EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.1.2013
COM(2012) 31 final

2013/0016 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om jernbanesikkerhed

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

1.1. Den seneste jernbanepolitiske udvikling i EU

Kommissionen fremlagde i sin hvidbog af 28. marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" sin vision for oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde og forklarede, at dette mål indebærer oprettelsen af et indre marked for jernbaneydelser, hvor europæiske jernbanevirksomheder kan udbyde deres tjenester fri for unødvendige tekniske og administrative hindringer.

Også Det Europæiske Råds konklusioner af januar 2012 fremhævede, hvor vigtigt det er at udnytte et fuldt integreret indre markeds vækstskabende potentiale, også når det gælder netværksindustrier[1]. Derudover blev det i Kommissionens meddelelse om stabilitet, vækst og beskæftigelse, som blev vedtaget den 30. maj 2012[2], understreget, hvor vigtigt det er at mindske regelbyrden og adgangshindringer i jerbanesektoren yderligere, og meddelelsen indeholdt derfor også landespecifikke anbefalinger med dette mål for øje. I tråd hermed vedtog Kommissionen den 6. juni 2012 meddelelsen om en bedre forvaltning af det indre marked, som også understreger transportsektorens betydning[3].

I det seneste årti er der sket omfattende ændringer af EU's jernbanemarked, som gradvis blev introduceret med de tre lovpakker for jernbaneområdet (og et antal ledsagende retsakter), som har til formål at åbne de nationale markeder og gøre jernbanerne mere konkurrencedygtige og indbyrdes kompatible på EU-niveau, samtidig med at der bibeholdes et højt sikkerhedsniveau. Til trods for den omfattende udvikling af EU-lovgivningen vedrørende oprettelse af et indre marked for jernbanetransportydelser, er andelen af gods, som transporteres med jernbanen internt i EU, dog fortsat beskeden. Kommissionen planlægger derfor en fjerde jernbanepakke for at øge kvaliteten og effektiviteten af jernbanetjenester ved at fjerne de resterende markedshindringer. Nærværende direktiv er en del af den fjerde jernbanepakke, som fokuserer på at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske hindringer, navnlig ved at indføre en fælles tilgang til sikkerheds- og interoperabilitetsforskrifter for at give jernbanevirksomheder, som er aktive i hele EU, flere stordriftsfordele, mindske deres administrative omkostninger og fremskynde de administrative procedurer, samtidig med at skjult diskrimination undgås.

1.2. De retlige rammer for jernbanesikkerhed

For at fortsætte indsatsen for at etablere et indre marked for jernbanetransporttjenester er det nødvendigt at opstille fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden. Medlemsstaterne har hidtil primært udviklet deres sikkerhedsforskrifter og -standarder på et nationalt grundlag, som bygger på nationale tekniske og driftsmæssige koncepter. Samtidig har forskelle i principper og indfaldsvinkel samt kulturelt betingede forskelle gjort det vanskeligt at overvinde de tekniske hindringer og etablere internationale jernbanetransporttjenester.

---

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.

Direktiv 91/440/EØF, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder[4] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering[5] udgjorde de første skridt i retning af en regulering af det europæiske marked for jernbanetransport ved at åbne markedet for internationale godstransporttjenester. Bestemmelserne om sikkerheden har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, og forskellene med hensyn til sikkerhedskrav blandt medlemsstaterne hindrede en optimal funktion af jernbanetransporten i EU.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2011/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering[6] var et stort skridt hen imod etableringen af fælles forskriftsrammer for jernbanesikkerhed. Direktivet opstillede rammer for harmoniseringen af indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og rolle samt undersøgelsen af ulykker med henblik på at få medlemsstaterne til at afholde sig fra at videreudvikle deres sikkerhedsforskrifter og standarder for deres egne banenet med udgangspunkt i nationale tekniske og driftsmæssige koncepter.

1.3. Hvorfor ændre direktiv 2004/49/EF?

Det er fastsat i artikel 10, stk. 7, i direktiv 2004/49/EF, at "Senest den 30. april 2009 vurderer agenturet udviklingen med hensyn til sikkerhedscertificering og forelægger en rapport for Kommissionen med anbefalinger vedrørende indførelse af en strategi baseret på et fælles EF-sikkerhedscertifikat", som skal erstatte det nuværende todelte system (del A/B). Udvikling og indførelse af et fælles EU-sikkerhedscertifikat har altid været et langsigtet mål. Det har aldrig været et spørgsmål om, men hvornår det blev indført.

I sin midtvejsrapport fra 2009 forklarede Det Europæiske Jernbaneagentur (i det følgende benævnt "agenturet"), at det var for tidligt at komme med en henstilling, og at der var brug for flere oplysninger for at kunne føre en velunderbygget debat. Agenturet forelagde i juli 2012 en rapport med en henstilling om en strategi for migrationen[7].

Efter agenturets henstilling er Kommissionen af den opfattelse, at de nuværende lovrammer er tilstrækkelig modne til en progressiv overgang til et "EU-sikkerhedscertifikat". Med dette mål for øje er det nødvendigt at ændre de nationale sikkerhedsmyndigheders rolle og fordele ansvarsområderne mellem dem og agenturet.

Revisionen af direktivet om jernbanesikkerhed er også en lejlighed til at tilpasse teksten for at tage højde for udviklingen af jernbanemarkedet, hvor nye professionelle aktører eller enheder er kommet til. Erfaringerne fra alvorlige jernbaneulykker viser, at disse aktører kan overtage vigtige ansvarsområder, når det gælder sikkerhed. Tidligere kunne de vertikalt integrerede jernbanevirksomheder kontrollere kvaliteten af alle processer internt, herunder også reparationer og vedligeholdelse af rullende materiel eller lasteoperationer. Den nuværende tendens med at outsource aktiviteter og tjenester fører til, at der fremkommer nye aktører, som er underlagt stigende økonomisk og finansielt pres, samtidig med at der skæres i den interne kontrol. Det kan få konsekvenser for sikkerheden, medmindre der indføres en ny

[4] EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.
[5] EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.
[6] EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.
[7] Henstilling om migrationen til et fælles EU-sikkerhedscetifikat, ERA/REC/10/2011 af 3.7.2012.

overvågningsmetode ved hjælp af aftalemæssige eller andre arrangementer, som sikrer at risikostyringsforanstaltninger implementeres korrekt af alle relevante aktører.

En anden vigtig grund til at ændre teksten vedrører de nationale forskrifter om sikkerhedsspørgsmål. Der blev nedsat en taskforce vedrørende dette emne, og der er taget hensyn til dens resultater i det foreliggende forslag.

Andre ændringer af teksten vedrører:

- Afklaring af nuværende bestemmelser og nye definitioner: hensigten er at forbedre overensstemmelsen med lignende bestemmelser i direktiv XX om interoperabiliteten af jernbanesystemet i Den Europæiske Union (i det følgende benævnt "interoperabilitetsdirektivet").
- Ajourføringer på grund af udviklingen i lovgivningen: bestemmelser vedrørende nationale forskrifter samt henvisninger til udvalgsprocedurer og delegerede retsakter.
- Redaktionelle ændringer: konsolidering af tidligere ændringer af direktivets tekst, omnummerering af artikler og bilag, fjernelse af forældede bestemmelser og henvisninger til andre dele af den fjerde jernbanepakke.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

GD MOVE udarbejdede en konsekvensanalyse til støtte for lovforslag med sigte på forbedret effektivitet og konkurrenceevne i det fælles europæiske jernbaneområde for så vidt angår interoperabilitet og sikkerhed.

Der blev nedsat en styringsgruppe for konsekvensanalysen i juni 2011. Alle generaldirektorater blev indbudt til at deltage, omend de vigtigste berørte tjenestegrene er ENTR, EMPL, SG, SJ, HR, RTD, BUDG, REGIO, ENER og ELARG.

Kommissionens tjenestegrene har løbende drøftet udviklingen af det fælles europæiske jernbaneområde med sektorens repræsentanter. Derudover har Kommissionen i 2010-2011 gennemført en ex post-evaluering af forordning 881/2004 om oprettelse af jernbaneagenturet.

En ekstern konsulent fik til opgave at udarbejde en støtteundersøgelse i forbindelse med konsekvensanalysen og at gennemføre en målrettet konsultation af interesserede parter med sigte på at understøtte Kommissionen i konsekvensanalyseforløbet.

Den målrettede konsultation af interessserede parter begyndte den 18. november 2011 med et internetrundspørge, som blev afsluttet den 30. december 2011. Herefter fulgte interviews med de vigtigste interessserede parter og en intereressepartsworkshop i februar 2012.

På grund af initiativets tekniske karakter blev der ikke gennemført nogen offentlig høring. Kommissionen har dog sørget for, at alle interesserede parter er blevet hørt rettidigt, og drøftelserne omfattede alle initiativets vigtigste elementer.

Yderligere oplysninger om konsekvensanalysen og resultaterne af høringen af interesserede parter findes i konsekvensanalysen[8].

[8] Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager lovforslagene om at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske hindringer på EU's jernbanemarked inden for områderne interoperabilitet og sikkerhed.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Dette afsnit omfatter detaljerede bemækninger og forklaringer til de væsentlige ændringer i direktivets tekst. Redaktionelle ændringer og indlysende ændringer kommenteres ikke.

KAPITEL I

Artikel 1: ingen bemærkninger.

Artikel 2: tilpasning af anvendelsesområdet, så det stemmer overens med interoperabilitetsdirektivet.

Artikel 3: nye definitioner og få ændringer for at forbedre overensstemmelsen med lignende definitioner, der er anvendt i interoperabilitetsdirektivet.

KAPITEL II

Artikel 4: afklaring af rolle og ansvar for aktørerne i jernbanesektoren for at tage højde for den seneste udvikling på markedet og i lovgivningen.

Artikel 5, 6 og 7: ajourføringer på grund af udviklingen i lovgivningen.

Artikel 8: tilpasningerne af bestemmelserne vedrørende nationale forskrifter for at tage hensyn til udviklingen i lovgivningen (vedtagelse af TSI) og for at bringe dem i overensstemmelse med interoperabilitetsdirektivet.

Artikel 9: ingen bemærkninger.

KAPITEL III

Artikel 10: indførelse af en ordning med et EU-sikkerhedscertifikat for jernbanevirksomheder, som erstatter den tidligere sikkerhedscertifikatordning og dens to dele: "Del A" og "Del B".

Artikel 11: den tidligere artikel 11 tilpasses til overgangen til et EU-sikkerhedscertifikat under hensyntagen til agenturets nye rolle.

Artikel 12: den tidligere artikel 11 uden større ændringer.

Artikel 13: ingen bemærkninger.

Artikel 14 og 15: omnummerering af den tidligere artikel 14a, ajourført.

Tidligere artikel 15: forældet.

KAPITEL IV

Artikel 16 til 18: ændringer, som tager højde for de nationale sikkerhedsmyndigheders nye rolle i forbindelse med overgangen til et EU-sikkerhedscertifikat og omfordelingen af ansvarsområder mellem dem og agenturet.

KAPITEL V

Artikel 19: ingen bemærkninger.

Artikel 20: afklaring, som betoner samarbejdet mellem det nationale undersøgelsesorgan og retsmyndighederne i tilfælde af en undersøgelse efter en ulykke.

Artikel 21 til 25: ingen bemærkninger.

KAPITEL VI

Artikel 26: ny bestemmelse om delegerede retsakter, som tager højde for ikrafttræden af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 27: ændring af udvalgsproceduren, som tager højde for ikrafttræden af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

Artikel 28: tidligere artikel 31, ajourført.

Artikel 29: tidligere artikel 32, ingen bemærkninger.

Tidligere artikel 26: forældet.

De tidligere artikel 29 og 30 i direktiv 2004/49/EF vedrører ændringer af henholdsvis direktiv 95/18/EF og 2001/14/EF. De forældes, når omarbejdningen af den første jernbanepakke, som ophæver disse to direktiver, træder i kraft.

Artikel 30: overangsbestemmelser.

Artikel 31: ny artikel om agenturets rolle i forbindelse med udtalelser og henstillinger.

Artikel 32: tidligere artikel 33 med afklaringer vedrørende overtagelsen i national ret.

Artikel 33: ophævelse af direktiv 2004/49/EF, omarbejdet.

Artikel 34: tidligere artikel 34 om ikrafttræden, tilpasset.

Artikel 35: tidligere artikel 35 om adressater, tilpasset.

BILAG I: tidligere bilag I med nogle tilpasninger.

Tidligere bilag II: forældet efter tilpasningen af de nationale forskrifter.

Tidligere bilag III: forældet efter indførelsen af en gennemførelsesretsakt.

Tidligere bilag IV: forældet efter indførelsen af en ordning med fælles EU-sikkerhedscertifikat.

Tidligere bilag V: forældet efter indførelsen af en gennemførelsesretsakt.

