex timmar.

1.4. *tåg*: ett eller flera järnvägsfordon som dras av ett eller flera lokomotiv eller motorvagnar, eller en ensamgående motorvagn som framförs med ett bestämt nummer eller en särskild beteckning från en fast utgångspunkt till en fast slutpunkt. Exempelvis ~~E~~ett ensamgående lok betraktas som ett tåg.

1.5. *tågkollision~~, inbegripet kollisioner med hinder inom det fria rummet~~*: frontalkollision, bakifrånkollision eller sidokollision mellan delar av ~~olika~~ ett tåg ~~eller mellan tåg och~~ ⌦ och delar av ett annat tåg eller spårbundet fordon, eller med rullande rangerenheter. ⌫

~~i) rullande rangerenheter, eller~~

~~ii) föremål som är fastgjorda eller tillfälligt placerade på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet stammar från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter).~~

⌦ 1.6. *kollision med hinder inom det fria rummet*: kollision mellan delar av ett tåg och föremål som är fastgjorda eller tillfälligt placerade på eller nära spåret (förutom vid plankorsningar om föremålet stammar från ett korsande fordon eller andra korsande trafikanter). Kollisioner med kontaktledningar ska innefattas. ⌫

1.~~6~~7. *tågurspårning*: varje fall då minst ett av tågets hjul lämnar spåret.

1.~~7~~8. *plankorsningsolyckor*: olyckor vid en plankorsning mellan minst ett järnvägsfordon och ett eller flera korsande fordon, andra plankorsningstrafikanter såsom fotgängare eller andra föremål som tillfälligt befinner sig på eller nära spåret och som stammar från korsande fordon/trafikanter.

1.~~8~~9. *personolyckor som ~~orsakas av~~* ⌦ *inbegriper* ⌫ *rullande materiel i rörelse*: olyckor där en eller flera personer blir skadade av antingen ett järnvägsfordon eller ett föremål som är fogat till eller har lossnat från fordonet. Här ingår personer som ramlar av järnvägsfordon, liksom personer som faller eller skadas av lösa föremål när de reser med fordonen.

1.~~9~~10. *bränder i rullande materiel*: bränder och explosioner som inträffar i järnvägsfordon (även i lasten) när de är på väg mellan avgångsstationen och slutstationen, även när de står stilla på avgångsstationen, slutstationen eller däremellan, samt vid omrangering.

1.~~10~~11. *andra typer av* ⌦ *olycka* ⌫ *~~olyckor~~*: alla andra olyckor än de som redan har nämnts (tågkollisioner, tågurspårningar, plankorsningsolyckor, personolyckor som orsakas av rullande materiel i rörelse och bränder i rullande materiel).

1.~~11~~12. *passagerare*: alla personer, exklusive tågpersonal, som reser med ett järnvägsfordon. I olycksstatistiken ingår passagerare som försöker stiga på eller av ett tåg i rörelse.

1.~~12~~13. ⌦*anställd* ⌫ ~~*anställda*~~ *(däribland entreprenörens personal och entreprenörer som är egenföretagare)*: alla personer vars anställning har anknytning till järnvägen och som arbetar när olyckan sker. Här ingår tågpersonalen samt personer som hanterar rullande materiel och infrastrukturanläggningar.

1.~~13~~14. ⌦ *plankorsningstrafikant* ⌫ ~~*plankorsningstrafikanter*~~: ~~alla personer~~ ⌦ en person ⌫ som använder en plankorsning för att korsa järnvägslinjen med hjälp av ett transportmedel eller till fots.

1.~~14~~15. ~~*obehöriga på järnvägsområdet*~~ ⌦ *inkräktare* ⌫: alla personer som regelvidrigt uppehåller sig på järnvägsområdet, undantaget plankorsningstrafikanter.

1.~~15~~16. *andra personer (tredje part)*: alla personer som inte definieras som passagerare, anställda (inbegripet personal hos entreprenörer ~~underleverantörer~~), plankorsningstrafikanter eller ~~obehöriga på järnvägsområdet~~ ⌦ inkräktare ⌫ .