Nyt bilag II: sammenligningstabel.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

2013/0016 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om jernbanesikkerhed

(omarbejdning)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ~~oprettelse af Det Europæiske Fællesskab~~, særlig artikel ~~71~~ ⌦ 91 ⌫, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

efter fremsendelse af forslaget til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg[2],

efter høring af Regionsudvalget[3],

efter den almindelige lovgivningsprocedure og

ud fra følgende betragtninger:

⇩ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 1 (tilpasset)

~~For at fortsætte den indsats for at etablere et indre marked for jernbanetransporttjenester, som blev indledt med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner[4], er det nødvendigt at opstille fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden. Medlemsstaterne har hidtil primært udviklet deres sikkerhedsforskrifter og -standarder på et nationalt grundlag byggende på nationale tekniske og driftsmæssige koncepter. Samtidig har forskelle i principper og indfaldsvinkel samt kulturelt betingede forskelle gjort det vanskeligt at overvinde de tekniske hindringer og etablere internationale jernbanetransporttjenester.~~

⇩ ny

(1) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering[5] er ændret væsentligt. Da der skal foretages yderligere ændringer, bør direktivet af klarhedshensyn omarbejdes.

---

1 EUT C af , s. .

2 EUT C af , s. .

3 EUT C af , s. .

4 ~~EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).~~

5 EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 2 (tilpasset)

~~Direktiv 91/440/EØF, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder[6] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering[7] repræsenterer de første skridt i retning af en regulering af det europæiske marked for jernbanetransport ved at åbne markedet for internationale godstransporttjenester. Bestemmelserne om sikkerheden har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, og der består fortsat forskelle med hensyn til sikkerhedskrav, som berører jernbanetransporten i Fællesskabet for så vidt angår dens optimale funktionsmåde. Det er særligt vigtigt at harmonisere indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker.~~

⇩ ny

(2) Direktiv 2004/49 opstillede fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden ved at harmonisere indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker. Der er dog behov for en grundig revision af direktivet som led i bestræbelserne på at oprette et indre marked for jernbanetransporttjenester.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 3 (tilpasset)

~~Metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer er i mange medlemsstater undergivet lokale eller regionale sikkerhedsforskrifter, og tilsynet varetages ofte af lokale eller regionale myndigheder og er ikke omfattet af kravene om interoperabilitet i Fællesskabet og bestemmelserne om licenser. Sporvogne er desuden i mange tilfælde undergivet lovgivning om vejtrafiksikkerhed og kan derfor ikke i fuldt omfang være omfattet af sikkerhedsforskrifter for jernbaner. Af disse grunde og i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, således som dette er fastsat i traktatens artikel 5, bør medlemsstaterne kunne lade sådanne lokale sporsystemer være udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde.~~

⇩ ny

(3) Metro-, sporvogns- og andre letbanesystemer er i mange medlemsstater undergivet lokale eller regionale sikkerhedsforskrifter, og tilsynet varetages ofte af lokale eller regionale myndigheder og er ikke omfattet af kravene om interoperabilitet og bestemmelserne om licenser i Unionen. Sporvogne er desuden i mange tilfælde undergivet lovgivning om vejtrafiksikkerhed og kan derfor ikke i fuldt omfang være omfattet af sikkerhedsforskrifter for jernbaner. Af disse årsager bør sådanne lokale

6 ~~EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.Ændret ved Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26).~~

7 ~~EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.Ændret ved Kommissionens beslutning 2002/844/EF (EFT L 289 af 26.10.2002, s. 30).~~

jernbanesystemer udelukkes fra dette direktivs anvendelsesområde. Det forhindrer dog ikke medlemsstaterne i frivilligt at anvende dette direktivs bestemmelser på lokale jernbanesystemer, hvis de mener, at det er hensigtsmæssigt.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 4 (tilpasset)

~~Sikkerhedsniveauerne i Fællesskabets jernbanesystem er generelt højt, navnlig sammenholdt med vejtransport. Det er vigtigt, at sikkerheden som et minimum opretholdes i den igangværende omstruktureringsfase, som indebærer adskillelse af funktioner, der tidligere var samlet hos integrerede jernbanevirksomheder, og i stigende grad vil afskaffe selvregulering i jernbanesektoren og erstatte den med offentlig regulering. Sikkerheden bør forbedres yderligere i overensstemmelse med den tekniske og videnskabelige udvikling, hvor det er praktisk muligt og under hensyntagen til jernbanetransportens konkurrenceevne.~~

⇩ ny

(4) Sikkerhedsniveauerne i Unionens jernbanesystem er generelt høje, navnlig sammenholdt med vejtransport. Sikkerheden bør forbedres yderligere i overensstemmelse med den tekniske og videnskabelige udvikling, hvor det med rimelighed er praktisk muligt og under hensyntagen til jernbanetransportens konkurrenceevne.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

(5) ~~Alle, der opererer på~~ Jernbanesystemets vigtigste aktører, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, bør ~~bære det fulde ansvar~~ være fuldt ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Når det er hensigtsmæssigt, bør de samarbejde om iværksættelse af risikostyringsforanstaltninger. Medlemsstaterne bør sondre klart mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og de ⌦ nationale ⌫ sikkerhedsmyndigheders opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med alle operatørers indsats på det sikkerhedsmæssige område.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 6 (tilpasset)

~~Infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvar for driften af jernbanesystemet er ikke til hinder for, at andre aktører såsom fabrikanter, vedligeholdelsesvirksomheder, vognindehavere, tjenesteudbydere og indkøbscentraler påtager sig ansvaret for deres produkter og tjenester i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog[8] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet~~

---

[8] ~~EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.~~

~~i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog[9] eller anden relevant fællesskabslovgivning.~~

⇩ ny

(6) Infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ansvar for driften af jernbanesystemet er ikke til hinder for, at andre aktører såsom fabrikanter, transportører, afsendere, tankfyldere, læssere, enheder med ansvar for vedligeholdelsen, vedligeholdelsesvirksomheder, godsvognsihændehavere, tjenesteydere og ordregivere påtager sig ansvaret for deres produkter og tjenester. Hver relevant aktør bør være ansvarlig for sine egne processer for at sikre en korrekt ansvarsfordeling. Hver aktør i jernbanesystemet bør i forhold til de andre aktører være ansvarlig for en fuldstændig og sandfærdig videreformidling af alle relevante oplysninger til brug ved kontrollen af køretøjers køredygtighed. Det gælder navnlig oplysninger om køretøjets status og historie, vedligeholdelsesdata, sporbarhed af læsseoperationer og fragtbreve.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 7 (tilpasset)

~~Der er i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF fastsat sikkerhedsmæssige krav til delsystemerne i de transeuropæiske jernbanenet. Direktiverne definerer imidlertid ikke fælles krav på systemniveau og redegør ikke detaljeret for reguleringen og styringen af og tilsynet med sikkerheden. Når der i tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) fastsættes minimumssikkerhedsniveauer for delsystemerne, bliver det stadigt vigtigere at få fastlagt sikkerhedsmål også på systemniveau.~~

⇩ ny

(7) Alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelsen bør sikre, at deres kontrahenter og andre parter iværksætter risikostyringsforanstaltninger. Med dette mål for øje bør de anvende de overvågningsmetoder, der er fastlagt i de fælles sikkerhedsmetoder. Deres kontrahenter bør være kontraktligt forpligtet til at anvende denne proces. Da sådanne metoder er en væsentlig del af jernbanevirksomhedernes og infrastrukturforvalternes sikkerhedsledelsessystem, bør jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere fremlægge deres kontraktlige arrangementer, hvis Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (i det følgende benævnt "agenturet") eller den nationale sikkerhedsmyndighed anmoder herom i forbindelse med tilsynsaktiviteter.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 8 (tilpasset)

~~Der bør gradvist indføres fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og at niveauet forbedres, når det er nødvendigt og~~

[9] ~~EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1.~~

~~praktisk muligt. De bør give mulighed for en vurdering af sikkerhedsniveauet og operatørernes indsats på sikkerhedsområdet både på fællesskabsplan og i medlemsstaterne.~~

⇩ ny

(8) Der er gradvis indført fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og at niveauet forbedres, når det er nødvendigt og med rimelighed praktisk muligt. De bør give mulighed for en vurdering af sikkerhedsniveauet og operatørernes indsats på sikkerhedsområdet både på EU-plan og i medlemsstaterne. Der er fastsat fælles sikkerhedsindikatorer for at kunne vurdere, om systemerne overholder sikkerhedsmålene og for at lette overvågningen af sikkerhedsresultaterne på jernbaneområdet.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 9 (tilpasset)

~~Informationerne om sikkerheden ved jernbanesystemet er ikke fyldestgørende og generelt ikke offentligt tilgængelige. Det er derfor nødvendigt at opstille fælles sikkerhedsindikatorer for at vurdere, om systemet opfylder de fælles sikkerhedsmål, og gøre det lettere at føre tilsyn med indsatsen på det sikkerhedsmæssige område i jernbanesektoren. De nationale definitioner vedrørende de fælles sikkerhedsindikatorer kan imidlertid finde anvendelse i en overgangsperiode, og der skal derfor tages behørigt hensyn til omfanget af udviklingen af fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer, når den første serie af fælles sikkerhedsmål udarbejdes.~~

⇩ ny

(9) Nationale forskrifter, som ofte er baseret på nationale tekniske standarder, er gradvis blevet erstattet med forskrifter baseret på fælles standarder, som er fastlagt i fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er). Med henblik på at fjerne hindringerne for interoperabilitet bør antallet af nationale forskrifter mindskes som følge af, at TSI'ernes anvendelsesområde udbredes til hele Unionens jernbanesystem, og i takt med, at der findes løsninger på udestående punkter i TSI'erne. Medlemsstaterne bør derfor holde deres system af nationale forskrifter opdateret, afskaffe forældede forskrifter og underrette Kommissionen og agenturet herom.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 10 (tilpasset)

~~Nationale sikkerhedsforskrifter, som ofte er baseret på nationale tekniske standarder, bør gradvis erstattes med forskrifter baseret på fælles standarder, som er fastlagt i TSI'er. Indførelsen af nye specifikke nationale forskrifter, som ikke er baseret på sådanne fælles standarder, bør begrænses mest muligt. Nye nationale forskrifter bør være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen og lette overgangen til en fælles strategi for jernbanesikkerheden. Alle berørte parter bør derfor høres, inden en medlemsstat vedtager en national sikkerhedsforskrift, som kræver et højere sikkerhedsniveau end fælles sikkerhedsmål. Kommissionen bør i dette tilfælde gennemgå udkastet til den nye forskrift, og den bør vedtage~~

~~en beslutning, hvis udkastet til forskrift viser sig ikke at være i overensstemmelse med fællesskabslovgivningen eller udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne.~~

⇩ ny

(10) Da man har valgt en gradvis fremgangsmåde for at fjerne hindringerne for interoperabilitet i jernbanesystemet, og der skal afses den nødvendige tid til vedtagelsen af TSI'er, bør det undgås, at medlemsstaterne vedtager nye nationale forskrifter eller iværksætter projekter, som gør det bestående system mere uensartet. Sikkerhedsledelsessystemet er det anerkendte værktøj til forebyggelse af ulykker, og jernbanevirksomheder er ansvarlige for at iværksætte umiddelbare afhjælpende foranstaltninger, som forhindrer gentagelse af ulykker. Medlemsstaterne bør ikke mindske jernbanevirksomhedernes ansvar ved at indføre nye nationale forskrifter lige efter en ulykke.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 11 (tilpasset)

~~Den nuværende situation, hvor nationale sikkerhedsforskrifter stadig spiller en rolle, bør betragtes som en overgangsfase indtil det tidspunkt, hvor der gælder europæiske forskrifter.~~

⇩ ny

(11) Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør i forbindelse med udførelsen af deres opgaver og opfyldelsen af deres ansvar indføre et sikkerhedsledelsessystem, der lever op til EU-kravene og indeholder fælles elementer. Oplysninger om sikkerheden og gennemførelsen af sikkerhedsledelsessystemet bør fremsendes til agenturet og sikkerhedsmyndigheden i den berørte medlemsstat.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 12 (tilpasset)

~~Udarbejdelsen af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt behovet for at lette overgangen til en fælles strategi for jernbanesikkerheden kræver teknisk støtte på fællesskabsplan. Det Europæiske Jernbaneagentur, der er oprettet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004[10], har til opgave at fremsætte anbefalinger til fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt yderligere harmoniseringsforanstaltninger og føre tilsyn med udviklingen i jernbanesikkerheden i Fællesskabet.~~

⇩ ny

(12) For at sikre et højt jernbanesikkerhedsniveau og lige vilkår for alle jernbanevirksomheder bør disse være underlagt samme sikkerhedskrav. En

---

10 ~~Se side 3 i denne EUT.~~

jernbanevirksomhed med licens bør være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at kunne få adgang til jernbaneinfrastrukturen. Det bør fremgå af sikkerhedscertifikatet, at jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem og er i stand til at opfylde de relevante sikkerhedsstandarder og -forskrifter. For så vidt angår internationale transporttjenester, bør det være tilstrækkeligt at godkende sikkerhedsledelsessystemet én gang på EU-niveau.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 13 (tilpasset)

~~Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør i forbindelse med udførelsen af deres opgaver og opfyldelsen af deres ansvar indføre et sikkerhedsledelsessystem, der lever op til fællesskabskravene og indeholder fælles elementer. Sikkerhedsmyndigheden i hver berørt medlemsstat bør informeres om sikkerheden og indførelsen af sikkerhedsledelsessystemet.~~

⇩ ny

(13) På grundlag af direktiv 2004/49/EF er der fastlagt harmoniserede metoder, som finder anvendelse på jernbanevirksomhederne og de nationale sikkerhedsmyndigheder inden for områderne overvågning, overensstemmelsesvurdering, tilsyn og risikoevaluering og -vurdering. Disse forskriftsrammer er tilstrækkelig modne til, at man kan bevæge sig i retning af et "EU-sikkerhedscertifikat", som gælder i hele Unionen. Overgangen til et EU-sikkerhedscertifkat burde gøre jernbanesystemet mere effektivt og virksomt ved at mindske jernbanevirksomhedernes administrative byrde.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 14 (tilpasset)

~~Der bør i sikkerhedsledelsessystemet tages hensyn til, at bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed under arbejdet[11] og de dertil hørende relevante særdirektiver gælder i fuldt omfang for beskyttelsen af sundheden og sikkerheden for arbejdstagere i jernbanesektoren. Sikkerhedsledelsessystemet bør også tage hensyn til Rådets direktiv 96/49/EF af 23. juli 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om jernbanebefordring af farligt gods[12].~~

⇩ ny

(14) EU-sikkerhedscertifikatet bør udstedes på grundlag af dokumentation for, at jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem. Denne dokumentation baseres ikke nødvendigvis kun på inspektioner på stedet hos jernbanevirksomheden, men også på tilsyn, der har til formål at vurdere, om jernbanevirksomheden, når den har fået udstedt et EU-sikkerhedscertifikat, fortsætter med at anvende sikkerhedsledelsessystemet på behørig vis.

---

11 ~~EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.~~

12 ~~EFT L 235 af 17.9.1996, s. 25.Senest ændret ved Kommissionens direktiv 2003/29/EF (EUT L 90 af 8.4.2003, s. 47).~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 15 (tilpasset)

~~For at sikre et højt jernbanesikkerhedsniveau og lige vilkår for alle jernbanevirksomheder bør disse være undergivet samme sikkerhedskrav. Det bør af sikkerhedscertifikatet fremgå, at jernbanevirksomheden har indført sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde de relevante sikkerhedsstandarder og -forskrifter. For internationale transporttjenester bør det være tilstrækkeligt at godkende sikkerhedsledelsessystemet i én medlemsstat og lade godkendelsen gælde i hele Fællesskabet. Hvis virksomheden derimod kun opfylder nationale forskrifter, bør der kræves yderligere certificering i hver enkelt medlemsstat. Endemålet bør være at få indført et fælles sikkerhedscertifikat, der gælder i hele Fællesskabet.~~

⇩ ny

(15) Enhver infrastrukturforvalter bør være hovedansvarlig for sikker udformning, vedligeholdelse og drift af sit eget jernbanenet. Infrastrukturforvalteren bør være underlagt en sikkerhedsgodkendelse, som foretages af den nationale sikkerhedsmyndighed for så vidt angår sikkerhedsledelsessystemet og andre bestemmelser vedrørende opfyldelse af sikkerhedskrav.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 16 (tilpasset)

~~Ud over de sikkerhedskrav, der følger af sikkerhedscertifikatet, skal jernbanevirksomheder med licens overholde nationale krav, som er forenelige med fællesskabsretten og ikke-diskriminerende, for så vidt angår sundhed, sikkerhed, social sikring, herunder retlige bestemmelser vedrørende køretider, samt arbejdstageres og forbrugeres rettigheder, jf. artikel 6 og 12 i direktiv 95/18/EF.~~

⇩ ny

(16) Certificeringen af togpersonale udgør ofte en uovervindelig hindring for nye aktører på markedet. Medlemsstaterne bør sikre, at faciliteter til efteruddannelse og certificering af togpersonale, der er nødvendige for at opfylde kravene i nationale forskrifter, er til rådighed for jernbanevirksomheder, der agter at operere på det pågældende net.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 17 (tilpasset)

~~Enhver infrastrukturforvalter har hovedansvaret for sikker udformning, vedligeholdelse og drift af eget jernbanenet. Sideløbende med sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder bør infrastrukturforvalteren sikkerhedsgodkendes af sikkerhedsmyndigheden for så vidt angår dennes sikkerhedsledelsessystem og andre bestemmelser til opfyldelse af sikkerhedskravene.~~

⇩ ny

(17) Enheder med ansvar for vedligeholdelse bør være certificeret til vedligeholdelse af godsvogne. Er denne enhed med ansvar for vedligeholdelse en infrastrukturforvalter, bør denne certificering indgå i proceduren for sikkerhedsgodkendelse. Det certifikat, der udstedes til en sådan enhed, burde garantere, at vedligeholdelseskravene i dette direktiv overholdes for alle godsvogne, som enheden har ansvaret for. Certifikatet bør være gyldigt i hele Unionen og bør udstedes af et organ, der kan auditere det vedligeholdelsessystem, som indføres af enheden. Da godsvogne ofte anvendes i international trafik, og da en enhed med ansvar for vedligeholdelse kan ønske at anvende værksteder i mere end én medlemsstat, bør certificeringsorganet kunne gennemføre sine kontrolopgaver i hele Unionen.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 18 (tilpasset)

~~Medlemsstaterne bør bestræbe sig på at bistå ansøgere, der ønsker at komme ind på markedet som jernbanevirksomheder. De bør navnlig give alle relevante oplysninger og behandle ansøgninger om sikkerhedscertificering hurtigt. For jernbanevirksomheder, der driver internationale transporttjenester, er det vigtigt, at procedurerne er ens i forskellige medlemsstater. Selv om dele af sikkerhedscertifikatet en tid endnu vil være udformet efter nationale principper, skulle det dog være muligt at harmonisere de fælles dele af certifikatet og arbejde for indførelse af en fælles skabelon.~~

⇩ ny

(18) Den nationale sikkerhedsmyndigheder bør med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning være uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere og ordregivere. Myndighederne bør udføre deres opgaver på en åben og ikke-diskrimerende måde og samarbejde med agenturet om at indføre et fælles jernbaneområde og om at samordne deres kriterier for beslutningstagning. Med henblik på at øge effektiviteten kan to eller flere medlemsstater beslutte at sammenlægge deres respektive sikkerhedsmyndigheders personale og ressourcer.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 19 (tilpasset)

~~Certificering af togpersonale og for rullende materiel til brug på forskellige nationale net udgør ofte uovervindelige hindringer for nye aktører på markedet. Medlemsstaterne bør sikre, at faciliteter til efteruddannelse og certificering af togpersonale, der er nødvendige for at opfylde kravene i nationale forskrifter, står til rådighed for jernbanevirksomheder, der ansøger om et sikkerhedscertifikat. Der bør fastlægges en fælles procedure for ibrugtagningstilladelse af rullende materiel i brug.~~

⇩ ny

(19) Hvis en national sikkerhedsmyndighed anmodes om at føre tilsyn med en jernbanevirksomhed, der er etableret i andre medlemsstater, bør de andre relevante sikkerhedsmyndigheder underrettes herom af agenturet, og agenturet bør sikre den nødvendige samordning af tilsynsaktiviteterne.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 20 (tilpasset)

~~Køre- og hviletider for lokomotivførere og andet personale, der udfører sikkerhedsopgaver, har en betydelig indvirkning på jernbanesystemets sikkerhedsniveau. Disse aspekter henhører under traktatens artikel 137-139 og er allerede genstand for forhandlinger mellem arbejdsmarkedets parter i det sektordialogudvalg, der er oprettet i henhold til afgørelse 98/500/EF[13].~~

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 21 (tilpasset)

~~Udvikling af et sikkert jernbanesystem i Fællesskabet kræver fastsættelse af harmoniserede betingelser for udstedelse af de relevante beviser for lokomotivførere og medrejsende personale, der udfører sikkerhedsopgaver; Kommissionen har i den forbindelse oplyst, at den i nær fremtid vil foreslå yderligere lovgivning herom. Kvalificationskravene til andet togpersonale, der udfører sikkerhedsopgaver, er allerede nærmere beskrevet i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.~~

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 22 (tilpasset)

~~Som led i de nye fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden bør der i alle medlemsstater oprettes nationale myndigheder til at regulere og føre tilsyn med jernbanesikkerheden. For at lette samarbejdet mellem disse myndigheder på fællesskabsplan bør de have samme minimumsopgaver og ansvar. De nationale sikkerhedsmyndigheder bør i vidt omfang være uafhængige. De bør udføre deres opgaver på en åben og ikke-diskriminatorisk måde for at bidrage til indførelsen af et integreret jernbanesystem i Fællesskabet og samarbejde om at koordinere kriterierne for deres beslutningstagning, navnlig i relation til jernbanevirksomheder.~~

---

13 ~~Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 23 (tilpasset)

(~~23~~20) Alvorlige ulykker på jernbanerne er sjældne. De kan imidlertid have katastrofale konsekvenser og give anledning til bekymring hos offentligheden over jernbanesystemets sikkerhedsniveau. Alle sådanne ulykker bør derfor undersøges ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt for at undgå gentagelser, og resultaterne af undersøgelserne bør offentliggøres. Andre ulykker og hændelser ⌦ bør ligeledes gøres til genstand for en sikkerhedsmæssige undersøgelser, hvis de ⌫ kunne være et tydeligt tegn på, at der er risiko for alvorlige ulykker ~~og bør derfor ligeledes undersøges i sikkerhedsmæssig henseende, når det er nødvendigt~~.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 24 (tilpasset)

(~~24~~21) En sikkerhedsmæssig undersøgelse bør holdes adskilt fra den retslige efterforskning af samme hændelse, og der bør gives adgang til bevismateriale og vidneudsagn. Undersøgelsen bør gennemføres af et permanent organ, som er uafhængigt af aktørerne i jernbanesektoren. Organet bør fungere på en sådan måde, at man undgår enhver interessekonflikt og enhver mulig forbindelse til årsagerne til de tildragelser, der undersøges; navnlig bør dets funktionelle uafhængighed ikke berøres, hvis det er nært knyttet til den nationale sikkerhedsmyndighed eller det nationale organ, der har ansvaret for regulering af jernbanesektoren for så vidt angår de organisatoriske og retlige strukturer. Dets undersøgelser foretages med størst mulig åbenhed. For hver enkelt tildragelse bør undersøgelsesorganet nedsætte en relevant undersøgelsesgruppe med den fornødne ekspertise til at afdække de umiddelbare og underliggende årsager.

⇩ ny

(22) Med sigte på at øge et undersøgelsesorgans effektivitet og hjælpe det med at varetage sine opgaver bør undersøgelsesorganet have rettidig adgang til ulykkesstedet, i givet fald i et godt samarbejde med retsmyndighederne. Undersøgelsesrapporterne og alle resultater og henstillinger i forbindelse hermed indeholder afgørende information til brug for en yderligere forbedring af jernbanesikkerheden og bør gøres tilgængelige for offentligheden i hele Unionen. Sikkerhedsmæssige henstillinger bør følges op af de parter, som de er rettet til, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om foranstaltninger i forbindelse hermed.

(23) Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser, og sikre, at de håndhæves. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

(24) Målene for dette direktiv, nemlig at samordne aktiviteter i medlemsstaterne vedrørende regulering af og tilsyn med sikkerheden og undersøgelse af ulykker samt fastsættelse på EU-plan af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder, fælles sikkerhedsindikatorer og fælles krav i EU-sikkerhedscertifikater, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan bedre gennemføres på EU-plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med

subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 25 (tilpasset)

~~Undersøgelsesrapporterne og alle resultater og anbefalinger i forbindelse hermed indeholder afgørende information til brug for den yderligere forbedring af jernbanesikkerheden og bør gøres tilgængelige for offentligheden på fællesskabsplan. Sikkerhedsmæssige anbefalinger bør følges op af dem, hvortil de er stilet, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om korrigerende foranstaltninger.~~

⇩ ny

(25) For at supplere eller ændre visse ikke-væsentlige bestemmelser i nærværende direktiv bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten for så vidt angår de fælles sikkerhedsmetoder og deres revision og revisionen af de fælles sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsmål. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af de relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.

(26) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af dette direktiv bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser i forbindelse med kravene til sikkerhedsledelsessystemet og dets elementer, revision af certificeringssystemet for enheder med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne og udvidelse til andet rullende materiel samt hovedindholdet i undersøgelsesrapporten om ulykker og hændelser. Disse beføjelser bør udøves i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser[14].

(27) Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national ret bør kun omfatte de bestemmelser, hvori der er foretaget indholdsmæssige ændringer i forhold til det tidligere direktiv. Forpligtelsen til at gennemføre de bestemmelser, hvori der ikke er foretaget ændringer, følger af de tidligere direktiver.