1.~~16~~17. ⌦*omkommen* ⌫ ~~*omkomna*~~ *(dödsfall)*: varje person som till följd av en olycka omedelbart avlider eller avlider inom 30 dagar, undantaget självmord.

1.~~17~~18. ~~*personskador*~~ ⌦ *skadad person* ⌫ *(allvarligt skadad person)*: varje skadad person som till följd av en olycka lagts in på sjukhus i mer än 24 timmar, undantaget självmordsförsök.

2. *Indikatorer avseende farligt gods*

2.1. *olycka i samband med transport av farligt gods*: varje olycka eller tillbud ~~incident~~ som ska rapporteras i enlighet med avdelning 1.8.5 i RID[1]/ADR.

2.2. *farligt gods*: de ämnen och varor som enligt RID inte får transporteras, eller som endast får transporteras på de villkor som anges däri.

3. *Indikatorer avseende självmord*

3.1. *självmord*: avsiktlig självdestruktiv handling som leder till döden, och som klassificeras och registreras som sådan av de behöriga nationella myndigheterna.

4. *Indikatorer avseende riskfaktorer*

4.1. *rälsbrott*: räls som delas ~~är delad~~ i två eller fler delar eller räls från vilken en metallbit lossnar ~~har lossnat~~, vilket efterlämnar ett hål på körytan som är mer än 50 mm långt och 10 mm djupt.

4.2. *skevheter i spår* ⌦ *och spår som inte är i linje* ⌫ : fel som hör samman med spårkontinuitet och spårgeometri, som ~~av säkerhetsskäl~~ kräver att spåret spärras eller att den tillåtna hastigheten omedelbart sänks.

4.3. *signalfel*: varje ⌦ tekniskt ⌫ signalfel (antingen på infrastruktur eller rullande materiel) som ger upphov till en mindre restriktiv signal än vad som krävs.

4.4. *passerad stoppsignal*: varje tillfälle då någon del av ett tåg kör längre än tillåtet.

Detta att köra längre än tillåtet innebär att tåget passerar

– en stoppsignal riktad mot spåret, som genom ljus eller form signalerar fara, på linjer där varken automatisk hastighetsövervakning (ATCS) eller automatisk tågkontroll (ATP) är i bruk,

[1] RID~~:~~: ~~förordningar om~~ reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg, antaget~~na~~ inom ramen för ~~genom~~ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13).

– en av säkerhetsskäl angiven slutpunkt enligt körbeskedet i system med automatisk hastighetsövervakning eller automatisk tågkontroll,

– en viss punkt som i enlighet med föreskrifterna meddelats muntligen eller skriftligen,

– stoppskyltar (ej stoppbockar) eller handsignaler.

Fordon utan dragenhet eller oövervakade tåg som passerar en stoppsignal ingår ej. De fall då stoppsignalen oavsett anledning slår om så sent att föraren inte kan stanna tåget före signalen ingår ej.

De nationella säkerhetsmyndigheterna får lämna in rapporter om de fyra typerna separat, men de måste lämna in minst en sammanlagd rapport med uppgifter om alla fyra typerna.

4.5. *hjulbrott* ~~*och axelbrott*~~: brott som påverkar väsentliga delar av hjulet ~~eller axeln~~ och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision).

⌦ 4.6 *axelbrott*: brott som påverkar väsentliga delar av axeln och som därmed skapar en olycksrisk (urspårning eller kollision). ⌫

5. ***Gemensamma metoder för att beräkna de ekonomiska konsekvenserna av olyckor***

⇩ ny

Byrån ska utveckla en metod för beräkning av kostnaderna per enhet, med utgångspunkt i de uppgifter som insamlats innan detta direktiv trädde i kraft.