(28) Dette direktiv bør ikke berøre medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag II, del B, angivne frister for gennemførelse i national ret og anvendelse af direktiverne —

[14] EUT L 55 af 28.2.2011.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 26 (tilpasset)

~~Målene for dette direktiv, nemlig at samordne aktiviteter i medlemsstaterne vedrørende regulering af og tilsyn med sikkerheden og undersøgelse af ulykker samt fastsættelse på fællesskabsplan af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder, fælles sikkerhedsindikatorer og fælles krav til sikkerhedscertifikater, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går direktivet ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 27 (tilpasset)

~~De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af dette direktiv bør vedtages i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen[15].~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 28 (tilpasset)

~~Formålet med dette direktiv er at omorganisere og samle den relevante fællesskabslovgivning om jernbanesikkerhed. Derfor bør bestemmelserne om sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, der tidligere fandtes i direktiv 2001/14/EF, ophæves sammen med alle henvisninger til sikkerhedscertificering. Direktiv 95/18/EF indeholdt krav til det operationelle personales sikkerhedskvalifikationer og til det rullende materiels sikkerhed, som er omfattet af kravene om sikkerhedscertificering i nærværende direktiv og derfor ikke længere bør være en del af licenskravene. En jernbanevirksomhed med licens bør være i besiddelse af et sikkerhedscertifikat for at få adgang til jernbaneinfrastrukturen.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16, betragtning 29 (tilpasset)

~~Medlemsstaterne bør fastsætte bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser, og sikre, at de håndhæves. Sanktionerne bør være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.~~

[15] ~~EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

~~Formål~~ ⌦ Genstand ⌫

~~Formålet med dette direktiv er at~~ ⌦ Dette direktiv fastsætter bestemmelser, som skal ⌫ sikre, at jernbanesikkerheden i ~~Fællesskabet~~ ⌦ Unionen ⌫ udvikles og forbedres, og at adgangen til markedet for jernbanetransportydelser forbedres gennem

a) harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne

b) fastlæggelse af det respektive ansvar for aktørerne i ⌦ jernbanesystemet ⌫

c) udvikling af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder med henblik på ~~større harmonisering af~~ ⇨ gradvis at fjerne behovet for ⇦ nationale regler

d) krav om, at der i ~~alle~~ ⇨ hver ⇦ medlemsstat~~er~~ oprettes en ⌦ national ⌫ sikkerhedsmyndighed og et organ til at undersøge ulykker og hændelser

e) fastsættelse af fælles principper for forvaltningen og reguleringen af og tilsynet med jernbanesikkerheden.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Dette direktiv gælder for jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder ⇨ , ⇦ ~~og~~ infrastrukturforvaltere ⇨ og andre aktører i jernbanesystemet ⇦ .

2. ⇨ Følgende systemer er udelukket fra dette direktivs anvendelsesområde: ⇦

~~Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:~~

a) metro-, sporvogns- og ~~andre light rail-~~ ⌦ letbanesystemer ⌫

b) net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net

⌦ 3. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelse af dette direktiv, undtage: ⌫

(a~~e~~) privatejet jernbaneinfrastruktur ⇨ og køretøjer, der udelukkende bruges på denne infrastruktur ⇦ til ejerens egen godstransport

⇨ b) infrastruktur og køretøjer, der udelukkende anvendes til lokale, historiske eller turistmæssige formål. ⇦

🡻 2008/110/EF, artikel 1, stk. 1

~~d) veterankøretøjer, der kører på nationale net, hvis de overholder de nationale sikkerhedsforskrifter og -bestemmelser om sikker anvendelse af sådanne køretøjer~~

~~e) veteran- og museumsjernbaner og jernbaner til turistfart, der anvender deres egne net, herunder værksteder, køretøjer og personale.~~

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

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

~~a) »jernbanesystem«: samtlige strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften af systemet som helhed~~

⇩ ny

a) "jernbanesystem": Unionens jernbanesystem som defineret i artikel 2 i direktiv [xx om interoperabilitet i jernbanesystemet]

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

~~b) »infrastrukturforvalter«: ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder~~

⇩ ny

b) "infrastrukturforvalter": en infrastrukturforvalter som defineret i artikel 2 i direktiv 2001/14/EF[16]

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

c) "jernbanevirksomhed": en jernbanevirksomhed, som defineret ⇨ i artikel 2 ⇦ i direktiv 2001/14/EF, og enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består

[16] EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækkraften; dette omfatter også virksomheder, som udelukkende leverer trækkraft

d) "tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)": de specifikationer, der gælder for hvert delsystem eller hver del af et delsystem med sigte på at opfylde de væsentlige krav og sikre interoperabiliteten i ~~de transeuropæiske~~ jernbanesystemet, ~~for højhastighedstog og konventionelle tog~~ som defineret i ⇨ artikel 2 i direktiv XX om interoperabilitet i jernbanesystemet ⇦ ~~direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF~~

e) "fælles sikkerhedsmål": de sikkerhedsniveauer, som forskellige dele af jernbanesystemet (såsom systemet for konventionelle tog, systemet for højhastighedstog, lange jernbanetunneler eller linjer, der udelukkende anvendes til godstransport) og systemet som helhed mindst skal opfylde, udtrykt i risikoacceptkriterier

~~f) »fælles sikkerhedsmetoder«: de metoder, der skal udvikles til at beskrive, hvordan sikkerhedsniveauerne og opnåelsen af sikkerhedsmålene samt opfyldelsen af andre sikkerhedskrav vurderes~~

⌦f) "fælles sikkerhedsmetoder": de metoder, der beskriver, hvordan sikkerhedsniveauerne og opnåelsen af sikkerhedsmålene samt opfyldelsen af andre sikkerhedskrav vurderes ⌫

g) " ⌦ national ⌫ sikkerhedsmyndighed": det nationale organ, der varetager opgaver i forbindelse med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv, eller ~~et binationalt~~ ⌦ ethvert ⌫ organ, som af ⌦ flere ⌫ medlemsstater har fået pålagt disse opgaver for at gennemføre en ensartet sikkerhedsordning ~~for specialiseret grænseoverskridende infrastruktur~~

h) "nationale ~~sikkerheds~~forskrifter": alle ⇨ bindende ⇦ forskrifter indeholdende sikkerhedsmæssige ⇨ eller tekniske ⇦ krav til jernbanetransport, der er udstedt i de enkelte medlemsstater og gælder for ⇨ jernbanevirksomheder ⇦ ~~mere end én jernbanevirksomheder~~, uanset hvilket organ der udsteder dem

i) "sikkerhedsledelsessystem": den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sine operationer

j) "undersøgelsesleder": en person, der er ansvarlig for en undersøgelses tilrettelæggelse og gennemførelse og kontrollen med undersøgelsen

k) "ulykke": en uønsket eller utilsigtet pludselig hændelse eller en specifik kæde af sådanne hændelser, der har skadelige følger; ulykker opdeles i følgende kategorier: sammenstød, afsporinger, ulykker på jernbaneoverskæringer, personskader som følge af rullende materiel i bevægelse, brand mv.

l) "alvorlig ulykke": alle togsammenstød eller -afsporinger, som resulterer i mindst én dræbt eller mindst fem alvorligt tilskadekomne eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø, og enhver anden lignende ulykke med indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen; ved "omfattende skade" forstås en skade, der af undersøgelsesorganet umiddelbart kan vurderes til mindst 2 mio. EUR i alt

m) "hændelse"": enhver anden tildragelse end en ulykke eller en alvorlig ulykke, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden ved togdriften

n) "undersøgelse": en proces, der gennemføres for at forebygge ulykker og hændelser, og som omfatter indsamling og analyse af oplysninger, dragning af konklusioner, herunder fastlæggelse af årsager, og i givet fald fremsættelse af sikkerhedsrelaterede anbefalinger

o) "årsager": handlinger, undladelser, begivenheder eller vilkår eller en kombination heraf, som resulterede i ulykken eller hændelsen

~~p) »agenturet«: Det Europæiske Jernbaneagentur, som er Fællesskabets agentur for jernbanesikkerhed og interoperabilitet~~

⇩ ny

p)"letbane": et system til skinnebundet transport i by- og/eller forstadsområder, som har mindre kapacitet og hastighed end jernbane- og metrosystemer, men større kapacitet og hastighed end sporvejssystemer. Letbaner kører sommetider i eget tracé og sommetider på vej i blandet trafik, og letbanekøretøjer kan normalt ikke bruges i fjerntrafik med passagerer eller gods

---

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

q) "bemyndigede organer": de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsesegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne~~, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF~~

r) "interoperabilitetskomponenter": hver enkelt del, gruppe af dele, underenhed eller komplet enhed af materiel, som indgår i eller er bestemt til at indgå i et delsystem, som er direkte eller indirekte afgørende for interoperabiliteten i jernbanesystemet ~~for højhastighedstog og konventionelle tog~~, som defineret i ⇨ artikel 2 i direktiv xx om interoperabilitet i jernbanesystemet ⇦ ~~direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF~~. ~~Begrebet "komponent" omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel~~

🡻 2008/110/EF, artikel 1, stk. 2 (tilpasset)
⇨ ny

s) "ihændehaver": den person eller enhed, der ejer eller har brugsret over et køretøj, og som forestår driften af køretøjet som transportmiddel og er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister, jf. ⌦ artikel 43 i direktiv XX ⌫ ~~i artikel 33~~ ~~i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008~~ om interoperabilitet i jernbanesystemet ~~i Fællesskabet (omarbejdning), i det følgende benævnt »direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet«~~

t) "enhed med ansvar for vedligeholdelse": den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen af et køretøj og som er registreret som sådan i det nationale køretøjsregister

u) "køretøj": et jernbanekøretøj med eller uden trækkraft, der på egne hjul kører på en jernbanestrækning, ⇨ i en fast eller en variabel sammensætning ⇦ . Et køretøj

består af et eller flere strukturelt og funktionelt definerede delsystemer ~~eller dele af sådanne delsystemer~~.

⇩ ny

v)"fabrikant": enhver fysisk eller juridisk person, som fremstiller en interoperabilitetskomponent eller et delsystem eller får sådanne konstrueret og fremstillet og markedsfører dem under sit navn eller varemærke

w)"afsender": den virksomhed, som afsender gods, enten på egne vegne eller på vegne af en tredjepart

x)"læsser" enhver virksomhed, som læsser stykgods, herunder farligt gods, små containere eller flytbare tanke på en godsvogn eller en rullecontainer, eller som læsser containere, bulk-containere, MEGC'er, tankcontainere eller flytbare tanke på en godsvogn

y)"tankpåfylder": enhver virksomhed som fylder gods, herunder farligt gods, på tanke (tankgodsvogn, godsvogn med aftagelig tank, flytbar tank eller tankcontainer), godsvogne, store rullecontainere eller små rullecontainere til bulktransport, batterivogne eller MEGC'er.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

KAPITEL II

SIKKERHEDSUDVIKLING OG -LEDELSE

Artikel 4

⇨ Aktørernes rolle i jernbanesystemet ved udvikling og forbedring ⇦
~~Udvikling og forbedring~~ af jernbanesikkerheden

1. Medlemsstaterne ⇨ og agenturet ⇦ sørger for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i ~~fællesskabslovgivningen~~ ⌦ Unionens lovgivning ⌫ og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.

~~Medlemsstaterne sørger for, at sikkerhedsforskrifter fastsættes, anvendes og håndhæves på en åben og ikke-diskriminerende måde, så de bidrager til udviklingen af et integreret europæisk jernbanetransportsystem.~~

~~2. Medlemsstaterne sikrer, at foranstaltninger til udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden tager hensyn til behovet for en systembaseret strategi.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset) →1 2008/110/EF, artikel 1, stk. 3 ⇨ ny

2. Medlemsstaterne sørger for, at ansvaret for en sikker drift af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår ~~på~~ i dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder med pligt for disse til at:

a) iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i gensidigt samarbejde

b) at opfylde ⌦ EU-forskrifter og ⌫ nationale forskrifter ~~sikkerhedsforskrifter og standarder~~

c) etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv.

Med forbehold af medlemsstaternes retsforskrifter vedrørende civilt erstatningsansvar er hver infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed ansvarlig for sin del af systemet og for sikker drift af denne del, herunder levering af materiel og indgåelse af kontrakter om tjenesteydelser, i forhold til brugere, kunder, berørte arbejdstagere og tredjeparter. ⇨ Infrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders sikkerhedsledelsessystemer skal også tage højde for risiciene i forbindelse med tredjeparters aktiviteter. ⇦

3~~4~~. ~~Dette berører ikke de enkelte~~ ⌦ Hver ⌫ fabrikant~~ers~~, vedligeholdelsesvirksomhed~~ers~~, →1 vognihændehaver ←, tjenesteyder~~es~~ eller ordregiver~~es~~ ⌦ er ansvarlig ⌫ for, at ~~det~~ rullende materiel, ~~de~~ anlæg og ~~det~~ øvrig~~te~~ udstyr, ~~og~~ materiel eller ~~de~~ tjenesteydelser, de leverer, opfylder de anførte krav og betingelser, således at det er sikkert for jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalteren at anvende det i driften.

⇩ ny

4. Alle aktører med en relevant rolle i sikkerhedsoperationer iværksætter de nødvendige risikostyringsforanstaltninger, herunder i samarbejde med de andre aktører, hvis det er hensigtsmæssigt. Ud over jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere omfatter aktørerne:

(a) enheder med ansvar for vedligeholdelse af køretøjer

(b) afsendere, læssere og tankpåfyldere, som spiller en rolle i forbindelse med læsseaktiviteters sikkerhed

(c) fabrikanter, som er ansvarlige for udformning og fremstilling af sikre jernbanekøretøjer, reservedele, køretøjskomponenter eller -underenheder, jernbaneinfrastruktur, energi og faste togkontrol- og signalsystemer, samt for at udarbejde den foreløbig dokumentation for det pågældende køretøj.

5. Alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligehold sikrer, at deres kontrahenter iværksætter risikostyringsforanstaltninger. Med henblik herpå anvender alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligehold den fælles sikkerhedsmetode for overvågning, der er fastlagt i forordning (EU) nr. 1078/2012[17]. Deres kontrahenter skal være kontraktligt forpligtet til at anvende denne metode. Jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligehold

[17] EUT L 320 af 17.11.2012, s. 8.

forelægger deres kontraktarrangementer på anmodning af agenturet eller den nationale sikkerhedsmyndighed.

6. Enhver aktør i jernbanesystemet, der konstaterer en sikkerhedsrisiko i forbindelse med mangler og konstruktionsmæssige fejl eller funktionsfejl ved teknisk udstyr, herunder også i strukturelt definerede delsystemer, underretter de andre involverede parter om risikoen, så de kan træffe de nødvendige korrigerende foranstaltninger, som sikrer, at jernbanesystemet til enhver tid opfylder sikkerhedskravene.

7. Når der udveksles køretøjer mellem jernbanevirksomheder, sørger alle aktører for at udveksle alle oplysninger, der er relevante for en sikker drift. Oplysningerne skal bl.a. omfatte køretøjets status og historie, dele af vedligeholdelsesdataene, sporbarhed af læsseoperationer og fragtbreve. Oplysningerne skal være tilstrækkeligt detaljerede til, at jernbanevirksomheden kan vurdere risikoen ved at benytte køretøjet i driften.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

Artikel 5

Fælles sikkerhedsindikatorer

1. For at lette vurderingen af opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål og give mulighed for at overvåge den generelle udvikling i jernbanesikkerheden indsamler medlemsstaterne informationer om fælles sikkerhedsindikatorer via de nationale sikkerhedsmyndighedernes årlige rapporter, som er omhandlet i artikel 18.

~~Det første referenceår for de fælles sikkerhedsindikatorer er 2006, som behandles i rapporten det følgende år.~~

De fælles sikkerhedsindikatorer fastlægges som beskrevet i bilag I.

⇩ ny

2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 26 for så vidt angår revision af bilag I, herunder navnlig for at ajourføre de fælles sikkerhedsindikatorer i henhold til den tekniske udvikling og for at tilpasse de fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker.

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 4 (tilpasset)

~~2. Inden den 30. april 2009 revideres bilag I, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

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

Artikel 6

Fælles sikkerhedsmetoder

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk 5, litra a) (tilpasset)

~~1. Første serie af fælles sikkerhedsmetoder, som mindst skal omfatte dem, der er anført i stk. 3, litra a), vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2008. De offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.~~

~~Anden serie af fælles sikkerhedsmetoder, som skal omfatte resten af de i stk. 3 anførte metoder, vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2010. De offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.~~

~~Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

~~2. Udkastet til fælles sikkerhedsmetoder og udkastet til reviderede fælles sikkerhedsmetoder udarbejdes af agenturet i henhold til mandater, som vedtages efter proceduren i artikel 27, stk. 2.~~

~~Udkastet til sikkerhedsmetoder baseres på en gennemgang af eksisterende metoder i medlemsstaterne.~~

~~3~~1. De fælles sikkerhedsmetoder beskriver, hvordan ~~sikkerhedsniveauet og~~ ⌦ sikkerhedsniveauerne, ⌫ opnåelsen af sikkerhedsmålene ~~samt~~ og opfyldelsen af andre sikkerhedskrav vurderes, gennem udarbejdelse og fastsættelse af:

a) risikoevaluerings- og -vurderingsmetoder

b) metoder til vurdering af overholdelsen af kravene i de sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i henhold til artikel 10 og 11

~~og~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 5, litra b)

~~c) metoder — for så vidt de ikke allerede er omfattet af TSI'er — til at kontrollere, at de strukturelt definerede delsystemer i jernbanesystemer drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav.~~

⇩ ny

c) tilsynsmetoder, som skal anvendes af de nationale sikkerhedsmyndigheder, og overvågningsmetoder, som skal anvendes af jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og enheder med ansvar for vedligeholdelse

d) andre metoder, der dækker en proces i sikkerhedsledelsessystemet, som det er nødvendigt at harmonisere på EU-niveau.

🡻 2008/110/EF, artikel 1, stk. 5, litra c)

~~4. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og medlemsstaternes forpligtelser, jf. artikel 4, stk. 1. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a).~~

⇩ ny

2. Kommissionen udsteder mandater til agenturet vedrørende udarbejdelsen af de nye fælles sikkerhedsmetoder, der er omhandlet i punkt 1, litra d), og vedrørende revision og ajourføring af alle fælles sikkerhedsmetoder for at tage højde for den teknologiske udvikling eller samfundsmæssige behov og fremsætte relevante henstillinger til Kommissionen.

Ved udarbejdelsen af henstillinger tager agenturet hensyn til brugernes og interesseparternes holdninger. Henstillingerne skal ledsages af en rapport om resultaterne af høringsprocessen og en rapport om vurderingen af virkningerne af den nye sikkerhedsmetode, der skal vedtages.

3. De fælles sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt under hensyntagen til erfaringen med deres anvendelse, den generelle udvikling i jernbanesikkerheden og i lyset af en generel fastholdelse og, hvor det med rimelighed er praktisk muligt, en løbende forbedring af sikkerhedsniveauet.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om fastsættelse af fælles sikkerhedsmetoder og reviderede fælles sikkerhedsmetoder i henhold til artikel 26.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

5. Medlemsstaterne foretager de nødvendige ændringer af deres nationale ~~sikkerheds~~forskrifter på baggrund af vedtagelsen af fælles sikkerhedsmetoder og revisionerne heraf.

Artikel 7

Fælles sikkerhedsmål

~~1. De fælles sikkerhedsmål udarbejdes, vedtages og revideres efter procedurerne i denne artikel.~~

~~2. Udkastet til fælles sikkerhedsmål og udkastet til reviderede fælles sikkerhedsmål udarbejdes af agenturet i henhold til mandater, som vedtages efter proceduren i artikel 27, stk. 2.~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 6, litra a) (tilpasset)

~~3. Den første serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på en gennemgang af eksisterende mål og sikkerhedsniveauer i medlemsstaterne og sikrer, at jernbanesystemets nuværende sikkerhedsniveau ikke sænkes i nogen medlemsstat. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2009 og offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

~~Den anden serie af udkast til fælles sikkerhedsmål baseres på erfaringerne fra den første serie af fælles sikkerhedsmål og implementeringen heraf. De afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere. De vedtages af Kommissionen inden den 30. april 2011 og offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

1.~~4.~~ De fælles sikkerhedsmål fastsætter de ⌦ minimums ⌫sikkerhedsniveauer, som ~~mindst~~ skal opfyldes af de forskellige dele af jernbanesystemet og af systemet som helhed i hver enkelt medlemsstat, udtrykt i risikoacceptkriterier for:

a) individuelle risici relateret til passagerer, personale, herunder personale hos kontrahenter, brugere af jernbaneoverskæringer og andre samt, med forbehold af gældende nationale og internationale ansvarsregler, individuelle risici relateret til personer, der uberettiget befinder sig på jernbanearealer

b) samfundsmæssige risici.

⇩ ny

2. Kommissionen udsteder et mandat til agenturet vedrørende udarbejdelse af udkast til reviderede fælles sikkerhedsmål og fremsættelse af relevante henstillinger til Kommissionen.

3. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. De reviderede fælles sikkerhedsmål afspejler eventuelle prioriterede områder, hvor sikkerheden skal forbedres yderligere.

4. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter om fastsættelse af reviderede fælles sikkerhedsmål i henhold til artikel 26.

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 6, litra b) (tilpasset)

~~5. De fælles sikkerhedsmål revideres regelmæssigt under hensyntagen til den generelle udvikling i jernbanesikkerheden. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-~~

~~væsentlige bestemmelser i dette direktiv, herunder ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

5.~~6.~~ Medlemsstaterne foretager de nødvendige ændringer af deres nationale ~~sikkerheds~~forskrifter for i det mindste at nå de fælles, eventuelt reviderede sikkerhedsmål i overensstemmelse med den gennemførelsesfrist, der er fastsat herfor. De meddeler Kommissionen disse forskrifter i overensstemmelse med artikel 8~~, stk. 3~~.

Artikel 8

Nationale ~~sikkerheds~~forskrifter

~~I medfør af dette direktiv udarbejder medlemsstaterne bindende nationale sikkerhedsforskrifter og sørger for, at de offentliggøres og er tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ansøgere om sikkerhedsgodkendelser i et klart sprog, der kan forstås af alle berørte parter.~~

⇩ ny

1. Medlemsstaterne må kun fastlægge nye nationale forskrifter i følgende tilfælde:

a) hvor forskrifter vedrørende bestående sikkerhedsmetoder ikke er omfattet af en fælles sikkerhedsmetode

b) hvis der er tale om en hastende forebyggende foranstaltning, herunder navnlig efter en ulykke.

Medlemsstaterne sikrer, at nationale forskrifter tager hensyn til behovet for en systembaseret tilgang.

2. Hvis en medlemsstat agter at indføre en ny national forskrift, anmelder medlemsstaten udkastet til forskriften til agenturet og Kommissionen under anvendelse af det relevante it-system i henhold til artikel 23 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen].

3. Hvis agenturet bliver opmærksom på en national forskrift, anmeldt eller ej, som er blevet overflødig eller er i modstrid med de fælles sikkerhedsmetoder eller anden EU-lovgivning vedtaget efter anvendelsen af den nationale forskrift, finder proceduren i artikel 22 i forordning (EU) nr. …/… [agenturforordningen] anvendelse.

4. Medlemsstaterne sikrer, at deres nationale forskrifter stilles gratis til rådighed og på et sprog, som forstås af alle berørte parter.

5. Nationale forskrifter, som anmeldes i henhold til denne artikel, er ikke omfattet af anmeldelsesproceduren i direktiv 98/34/EF.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

~~2. Senest den 30. april 2005 underretter medlemsstaterne Kommissionen om alle relevante gældende nationale sikkerhedsforskrifter, som foreskrevet i bilag II, med angivelse af deres anvendelsesområde.~~

~~Ved denne underretning oplyses der desuden om hovedindholdet af forskrifterne med henvisninger til retsakter, lovgivningens form og det eller den for offentliggørelsen ansvarlige organ eller organisation.~~

~~3. Senest fire år efter dette direktivs ikrafttræden foretager agenturet en evaluering af den måde, hvorpå de nationale sikkerhedsforskrifter offentliggøres og gøres tilgængelige i overensstemmelse med stk. 1. og anbefaler Kommissionen de foranstaltninger, der skal træffes til udvikling af en enkelt standardformular for offentliggørelse af disse forskrifter og fastlæggelse af en sprogordning, således at disse oplysninger bliver lettere tilgængelige for brugerne.~~

~~4. Medlemsstaterne underretter omgående Kommissionen om ændringer af de meddelte nationale sikkerhedsforskrifter og enhver ny forskrift, der vedtages, medmindre forskrifterne udelukkende vedrører implementeringen af TSI'er.~~

~~5. For at begrænse indførelsen af nye, specifikke nationale forskrifter til et minimum og således forebygge yderligere hindringer og af hensyn til den gradvise harmonisering af sikkerhedsforskrifterne fører Kommissionen tilsyn med medlemsstaternes indførelse af nye nationale forskrifter.~~

~~6. Såfremt en medlemsstat efter vedtagelsen af fælles sikkerhedsmål har til hensigt at indføre en ny national sikkerhedsforskrift, der kræver et højere sikkerhedsniveau end de fælles sikkerhedsmål, og/eller såfremt en medlemsstat har til hensigt at indføre en ny national sikkerhedsforskrift, der kan berøre driften af jernbanevirksomheder fra andre medlemsstater på den pågældende medlemsstats område, hører medlemsstaten i god tid samtlige interesserede parter, og proceduren i stk. 7 finder anvendelse.~~

~~7. Medlemsstaten forelægger udkastet for Kommissionen til behandling med en begrundelse for indførelsen.~~

~~Hvis Kommissionen finder, at udkastet er uforeneligt med de fælles sikkerhedsmetoder eller med opfyldelsen i det mindste af de fælles sikkerhedsmål eller udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, vedtager den en beslutning rettet til den pågældende medlemsstat i overensstemmelse med proceduren i artikel 27, stk. 2.~~

~~Hvis Kommissionen har alvorlige betænkeligheder med hensyn til, om udkastet er foreneligt med de fælles sikkerhedsmetoder, eller om det opfylder i det mindste de fælles sikkerhedsmål, eller hvis den mener, at udkastet udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, orienterer den straks den pågældende medlemsstat, som udsætter vedtagelsen, ikrafttrædelsen eller gennemførelsen af forskriften, indtil en beslutning er vedtaget efter proceduren i artikel 27, stk. 2, inden for en frist på seks måneder.~~

Artikel 9

Sikkerhedsledelsessystemer

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikrer, at jernbanesystemet mindst kan opfylde de fælles sikkerhedsmål og er i overensstemmelse ~~med de nationale sikkerhedsforskrifter, som omhandlet i artikel 8 og bilag II, og~~ med de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, samt at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder ⌦ og forskrifter anmeldt i henhold til artikel 8 ⌫ finder anvendelse.

2. Sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde de krav ~~og indeholde de elementer, der er fastsat i bilag III~~, der er tilpasset til karakteren og størrelsen af samt andre omstændigheder ved den

pågældende aktivitet. Systemet sikrer kontrollen med alle risici, der hidrører fra infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens aktivitet, herunder levering og vedligeholdelse af materiel samt brug af kontrahenter. Uden at det berører de eksisterende nationale og internationale ansvarsregler, skal sikkerhedsledelsessystemet, når det er relevant og rimeligt, også tage hensyn til risici, der opstår som følge af andre parters aktiviteter.

⇩ ny

Kommissionen vedtager sikkerhedsledelsessystemets elementer ved hjælp af gennemførelsesretsakter. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

3. Enhver infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem skal tage hensyn til virkningerne af forskellige jernbanevirksomheders operationer på nettet og give mulighed for, at alle jernbanevirksomheder kan operere i overensstemmelse med TSI'er, nationale ~~sikkerheds~~forskrifter og de vilkår, som er fastsat i deres sikkerhedscertifikat. Sikkerhedsledelsessystemernet~~t~~ skal ~~desuden~~ udformes med henblik på, at infrastrukturforvalterens katastrofe- og beredskabsprocedurer kan koordineres med alle jernbanevirksomheder, som opererer på den pågældende infrastruktur.

4. Hvert år senest den 30. juni forelægger alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder den ⌦ nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~ en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår. Sikkerhedsrapporten indeholder:

a) oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplaner

b) nationale sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsindikatorer, der er fastsat i bilag I, i det omfang, det er relevant for den pågældende organisation

c) resultaterne af intern sikkerheds<u>auditering</u>~~revision~~

d) bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for den ⌦ nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~.

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

KAPITEL III

SIKKERHEDSCERTIFICERING OG SIKKERHEDSGODKENDELSE

Artikel 10

~~Sikkerhedscertifikater~~ ⇨ EU-sikkerhedscertifikat ⇦

⇩ ny

1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et EU-sikkerhedscertifikat.

2. EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af agenturet, når det er påvist, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsesysstem i henhold til artikel 9 og er i stand til at opfylde kravene i TSI'erne og anden relevant lovgivning med henblik på risikostyring og levering af sikre transportydelser på nettet.

3. EU-sikkerhedscertifikatet skal anføre typen og omfanget af de dækkede jernbaneoperationer. Det er gyldigt i hele Unionen for ækvivalente operationer.

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

~~1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et sikkerhedscertifikat som omhandlet i dette kapitel. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenettet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det.~~

🡻 2008/110/EF, artikel 1, stk. 7, litra a)

~~Formålet med sikkerhedscertifikatet er at påvise, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og er i stand til at opfylde kravene i TSI'erne, anden relevant fællesskabslovgivning og nationale sikkerhedsforskrifter og dermed til at kontrollere risikoen og levere sikre transportydelser på nettet.~~

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

~~2. Sikkerhedscertifikatet omfatter:~~

~~a) certificering, der bekræfter godkendelsen af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem, som beskrevet i artikel 9 og bilag III,~~

~~og~~

🡻 2008/110/EF, 1, stk. 7, litra b)

~~b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde de specifikke krav, den skal opfylde for at levere sikre transportydelser på det pågældende net. Kravene kan omfatte overholdelse af TSI'er og nationale sikkerhedsforskrifter, herunder driftsregulativer for nettet, accept af personalets certifikater og tilladelse til ibrugtagning af de køretøjer, som jernbanevirksomheder anvender. Certificeringen baseres på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV.~~

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

~~3. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden først etablerer togdrift, foretager certificeringen i overensstemmelse med stk. 2.~~

~~Certificeringen foretaget i henhold til stk. 2 skal specificere karakteren og omfanget af de dækkede jernbaneoperationer. Certificeringen foretaget i henhold til stk. 2, litra a), gælder i hele Fællesskabet for tilsvarende jernbanetransportoperationer.~~

~~4. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvori jernbanevirksomheden har til hensigt at udføre yderligere jernbanetransporttjenester, foretager den yderligere nationale certificering, der kræves i henhold til stk. 2, litra b).~~

⇩ ny

4. Tre måneder før start af driften af enhver ny transportydelse forelægger jernbanevirksomheden den relevante nationale sikkerhedsmyndighed dokumentation for, at:

a) jernbanevirksomheden vil følge driftsregulativerne, herunder nationale forskrifter i henhold til artikel 8, stk. 4, som stilles til rådighed for den, og vurdere sikkerheden af sine driftsoperationer under hensyntagen til kravene i Kommissionens forordning (EF) nr. 352/2009[18] samt sikre, at alle risici styres via virksomhedens sikkerhedsledelsessystem, og at der træffes alle nødvendige foranstaltninger for at sikre en sikker drift

b) jernbanevirksomheden har truffet de nødvendige foranstaltninger med henblik på samarbejde og samordning med infrastrukturforvaltere på det eller de banenet, som jernbanevirksomheden ønsker at benytte

c) jernbanevirksomheden har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at sikre en sikker drift

d) jernbanevirksomheden er i besiddelse af en licens udstedt i henhold til Rådets direktiv 95/18/EF[19]

e) karakteren og omfanget af den påtænkte drift svarer til det, der er anført i EU-sikkerhedscertifikatet.

Hvis den nationale sikkerhedsmyndighed er i tvivl om, hvorvidt en eller flere af forudsætningerne er opfyldt, anmoder den jernbanevirksomheden om yderligere oplysninger. Denne udveksling af oplysninger må dog ikke have en opsættende eller forsinkende virkning på starten af driften. Hvis den nationale sikkerhedsmyndighed konstaterer, at en eller flere forudsætninger ikke er opfyldt, henviser den sagen til agenturet, som træffer passende foranstaltninger, herunder også tilbagekaldelse af certifikatet.

[18] EUT L 108 af 29.4.2009, s. 4.
[19] EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.

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

5. EU-sikkerhedscertifikatet ~~Sikkerhedscertifikatet~~ fornyes efter ansøgning fra jernbanevirksomheden mindst hvert femte år. Det ajourføres helt eller delvis, når som helst karakteren eller omfanget af de pågældende aktiviteter ændres væsentligt.

Indehaveren af EU-sikkerhedscertifikatet underretter omgående ⇨ agenturet ⇦ ~~den kompetente sikkerhedsmyndighed~~ om ~~alle~~ enhver væsentlig~~e~~ ændring~~er~~ i forudsætningerne for EU-sikkerhedscertifikatet. Indehaveren underretter desuden ⇨ agenturet ⇦ ~~den kompetente sikkerhedsmyndighed~~, såfremt nye kategorier af personale inddrages i togdriften, eller nye typer rullende materiel tages i brug.

⇨ Agenturet ⇦ ~~Sikkerhedsmyndigheden~~ kan forlange, at EU-sikkerhedscertifikatet ajourføres efter væsentlige ændringer ⇨ af ⇦ ~~i~~ de overordnede sikkerhedsforskrifter.

~~6. Hvis sikkerhedsmyndigheden finder, at indehaveren ikke længere opfylder forudsætningerne for en certificering, som den har foretaget, tilbagekalder den del a og/eller b af certifikatet med en begrundelse for sin afgørelse. Den sikkerhedsmyndighed, der har tilbagekaldt en yderligere national certificering, der er foretaget i henhold til stk. 4, underretter omgående den sikkerhedsmyndighed, der har foretaget certificeringen i henhold til stk. 2, litra a), om sin afgørelse.~~

~~Sikkerhedsmyndigheden skal ligeledes tilbagekalde et sikkerhedscertifikat, hvis det viser sig, at indehaveren af certifikatet, ikke har anvendt det i det år, der følger efter udstedelsen.~~

⇩ ny

6. Hvis en national sikkerhedsmyndighed finder, at indehaveren af et EU-sikkerhedscertifikat ikke længere opfylder forudsætningerne for en certificering, anmoder den agenturet om at tilbagekalde certifikatet. Agenturet kan tilbagekalde EU-sikkerhedscertifikatet med en begrundelse for sin afgørelse. Agenturet underretter omgående alle de nationale sikkerhedsmyndigheder med ansvar for de banenet, som jernbanevirksomheden benytter.

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

7~~6~~. ⇨ Agenturet ⇦ ~~Sikkerhedsmyndigheden~~ underretter inden en måned ⇨ de nationale sikkerhedsmyndigheder ⇦ ~~agenturet~~ om ~~de i stk. 2, litra a), omhandlede~~ ⇨ EU- ⇦sikkerhedscertifikater, der er udstedt, fornyet, ajourført eller tilbagekaldt. Der oplyses om navn og adresse på jernbanevirksomheden, udstedelsesdato, ~~sikkerheds~~certifikatets anvendelsesområde og gyldighed og, i tilfælde af tilbagekaldelse, begrundelsen for afgørelsen.

~~7. Senest den 30. april 2009 vurderer agenturet udviklingen med hensyn til sikkerhedscertificering og forelægger en rapport for Kommissionen med anbefalinger vedrørende indførelse af en strategi baseret på et fælles EF-sikkerhedscertifikat. Kommissionen foretager sig det fornødne for at følge op på anbefalingerne.~~

⇩ ny

8. Agenturet overvåger løbende effektiviteten af foranstaltningerne i forbindelse med udstedelsen af EU-sikkerhedscertifikater og de nationale sikkerhedsmyndigheders tilsynsaktiviteter og fremsætter om nødvendigt henstillinger om forbedringer til Kommissionen. Det kan også omfatte en henstilling vedrørende en fælles sikkerhedsmetode, som dækker en proces i sikkerhedsledelsessystemet, som det er nødvendigt at harmonisere på EU-niveau, jf. artikel 6, stk. 1, litra d).

⇩ ny

Artikel 11

Ansøgning om EU-sikkerhedscertifikat

1. En ansøgning om et EU-sikkerhedscertifikat indgives til agenturet. Agenturet træffer afgørelse om en ansøgning hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som agenturet har anmodet om. Hvis ansøgeren anmodes om at forelægge yderligere oplysninger, skal disse indgives omgående.

2. Agenturet giver detaljeret vejledning om, hvordan EU-sikkerhedscertifikatet opnås. Det oplyser om alle krav, som er fastsat i henhold til artikel 10, stk. 2, og offentliggør alle relevante dokumenter.

3. En ansøgningsvejledning med en beskrivelse af og redegørelse for betingelserne for udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater og angivelse af, hvilke dokumenter der skal forelægges, stilles gratis til rådighed for ansøgerne. De nationale sikkerhedsmyndigheder samarbejder med agenturet om formidlingen af disse oplysninger.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

Artikel ~~11~~ ⌦ 12 ⌫

Sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere

1. For at få tilladelse til at forvalte og drive en jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalteren indhente en sikkerhedsgodkendelse fra ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~en i den medlemsstat, hvor den er etableret.

Sikkerhedsgodkendelsen omfatter~~:~~

~~(a)~~ en godkendelse af infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem i henhold til ~~, jf.~~ artikel 9 ~~og bilag III~~, som ⌦ skal omfatte ⌫ procedurerne og bestemmelserne til ⌦ overholdelse af ⌫ ~~opfylde~~ de specifikke krav til sikker udformning, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol- og signalsystemet.

~~og~~

~~b) en bekræftelse af, at infrastrukturforvalteren accepterer at opfylde en række specifikke krav af hensyn til sikker udformning, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol og signalsystem.~~

2. Sikkerhedsgodkendelsen fornyes efter ansøgning fra infrastrukturforvalteren ~~mindst~~ hvert femte år. Den ajourføres helt eller delvis, hvis infrastrukturen, signalsystemet eller energiforsyningen eller principperne for deres drift og vedligeholdelse ændres væsentligt. Indehaveren af sikkerhedsgodkendelsen underretter omgående den nationale sikkerhedsmyndighed~~en~~ om alle sådanne ændringer.

Den nationale s~~S~~ikkerhedsmyndighed~~en~~ kan forlange, at sikkerhedsgodkendelsen ajourføres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

Hvis den nationale sikkerhedsmyndighed~~en~~ fastslår, at en godkendt infrastrukturforvalter ikke længere opfylder kravene med henblik på sikkerhedsgodkendelse, trækker den godkendelsen tilbage og begrunder sin afgørelse.

⇩ ny

3. Den nationale sikkerhedsmyndighed træffer afgørelse om en ansøgning om en sikkerhedsgodkendelse hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger.