🡻2009/149/EG artikel 1 och bilagan (anpassad)

~~5.1. Värdet av att förhindra ett dödsfall eller en allvarlig personskada består av~~

~~1. *värdet av säkerheten i sig*: värdet på betalningsviljan mot bakgrund av undersökningar av uttalad preferens genomförda i den medlemsstat där värdet ska tillämpas,~~

~~2. *direkta och indirekta ekonomiska kostnader*: de uppskattade kostnaderna i medlemsstaterna består av~~

~~– kostnader för medicinsk behandling och rehabilitering,~~

~~– rättegångskostnader, kostnader för polis, privata olycksförsäkringar, räddningstjänst och förvaltning av försäkringar,~~

~~– produktionsbortfall: värdet för samhället av de varor och tjänster som kunde ha producerats av personen i fråga om olyckan inte hade inträffat.~~

~~5.2. Gemensamma principer för att uppskatta värdet av säkerheten i sig och de direkta/indirekta ekonomiska kostnaderna:~~

~~Vid beräkning av värdet av säkerheten i sig ska bedömningen av huruvida föreliggande uppskattningar är rimliga eller ej utgå från följande faktorer:~~

~~– Uppskattningarna ska vara knutna till ett system för värdering av en minskad risk för dödsfall inom transportsektorn och följa ett förfarande som utgår från värdet på betalningsviljan enligt uttalade preferenser.~~

– ~~Det stickprov som görs när värdena tas fram ska vara representativt för den berörda populationen. Framför allt måste stickprovet avspegla populationens~~

ålder/inkomstfördelning och andra relevanta socioekonomiska/demografiska kännetecken.

– Metod för att räkna fram värdet av betalningsviljan: Undersökningen ska vara utformad så att frågorna är tydliga och meningsfulla för de svarande.

Direkta och indirekta ekonomiska kostnader ska uppskattas utifrån de faktiska kostnader som samhället står för.

5.3. *kostnad för miljöskador*: kostnader som järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare erfarenhetsmässigt står inför vid arbetet med att återställa det skadade området till det skick det befann sig i före järnvägsolyckan.

5.4. *kostnad för materiella skador på rullande materiel eller infrastruktur*: kostnad för att tillhandahålla ny rullande materiel eller infrastruktur, med samma funktion och tekniska parametrar som de som inte går att reparera, och kostnad för att återställa rullande materiel eller infrastruktur som går att reparera till det skick de befann sig i före olyckan. Båda kostnadstyperna ska uppskattas av järnvägsföretag/infrastrukturförvaltare utifrån deras erfarenhet. Här ingår också kostnader för hyra av rullande materiel som ersätter skadade fordon.

5.5. *kostnad för förseningar till följd av olyckor*: det monetära värdet av förseningar för användarna av järnvägstransporter (passagerare och fraktföretag) till följd av olyckor, uträknad enligt följande modell:

VT	=	det monetära värdet av kortare restid Tidens värde för en tågpassagerare (per timme) VT_P = [VT för passagerare som reser till och från arbetet]*[genomsnittlig procentandel passagerare som reser till och från arbetet per år] + [VT för passagerare som inte reser till eller från arbetet]* [genomsnittlig procentandel passagerare som inte reser till och från arbetet per år] VT mäts i euro per passagerare och timme Tidens värde för ett godståg (per timme) VT_F = [VT för godståg]*[(ton-km)/(tåg-km)] VT mäts i euro per godston och timme Genomsnittligt ton gods som transporteras per tåg på ett år = (ton-km)/(tåg-km)
C_M	=	Kostnaden för en tågförsening på en minut *Passagerartåg* C_{MP} = K_1*(VT_P/60)*[(passagerar-km)/(tåg-km)] Genomsnittligt antal passagerare per tåg på ett år = (passagerar-km)/(tåg-km) *Godståg* C_{MF} = K_2* (VT_F/60) Faktorerna K_1 och K_2 ligger mellan värdet av tiden och värdet av förseningen, uppskattade vid undersökningar av uttalad preferens, för att ta hänsyn till att tidsförlusten till följd av förseningar betraktas som betydligt mer negativ än normal restid.

		~~Kostnad för förseningar till följd av en olycka = C_{MP}*(ett passagerartågs försening i minuter) + C_{MF}*(ett godstågs försening i minuter)~~

~~*Modellens tillämpningsområde*~~

~~Kostnaden för förseningar ska beräknas för alla olyckor, både betydande olyckor och mindre olyckor .~~

~~Förseningar ska beräknas på följande sätt:~~

– ~~faktiska förseningar på de järnvägslinjer där olyckan inträffade,~~

– ~~faktiska förseningar eller, om inte möjligt, uppskattade förseningar på de andra påverkade linjerna.~~

6. ***Indikatorer avseende infrastrukturens tekniska säkerhet och dess genomförande***

6.1. *automatisk tågkontroll (ATP)*: ett system som genomdriver efterlevnad av signaler och hastighetsbegränsningar genom hastighetsövervakning, inklusive automatiskt stopp vid signaler.

6.2. *plankorsning*: en korsning på samma nivå mellan järnvägen och en övergång, erkänd av infrastrukturförvaltaren och tillgänglig för offentliga och privata användare. Övergångar mellan perronger på stationer omfattas ej, och inte heller de övergångar över spår som endast får användas av anställda.

6.3. *övergång*: en allmän eller privat väg, gata eller landsväg, även gång- och cykelstigar, eller annan väg som är till för människor, djur, fordon eller maskiner.

6.4. *plankorsningar med aktiva skyddsanordningar*: en plankorsning där användarna skyddas från eller varnas för ankommande tåg genom att skyddsanordningar aktiveras när det inte är säkert för användarna att ta sig över korsningen.

– Skydd i form av fysiska hinder:
  – Halva eller hela bommar.
  – Grindar.
– Varning genom fast utrustning vid plankorsningar:
  – Synliga skyddsanordningar: Ljussignaler.
  – Hörbara skyddsanordningar: Klockor, signaler, sirener m.m.
  – Fysiska anordningar, t.ex. stötar genom vägbulor.

Plankorsningar med aktiva skyddsanordningar klassificeras enligt följande:

1. *Plankorsning med automatiska skydd och/eller varningssignaler mot vägen*: en plankorsning där skydd och/eller varningssignaler aktiveras av det ankommande tåget ⌦ eller där det finns en sammankopplad vägkorsningssignal mot spåret ⌫ .

Dessa plankorsningar klassificeras enligt följande:

i) Automatiska varningssignaler mot vägen.

ii) Automatiska skydd mot vägen.

iii) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen.

iv) Automatiska skydd och varningssignaler mot vägen och vägkorsningssignal mot spåret.

⌦*sammankopplad* ⌫ *vägkorsningssignal mot spåret*: en signal eller annat tågskyddssystem som endast tillåter ett tåg att passera när plankorsningen är skyddad från vägsidan och ingen håller på att ta sig över korsningen. Det sistnämnda kontrolleras genom övervakning och/eller hinderdetektion.

2. *Plankorsning med manuella skydd och/eller varningssignaler mot vägen*: en plankorsning där skydd och/eller varningssignaler aktiveras manuellt ⌦ av en järnvägsanställd ⌫ , utan en sammankopplad ⌦ vägkorsningssignal mot spåret ⌫ ~~järnvägssignal som talar om för tåget att det endast får köra vidare när skyddet och/eller varningssignalerna vid plankorsningen är aktiverade~~.

Dessa plankorsningar klassificeras enligt följande:

v) Manuella varningssignaler mot vägen.

vi) Manuella skydd mot vägen.

vii) Manuella skydd och varningssignaler mot vägen.

6.5. *plankorsning med passiva skyddsanordningar*: en plankorsning utan någon form av varningssystem och/eller skydd som aktiveras när det inte är säkert för trafikanter att ta sig över korsningen.

7. *Indikatorer avseende säkerhetsstyrning*

7.1. *revision*: en systematisk, oberoende och dokumenterad process för att få verifierande underlag och en objektiv utvärdering av dem för att fastställa i vilken utsträckning revisionskriterierna är uppfyllda.

8. *Definitioner av måttenheter*

8.1. *tågkilometer*: måttenhet för ett tågs rörelse över en kilometer. Den sträcka som används ska om möjligt vara den sträcka som faktiskt tillryggalagts, annars ska järnvägsnätets standardavstånd mellan avgångsstation och slutstation användas. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterande landets territorium ska beaktas.

8.2. *passagerarkilometer*: måttenhet för järnvägstransport av en passagerare över en kilometer. Endast den sträcka som tillryggalagts på det rapporterande landets territorium ska beaktas.