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

~~3~~4. Den nationale s~~S~~ikkerhedsmyndighed~~en~~ underretter inden en måned agenturet om de sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt, fornyet, ajourført eller trukket tilbage. Oplysningerne omfatter ~~indeholder~~ infrastrukturforvalterens navn og adresse, godkendelsesdato, omfanget af og gyldighedsperioden for sikkerhedsgodkendelsen samt, i tilfælde af tilbagetrækkelse, begrundelsen for afgørelsen.

~~*Artikel 12*~~

~~**Ansøgningskrav i forbindelse med sikkerhedscertifikater og godkendelser**~~

~~1. Sikkerhedsmyndigheden træffer afgørelse om en ansøgning om sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger. Hvis ansøgeren anmodes om at forelægge yderligere oplysninger, meddeles dette omgående.~~

~~2. For at gøre det lettere for nye jernbanevirksomheder at etablere sig og for jernbanevirksomheder fra andre medlemsstater at indgive ansøgninger giver sikkerhedsmyndigheden detaljeret vejledning om, hvordan sikkerhedscertifikatet opnås. Den oplyser om alle krav, som er fastsat i henhold til artikel 10, stk. 2, og stiller alle relevante dokumenter til rådighed for ansøgeren.~~

~~Der gives særlig vejledning til jernbanevirksomheder, som ansøger om et sikkerhedscertifikat for tjenester på en nærmere afgrænset del af en infrastruktur, med specifik angivelse af, hvilke forskrifter der er gældende for den pågældende del.~~

~~3. En trykt ansøgningsvejledning med en beskrivelse af og redegørelse for betingelserne for udstedelse af sikkerhedscertifikater og angivelse af, hvilke dokumenter der skal forelægges,~~

~~stilles gratis til rådighed for ansøgerne. Alle ansøgninger om sikkerhedscertifikater indgives på det sprog, som kræves af sikkerhedsmyndigheden.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

Artikel 13

Adgang til efteruddannelsesfaciliteter

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanevirksomheder~~, der ansøger om et sikkerhedscertifikat,~~ på retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår har adgang til efteruddannelsesfaciliteter for lokomotivførere og togpersonale, såfremt sådan efteruddannelse er nødvendig for driften på deres banenet eller for at opfylde sikkerhedscertifikatets krav ⌦ og krav vedrørende licenser og certifikater i medfør af direktiv 2007/59/EF[20] ⌫ .

Den tilbudte efteruddannelse skal omfatte undervisning i nødvendigt ~~bane~~strækningskendskab, driftsregulativer og -procedurer, signal- og styringskontrolsystemet og gældende katastrofe- og beredskabsprocedurer for de strækninger, hvorpå der drives togtrafik.

Medlemsstaterne sikrer også at infrastrukturforvaltere og deres personale, som varetager vigtige sikkerhedsopgaver, har adgang til efteruddannelsesfaciliteter på retfærdige og ikke-diskriminerende vilkår.

Hvis efteruddannelsesfaciliteterne ikke omfatter eksamener og udstedelse af certifikater, sørger medlemsstaterne for, at jernbanevirksomheder har adgang til en sådan certificering~~, hvis det er et krav for at få udstedt sikkerhedscertifikatet~~.

Den nationale s~~S~~ikkerhedsmyndighed~~en~~ sørger for, at efteruddannelsestilbud eller i givet fald udstedelsen af certifikater opfylder de ~~sikkerheds~~krav, ⌦ der er fastsat i direktiv 2007/59/EF, ⌫ i TSI'er eller nationale ~~sikkerheds~~forskrifter, som er ~~beskrevet~~ ⌦ omhandlet ⌫ i artikel 8 ~~og bilag II~~.

2. Hvis det kun er en enkelt jernbanevirksomhed eller infrastrukturforvalteren, der kan tilbyde efteruddannelse, sørger medlemsstaterne for, at denne efteruddannelse er tilgængelig for andre jernbanevirksomheder til en rimelig og ikke-diskriminerende pris, der er omkostningsrelateret og kan omfatte en fortjenstmargen.

3. Når jernbanevirksomhederne ansætter nye lokomotivførere, medrejsende personale og andet personale, som varetager vigtige sikkerhedsopgaver, skal de kunne tage hensyn til efteruddannelse, opnåede kvalifikationer og tidligere erfaring i andre jernbanevirksomheder. Med henblik herpå skal dette personale have adgang til al dokumentation for deres efteruddannelse, kvalifikationer og erfaring. De kan få kopier heraf og kan indgive sådan dokumentation.

4. ~~Under alle omstændigheder er hver jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter~~ ⌦ Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere ⌫ er ansvarlige for uddannelses- og kvalifikationsniveauet hos personale, der varetager sikkerhedsopgaver~~, jf. artikel 9 og bilag III~~.

[20] EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51.

↓ 2008/57/EF, artikel 40

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 8 (tilpasset)
⇨ ny

Artikel 14~~a~~

Vedligeholdelse af køretøjer

1. Inden et køretøj tages i brug eller benyttes på nettet, skal der være udpeget en enhed, der har ansvaret for dets vedligeholdelse, og denne enhed skal være registreret i det nationale køretøjsregister i overensstemmelse med artikel 43~~33~~ i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet.

2. Den enhed, der har ansvaret for vedligeholdelsen, kan være en jernbanevirksomhed, en infrastrukturforvalter eller en ihændehaver.

3. Uden at det berører jernbanevirksomhedens og infrastrukturforvalterens ansvar for sikker drift af toget som omhandlet i artikel 4, sikrer enheden, ved hjælp af et vedligeholdelsessystem, at de køretøjer, for hvilke den har ansvaret for vedligeholdelse, er i en sikker driftstilstand. Med henblik herpå sikrer enheden med ansvar for vedligeholdelse, at køretøjerne vedligeholdes i overensstemmelse med:

a) vedligeholdelseslogbogen for de enkelte køretøjer

b) de gældende bestemmelser, inklusive vedligeholdelsesbestemmelser og TSI-bestemmelser.

Enheden med ansvar for vedligeholdelse udfører selv vedligeholdelsen eller indgår kontrakt herom med et værksted.

4. Er der tale om godsvogne, certificeres hver enhed med ansvar for vedligeholdelse af et organ, der godkendes eller anerkendes i overensstemmelse med ⇨ Kommissionens forordning (EU) nr. 445/2011[21] ⇦ ~~stk. 5~~ eller af en national sikkerhedsmyndighed. ~~Godkendelsesproceduren bygger på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed, som f.eks. de europæiske standarder i EN 45 000-serien.~~ Anerkendelsesproceduren skal ~~ligeledes~~ bygge på kriterier som uafhængighed, ekspertise og upartiskhed.

Er enheden med ansvar for vedligeholdelse~~, en jernbanevirksomhed eller~~ en infrastrukturforvalter, skal overensstemmelsen med ⇨ forordning (EU) nr. 445/2011 ⇦ ~~de krav, der vedtages efter stk. 5,~~ kontrolleres af den relevante nationale sikkerhedsmyndighed efter procedurerne i artikel ⌦ 12 ⌫ ~~10 og 11~~ og bekræftes på de certifikater, som specificeres i disse procedurer.

~~5. På grundlag af en henstilling fra agenturet vedtager Kommissionen senest 24. december 2010, en foranstaltning, der fastlægger et system for certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse af godsvogne[22]. Certifikater udstedt i overensstemmelse med dette system bekræfter overholdelsen af de krav, der er anført i stk. 3.~~

[21] EUT L 122 af 11.5.2011, s. 22.
[22] ~~EFT L 122 af 11.5.2011, s. 22.~~

~~Foranstaltningen skal omfatte krav om:~~

~~a) det vedligeholdelsessystem, enheden har indført~~

~~b) format og gyldighed af det certifikat, der udstedes til enheden~~

~~c) kriterierne for godkendelse eller anerkendelse af det organ eller de organer, der står for udstedelse af certifikater og for at sikre den kontrol, der er nødvendig for at certificeringssystemet kan fungere~~

~~d) datoen for indførelsen af certificeringssystemet, inklusive en overgangsperiode på et år for eksisterende enheder med ansvar for vedligeholdelse.~~

~~Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv ved at supplere det, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

~~På grundlag af en henstilling fra agenturet evaluerer Kommissionen senest 24. december 2018 denne foranstaltning med henblik på at inddrage alle køretøjer og om nødvendigt ajourføre certificeringssystemet for godsvogne.~~

5~~6~~. De certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med stk. 4~~5~~, er gyldige i hele ⌦ Unionen ⌫ ~~Fællesskabet~~.

~~7. Agenturet evaluerer den certificeringsproces, der er gennemført i overensstemmelse med stk. 5 ved at forelægge Kommissionen en rapport senest tre år efter den relevante foranstaltnings ikrafttræden.~~

⇩ ny

6. Inden den 31. maj 2014 evaluerer agenturet ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelsen af godsvogne og overvejer mulighederne for en udvidelse af denne ordning til at omfatte alle køretøjer og forelægger en rapport herom for Kommissionen.

7. Kommissionen vedtager ved hjælp af gennemførelsesretsakter fælles betingelser for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelsen af alle køretøjer inden den 24. december 2016.

Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.

Den certificeringsordning, der gælder for godsvogne, og som er vedtaget ved forordning (EU) nr. 445/2011 anvendes fortsat, indtil de i første afsnit nævnte gennemførelsesretsakter er vedtaget.

🡻 2008/110/EF, artikel 1, stk. 8 (tilpasset)
⇨ ny

⌦ Artikel 15 ⌫

⌦ Undtagelser fra ordningen for certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse ⌫

1~~8~~. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende alternative foranstaltninger for at opfylde kravene om at udpege og certificere en enhed med ansvar for vedligeholdelse ⇨ for så vidt angår den i artikel 14 fastsatte certificeringsordning ⇦ , når der er tale om:

a) køretøjer, der er registreret i et tredjeland og vedligeholdt i overensstemmelse med dette tredjelands forskrifter

b) køretøjer, der anvendes på net eller strækninger, hvis sporviddebredde adskiller sig fra sporvidden på hovedskinnenettet i ⊠ Unionen ⊠ Fællesskabet, og for hvilke opfyldelse af kravene i artikel 14, stk. 3 garanteres af internationale aftaler med tredjelande

c) køretøjer, som ⊠ er omfattet af ⊠ ~~som omhandlet i~~ artikel 2, ~~stk. 2,~~ og militært udstyr eller særtransporter, der kræver en ad hoc-tilladelse fra den nationale sikkerhedsmyndighed, som udstedes inden udførelsen af tjenesten. I disse tilfælde indrømmes der ikke undtagelser ud over fem år.

2. ~~Sådanne alternative foranstaltninger~~ ⊠ De i stk. 1 omhandlede alternative foranstaltninger ⊠ skal gennemføres gennem undtagelser, som de kompetente nationale sikkerhedsmyndigheder ⊠ eller agenturet ⊠ indrømmer :

a) når køretøjer registreres i overensstemmelse med artikel 43~~33~~ i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet, for så vidt angår udpegelse af enheden med ansvar for vedligeholdelse

b) når der udstedes sikkerhedscertifikater og godkendelser til jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 10 og 12~~11~~ i dette direktiv, for så vidt angår udpegelse og certificering af enheden med ansvar for vedligeholdelse.

3. Sådanne undtagelser skal anføres og begrundes i den årlige sikkerhedsrapport, der er omhandlet i artikel 18 ~~i dette direktiv~~. Forekommer det, at der på ⊠ Unionens ⊠ ~~Fællesskabets~~ jernbanesystem tages urimelige risici, orienterer agenturet omgående Kommissionen herom. Kommissionen tager kontakt til de berørte parter og anmoder, om fornødent, den berørte medlemsstat om at tilbagekalde sin afgørelse om undtagelse.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

~~*Artikel 15*~~

~~Harmonisering af sikkerhedscertifikater~~

~~1. Senest den 30. april 2009 vedtages der fælles harmoniserede krav i henhold til artikel 10, stk. 2, litra b), og bilag IV samt et fælles format for ansøgningsvejledningen efter proceduren i artikel 27, stk. 2.~~

~~2. Agenturet fremsætter anbefalinger angående fælles harmoniserede krav og et fælles format for ansøgningsvejledningen i henhold til et mandat, som vedtages efter proceduren i artikel 27, stk. 2.~~

KAPITEL IV

⊠ NATIONALE ⊠ SIKKERHEDSMYNDIGHEDER

Artikel 16

Opgaver

1. Hver medlemsstat opretter en sikkerhedsmyndighed. Denne myndighed~~, der kan være ministeriet med ansvar for transportspørgsmål,~~ er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere ~~om sikkerhedscertifikater~~ og ordregivere.