8.3. *linjekilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. För flerspåriga järnvägslinjer ska endast avståndet mellan avgångsstationen och slutstationen räknas.

8.4. *spårkilometer*: längden mätt i kilometer på medlemsstaters järnvägsnät, vars omfattning fastställs i artikel 2. Alla spår i en flerspårig järnvägslinje ska räknas.

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~BILAGA II~~

~~ANMÄLAN AV NATIONELLA SÄKERHETSBESTÄMMELSER~~

~~De nationella säkerhetsbestämmelser som skall anmälas till kommissionen i enlighet med det förfarande som anges i artikel 8 skall omfatta följande:~~

~~1. Bestämmelser angående befintliga nationella säkerhetsmål och säkerhetsmetoder.~~

~~2. Bestämmelser angående krav på säkerhetsstyrningssystem och utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag.~~

↓2008/110/EG artikel 1.13

↓Rättelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16

~~4. Gemensamma regler för sådan drift av järnvägsnätet som ännu inte omfattas av någon TSD, inbegripet bestämmelser i samband med signal- och trafikledningssystem.~~

~~5. Bestämmelser om krav på kompletterande interna verksamhetsbestämmelser (företagsbestämmelser) som måste fastställas av infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag.~~

~~6. Bestämmelser om krav på personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten, inbegripet urvalskriterier, hälsokrav, yrkesutbildning och certifiering i den utsträckning som de ännu inte omfattas av någon TSD.~~

~~7. Bestämmelser angående utredning av olyckor och tillbud.~~

BILAGA III

SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEM

1. KRAV PÅ SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEM

Säkerhetsstyrningssystem måste dokumenteras i alla berörda delar och det som särskilt skall beskrivas är ansvarsfördelningen inom infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagens organisation. Det skall visa hur ledningens kontroll på olika nivåer skall säkras, hur personal och deras företrädare på alla nivåer berörs och hur en kontinuerlig förbättring av säkerhetsstyrningssystemet kan tryggas.

2. SÄKERHETSSTYRNINGSSYSTEMETS GRUNDER

Säkerhetsstyrningssystemet skall ha följande som grund:

a) En säkerhetspolitik som godkänts av organisationens chef och meddelats all personal.

b) Organisationens kvantitativa och kvalitativa mål för upprätthållande och förbättring av säkerhet samt planer och förfaranden för uppnåendet av dessa mål.

c) Förfaranden för att uppfylla befintliga, nya och ändrade tekniska och operativa normer eller andra föreskrifter som fastställts

– i TSD,

eller

– i de nationella bestämmelser som avses i artikel 8 och i bilaga II,

eller

– i andra bestämmelser,

eller

– i myndighetsbeslut,

och förfaranden för att garantera förenlighet med normerna och andra föreskrifter under utrustningens och verksamhetens hela livscykel.

d) Förfaranden och metoder för utförande av riskbedömning och genomförande av åtgärder för riskhantering närhelst en ändring av driftsförhållandena eller nytt material medför nya risker för infrastrukturer eller verksamheter.

e) Tillhandahållande av program för utbildning av personal och system för säkerställande av att personalens kompetens bibehålls och att uppgifterna utförs i enlighet därmed.

f) Arrangemang för tillhandahållande av tillräcklig information inom organisationen och, i tillämpliga fall, mellan organisationer som är verksamma inom samma infrastruktur.

g) Förfaranden och format för hur säkerhetsinformation skall dokumenteras och utarbetande av ett förfarande för konfigurationskontroll av vital säkerhetsinformation.

h) Förfaranden för att säkerställa att olyckor, tillbud och händelser som kunde ha lett till olyckor och andra farliga händelser rapporteras, utreds och analyseras och att nödvändiga förebyggande åtgärder vidtas.

~~i) Tillhandahållande av sådana larmrutiner samt sådan information i nödsituationer som har godkänts av de tillämpliga offentliga myndigheterna.~~

~~j) Bestämmelser om återkommande intern revision av säkerhetsstyrningssystem.~~

~~BILAGA IV~~

~~FÖRKLARINGAR ANGÅENDE NÄTSPECIFIK DEL AV SÄKERHETSINTYGET~~

~~Följande handlingar måste lämnas in för att säkerhetsmyndigheten skall kunna utfärda den nätspecifika delen av säkerhetsintyget:~~

- ~~Järnvägsföretagen skall lägga fram dokumentation om TSD eller delar av dessa och, i förekommande fall, nationella säkerhetsbestämmelser och andra bestämmelser som gäller för dess verksamhet, dess personal och dess rullande materiel samt om hur förenlighet säkerställs av säkerhetsstyrningssystemet.~~
- ~~Järnvägsföretagen skall lägga fram dokumentation om olika personalkategorier som anställts eller anlitats för verksamheten, inbegripet bevisning att de uppfyller kraven i TSD eller nationella bestämmelser och har vederbörligen certifierats.~~
- ~~Järnvägsföretagen skall lägga fram dokumentation om olika sorters rullande materiel som används i verksamheten, inbegripet bevisning att de uppfyller kraven i TSD eller nationella bestämmelser och är vederbörligen certifierade.~~

~~För att undvika dubbelarbete och minska informationsmängden skall endast en kortfattad dokumentation överlämnas angående de element som är förenliga med TSD och andra krav i direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG.~~

BILAGA V

HUVUDSAKLIGT INNEHÅLL I RAPPORTER OM UTREDNING AV OLYCKOR OCH TILLBUD

1. SAMMANFATTNING

Sammanfattningen skall bestå av en kort beskrivning av händelsen, när och var den ägde rum och dess följder. Den skall innehålla en uppräkning av såväl direkta orsaker som bidragande faktorer och bakomliggande orsaker som fastställts i utredningen. Huvudrekommendationer skall anges liksom information om vem de riktar sig till.

2. DIREKTA FAKTA OM HÄNDELSEN

1. Händelsen:

– Datum, exakt tidpunkt och plats för händelsen.

– Beskrivning av händelseförloppet och olycksplatsen, inbegripet räddningstjänsternas insatser.

– Beslutet att inleda en utredning, utredningsgruppens sammansättning och utredningens genomförande.

2. Händelsemiljö:

– Berörd personal och berörda entreprenörer samt andra parter och vittnen.

– Tåg och deras sammansättning, inbegripet registreringsnummer för rullande materiel.

– Beskrivning av infrastruktur och signalsystem - spårtyper, växlar, förregling, signaler och säkring av tågrörelse.

– Kommunikationsmedel.

– Pågående arbeten vid eller i närheten av platsen.

– Utlösande faktor för järnvägens plan för åtgärder vid olycka och planens förlopp.

– Utlösande faktor för den offentliga räddningstjänstens, polisens och sjukvårdens katastrofplan och planens förlopp.

3. Dödsfall, personskador och materiella skador:

– Passagerare, tredje parter och personal, inbegripet entreprenörer.

– Last, resgods och annan egendom.

– Rullande materiel, infrastruktur och miljö.

4. Yttre förhållanden:

– Väderleksförhållanden och geografisk information.

3. REDOVISNING AV UTREDNINGAR OCH UNDERSÖKNINGAR

1. Vittnesupplysningar (med skydd av personernas identitet):

– Järnvägspersonal, inbegripet entreprenörer.

– Andra vittnen.

2. Säkerhetsstyrningssystemet:

– Arbetsorganisation och ordervägar.

– Krav på personalen och hur dessa säkerställs.

– Rutiner för intern kontroll och revision samt uppföljning.

– Samspel mellan olika aktörer som använder infrastrukturen.

3. Bestämmelser och föreskrifter:

– Tillämpliga bestämmelser och föreskrifter på gemenskapsnivå och nationell nivå.

– Andra bestämmelser, t.ex. om driften, lokala instruktioner, personalkrav, underhållsföreskrifter och tillämpliga normer.

4. Funktion hos rullande materiel och tekniska anläggningar:

– Signal- och trafikledningssystem, inbegripet automatisk registrering av uppgifter.

– Infrastruktur.

– Kommunikationsutrustning.

– Rullande materiel, inbegripet en redogörelse för automatisk registrering av uppgifter.

5. Dokumentation av det operativa systemet:

– Åtgärder för trafikstyrning och signalering vidtagna av personalen.

– Säkerhetssamtal i samband med händelsen, inbegripet dokumentation från inspelningar.

– Åtgärder vidtagna för att skydda platsen för händelsen.

6. Samspel människa-teknik-organisation:

– Arbetstider för berörd personal.

– Medicinska och personliga förhållanden i anslutning till händelsen, inbegripet förekomst av fysisk eller psykisk påverkan.

– Utformning av utrustning som inverkar på samspelet mellan människa och teknik.

7. Tidigare händelser av liknande art:

4. ANALYS OCH SLUTSATSER

1. Kartläggning av händelseförloppet:

– Fastställande av slutsatser om händelsen på grundval av de uppgifter som fastställs i avsnitt 3.

2. Diskussion:

– Analys av de uppgifter som fastställs i avsnitt 3 i syfte att dra slutsatser om orsakerna till händelsen och räddningstjänstens effektivitet.

3. Slutsatser:

– Direkta och omedelbara orsaker till händelsen, inbegripet bidragande faktorer som står i samband med åtgärder vidtagna av berörda personer eller skicket hos rullande materiel och tekniska anläggningar.

– Bakomliggande orsaker som är relaterade till skicklighet, förfaranden och underhåll.

- Grundorsaker som står i samband med ramlagstiftningens villkor och tillämpningen av säkerhetsstyrningssystemet.

4. Övriga iakttagelser:

- Brister och fel fastställda under utredningen men utan betydelse för slutsatserna om orsaker.

5. VIDTAGNA ÅTGÄRDER

- Redovisning av åtgärder som redan har vidtagits eller antagits till följd av händelsen.

6. REKOMMENDATIONER

↑

BILAGA II

DEL A

Det direktiv som upphävs samt förteckning över efterföljande ändringar av direktivet

(som avses i artikel 32)

Direktiv 2004/49/EG	(EUT L 164, 30.4.2004, s. 44)
Direktiv 2008/57/EG	(EUT L 191, 18.7.2008, s. 1)
Direktiv 2008/110/EG	(EUT L 345, 23.12.2008, s. 62)
Kommissionens direktiv 2009/149/EG	(EUT L 313, 28.11.2009, s. 65)
Rättelse till 2004/49/EG	(EUT L 220, 21.6.2004, s. 16)

DEL B

Tidsfrister för införlivande i nationell lagstiftning

(som avses i artikel 32)

Direktiv	Sista dag för införlivande
2004/49/EG	30 april 2006
2008/57/EG	19 juli 2010
2008/110/EG	24 december 2010
2009/149/EG	18 juni 2010

BILAGA III

JÄMFÖRELSETABELL

Direktiv 2004/49/EG	Detta direktiv
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2	Artikel 2
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4	Artikel 4
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6	Artikel 6
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8	Artikel 8
Artikel 9	Artikel 9
Artikel 10	Artikel 10
Artikel 11	Artikel 12
Artikel 12	Artikel 11
Artikel 13	Artikel 13
Artikel 14a.1–14a.7	Artikel 14
Artikel 14a.8	Artikel 15
Artikel 15	--
Artikel 16	Artikel 16
Artikel 17	Artikel 17
Artikel 18	Artikel 18
Artikel 19	Artikel 19
Artikel 20	Artikel 20
Artikel 21	Artikel 21
Artikel 22	Artikel 22
Artikel 23	Artikel 23

Artikel 24	Artikel 24
Artikel 25	Artikel 25
Artikel 26	--
--	Artikel 26
Artikel 27	Artikel 27
Artikel 28	--
Artikel 29	--
Artikel 30	--
Artikel 31	Artikel 28
Artikel 32	Artikel 29
--	Artikel 30
--	Artikel 31
Artikel 33	Artikel 32
--	Artikel 33
Artikel 34	Artikel 34
Artikel 35	Artikel 35
Bilaga I	Bilaga I
Bilaga II	--
Bilaga III	--
Bilaga IV	--
Bilaga V	--
--	Bilaga II