⇩ ny

2. Sikkerhedsmyndigheden varetager mindst følgende opgaver:

a) den udsteder tilladelser til ibrugtagning for de energi- og infrastrukturdelsystemer, der indgår i jernbanesystemet, efter proceduren i artikel 18, stk. 2, i direktiv XX om interoperabilitet i jernbanesystemet

b) den fører tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav i artikel [x] i direktiv [XX] om interoperabilitet i jernbanesystemet

c) den tildeler et europæisk køretøjsnummer i henhold til artikel 42 i direktiv [XX] om interoperabilitet i jernbanesystemet

d) efter anmodning fra agenturet støtter den agenturet i forbindelse med udstedelse, fornyelse, ajourføring og tilbagekaldelse af EU-sikkerhedscertifikater udstedt i henhold til artikel 10 og kontrollerer, at betingelserne og kravene deri overholdes, og at jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EU-lovgivning eller national lovgivning

e) den udsteder, fornyer, ajourfører og tilbagekalder sikkerhedsgodkendelser udstedt i henhold til artikel 12 og kontrollerer, at betingelserne og kravene deri overholdes, og at infrastrukturforvaltere opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EU-lovgivning eller national lovgivning

f) den overvåger, fremmer, styrker og ajourfører om nødvendigt de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet af nationale sikkerhedsforskrifter

g) den fører tilsyn med jernbanevirksomheder i henhold til bilag IV til forordning (EU) nr. 1158/2010[23] og i henhold til forordning (EU) nr. 1077/2012[24]

h) den fører tilsyn med, at køretøjer er behørigt registreret i det nationale køretøjsregister, og at de registrerede sikkerhedsmæssige oplysninger er korrekte og ajourførte.

3. Den nationale sikkerhedsmyndighed i den medlemsstat, hvor en jernbanevirksomhed opererer, træffer de nødvendige koordineringsforanstaltninger i forhold til agenturet og andre sikkerhedsmyndigheder for at sikre, at alle vigtige oplysninger om den pågældende jernbanevirksomhed deles, herunder navnlig kendte risici og virksomhedens sikkerhedsresultater. Den nationale sikkerhedsmyndighed deler også oplysninger med andre relevante nationale sikkerhedsmyndigheder, hvis den finder, at jernbanevirksomheden ikke træffer de nødvendige risikostyringsforanstaltninger.

Den nationale sikkehedsmyndighed underretter omgående agenturet om eventuelle betænkeligheder vedrørende sikkerhedsresultater hos jernbanevirksomheder, som den fører tilsyn med. Agenturet træffer passende foranstaltninger, jf. artikel 10, stk. 6.

---

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

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

~~2. Sikkerhedsmyndigheden varetager som et minimum følgende opgaver:~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 9, litra a)

~~a) den udsteder tilladelser til ibrugtagning for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i jernbanesystemet, efter proceduren i artikel 15 i direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 9, litra b)

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

~~c) den fører tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav, jf. artikel 12 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF~~

~~d) den udsteder ibrugtagningstilladelser for nyt og væsentligt ændret rullende materiel, for hvilket der endnu ikke er vedtaget en TSI~~

~~e) den udsteder, fornyer, ajourfører og tilbagekalder relevante dele af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10 og artikel 11, og kontrollerer, at betingelserne og kravene deri overholdes, og at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EF-forskrifter eller national lovgivning~~

~~f) den overvåger, fremmer, styrker og udvikler om nødvendigt de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet med nationale sikkerhedsforskrifter~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 9, litra c)

~~g) den fører tilsyn med, at køretøjer er behørigt registreret i det nationale køretøjsregister, og at de registrerede sikkerhedsmæssige oplysninger er korrekte og ajourførte.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

4. De i stk. 2 nævnte opgaver kan ikke overføres eller gives i entreprise til en infrastrukturforvalter, en jernbanevirksomhed eller en ordregiver.

Artikel 17

Principper for beslutningstagning

1. ⌦ De nationale sikkerhedsmyndigheder ⌫ ~~Sikkerhedsmyndigheden~~ udfører ⌦ deres ⌫ ~~sine~~ opgaver på en åben og ikke-diskriminerende måde. ⌦ De ⌫ ~~Den~~ giver navnlig alle parter mulighed for at blive hørt og begrunder ⌦ deres ⌫ ~~sine~~ afgørelser.

⌦ De ⌫ ~~Den~~ reagerer omgående på anmodninger og ansøgninger, fremsætter selv hurtigst muligt anmodninger om oplysninger og vedtager alle ⌦ deres ⌫ ~~sine~~ afgørelser inden fire måneder efter modtagelse af alle efterspurgte oplysninger. ⌦ De ⌫ ~~Den~~ kan på et hvilket som helst tidspunkt anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller andre kompetente organer til udførelsen af de i artikel 16 omhandlede opgaver.

Under udviklingen af de nationale rammer for sikkerhedsreguleringen hører ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~ alle involverede personer og interesserede parter, herunder infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, fabrikanter, virksomheder, der udfører ~~reparations- og~~ vedligeholdelsesarbejde, samt brugere og personalerepræsentanter.

2. ⌦ Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder ⌫ ~~Sikkerhedsmyndigheden~~ kan frit gennemføre alle inspektioner og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af ⌦ deres ⌫ ~~dens~~ opgaver, og har adgang til alle relevante dokumenter og lokaler, anlæg og materiel hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~s afgørelser kan prøves ved en domstol.

4. ⌦ De nationale sikkerhedsmyndigheder ⌫ ~~Sikkerhedsmyndighederne~~ udveksler synspunkter og erfaringer ⇨ inden for det netværk, der er oprettet af agenturet, med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i Unionen.⇦ ~~med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i Fællesskabet. Samarbejdet tager navnlig sigte på at lette og koordinere sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, der har fået tildelt internationale kanaler efter proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF.~~

~~Agenturet bistår sikkerhedsmyndighederne i disse opgaver.~~

⇩ ny

5. Omfanget af samarbejdet mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder for så vidt angår alle spørgsmål vedrørende inspektioner på stedet i forbindelse med udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater og tilsyn med jernbanevirksomheder efter udstedelse af EU-sikkerhedscertifikater fastlægges i aftalemæssige eller andre arrangementer mellem agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder.

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

Artikel 18

Årlig rapport

Den nationale s~~S~~ikkerhedsmyndighed~~en~~ offentliggør hvert år en rapport om sine aktiviteter det foregående år, som fremsendes til agenturet senest den 30. september. Rapporten indeholder oplysninger om:

(a) udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer i bilag I

b) vigtige ændringer i lovgivning og forskrifter om jernbanesikkerhed

c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse

d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder

---

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 10 (tilpasset)
⇨ ny

e) undtagelser~~, som der er truffet beslutning om~~ vedtaget i overensstemmelse med artikel ~~14a~~ ⌦ 14 ⌫ , stk. 8

⇨ (f) alle inspektioner eller audit af jernbanevirksomheder, der operer i medlemsstaten, som led i tilsynsaktiviteterne. ⇦

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

KAPITEL V

UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

Artikel 19

Undersøgelsespligt

1. Medlemsstaterne sørger for, at det i artikel 21 omhandlede undersøgelsesorgan gennemfører en undersøgelse efter alvorlige ulykker på jernbanesystemet med det formål at afdække mulighederne for at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge ulykker.

2. Foruden alvorlige ulykker kan det i artikel 21 omhandlede undersøgelsesorgan undersøge ulykker og hændelser, som under lidt anderledes omstændigheder kunne have resulteret i alvorlige ulykker, herunder tekniske fejl ved de strukturelt definerede delsystemer eller ved interoperabilitetskomponenterne i det ~~trans~~europæiske jernbanesystem~~er~~ ~~for højhastighedstog og konventionelle tog~~.

Undersøgelsesorganet afgør selv, hvorvidt der skal gennemføres en undersøgelse af en sådan ulykke eller hændelse. Ved afgørelsen tages der hensyn til:

a) ulykkens eller hændelsens alvor

b) hvorvidt den er led i en række ulykker eller hændelser af relevans for systemet som helhed

c) hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden på ~~fællesskab~~EU-plan

~~og~~

d) henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, den nationale sikkerhedsmyndighed~~en~~ eller medlemsstaterne.

3. Omfanget af og proceduren for undersøgelserne fastlægges af undersøgelsesorganet under hensyntagen til ~~principperne og målsætningerne i~~ artikel 20 og 22 og afhængigt af, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

4. Undersøgelsen vedrører under ingen omstændigheder spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Artikel 20

Undersøgelsens status

1. Medlemsstaterne fastsætter inden for rammerne af deres respektive retssystemer en retlig status for undersøgelsen af ulykker og hændelser, som sætter undersøgelseslederne i stand til at udføre deres opgave så effektivt og hurtigt som muligt.

~~2. I overensstemmelse med gældende lovgivning i medlemsstaterne og i givet fald i samarbejde med de myndigheder, der er ansvarlige for den retslige efterforskning, skal de ansvarlige for gennemførelsen af undersøgelserne hurtigst muligt have:~~

⇩ ny

2. I overensstemmelse med den gældende lovgivning sørger medlemsstaterne for, at myndighederne med ansvar for den retslige efterforskning samarbejder fuldt ud, og sikrer, at undersøgelsespersonalet hurtigst muligt har:

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

(a) adgang til ulykkes- eller hændelsesstedet samt til det involverede rullende materiel, den relevante infrastruktur og trafikstyrings- og signalanlæg

b) ret til umiddelbart at registrere bevismateriale og foretage kontrolleret fjernelse af vragdele, infrastrukturanlæg eller komponenter til undersøgelses- eller analyseformål

c) adgang og ret til i undersøgelsen at gøre brug af indholdet af registreringsinstrumenter om bord og udstyr til optagelse af verbal kommunikation og registrering af signal- og trafikstyringssystemets drift

d) adgang til resultaterne af undersøgelsen eller obduktionen af dødsofre

e) adgang til resultaterne af undersøgelserne af togpersonale og andet jernbanepersonale, der var involveret i ulykken eller hændelsen

f) mulighed for selv at afhøre involveret jernbanepersonale og andre vidner

g) adgang til al relevant information eller dokumentation, der forefindes hos infrastrukturforvalteren, de involverede jernbanevirksomheder og ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~.

3. Undersøgelsen udføres uafhængigt af alle former for retslig efterforskning.

Artikel 21

Undersøgelsesorgan

1. Hver medlemsstat sørger for, at den i artikel 19 omhandlede undersøgelse af ulykker og hændelser varetages af et permanent organ, som omfatter mindst én person, der kan varetage funktionen som undersøgelsesleder i tilfælde af en ulykke eller hændelse. Dette organ er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængigt af alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, afgiftsorganer, infrastrukturtildelingsorganer og bemyndigede organer og alle andre parter, hvis interesser kan komme i et modsætningsforhold til de opgaver, der pålægges undersøgelsesorganet. Det fungerer desuden uafhængigt af ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~ og alle organer med ansvar for regulering af jernbanesektoren.

2. Undersøgelsesorganet skal udføre sine opgaver uafhængigt af de i stk. 1 anførte organisationer og skal have bevilget tilstrækkelige ressourcer hertil. Undersøgelsespersonalet skal have en status, der giver den nødvendige garanti for deres uafhængighed.

3. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om, at jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og i givet fald ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~ er forpligtet til omgående at aflægge rapport til undersøgelsesorganet om de i artikel 19 omhandlede ulykker og hændelser. Undersøgelsesorganet skal kunne reagere på sådanne rapporter og foretage sig det nødvendige for at indlede undersøgelsen senest en uge efter modtagelse af rapporten om ulykken eller hændelsen.

4. Undersøgelsesorganet kan kombinere sine opgaver i medfør af dette direktiv med opgaver vedrørende undersøgelse af andre tildragelser end jernbaneulykker og -hændelser, såfremt en sådan undersøgelse ikke bringer dets uafhængighed i fare.

5. Om nødvendigt kan det undersøgende organ anmode undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater eller agenturet om at bistå med ekspertise eller foretage tekniske inspektioner, analyser eller evalueringer.

6. Medlemsstaterne kan give undersøgelsesorganet til opgave at undersøge andre jernbaneulykker og -hændelser end de i artikel 19 nævnte.

7. Undersøgelsesorganer udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at udvikle fælles undersøgelsesmetoder, udarbejde fælles principper for opfølgningen af anbefalinger på sikkerhedsområdet og tilpasse sig den tekniske og videnskabelige udvikling.

Agenturet bistår undersøgelsesorganerne i denne opgave.

Artikel 22

Undersøgelsesprocedurer

1. En ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 19, undersøges af undersøgelsesorganet i den medlemsstat, hvori den indtraf. Hvis det ikke er muligt at fastslå, i hvilken medlemsstat den indtraf, eller hvis den indtraf på eller tæt ved grænsen mellem to medlemsstater, aftaler de relevante organer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller de aftaler at gennemføre den i fællesskab. I første tilfælde får det andet organ mulighed for at deltage i undersøgelsen og modtager alle oplysninger om resultaterne.

Undersøgelsesorganer fra andre medlemsstater skal opfordres til at deltage i en undersøgelse, hvis en jernbanevirksomhed, som er etableret og godkendt i disse, er impliceret i ulykken eller hændelsen.

Dette stykke forhindrer ikke medlemsstaterne i at aftale, at de relevante organer under andre omstændigheder foretager en undersøgelse i fællesskab.

2. For hver ulykke eller hændelse sørger det organ, der er ansvarligt for undersøgelsen, for, at de nødvendige ressourcer er til rådighed, herunder den nødvendige driftsmæssige og tekniske ekspertise til at udføre undersøgelsen. Ekspertisen kan hentes i eller uden for organet alt efter karakteren af den ulykke eller hændelse, der skal undersøges.

3. Undersøgelsen gennemføres under størst mulig åbenhed, så alle parter får mulighed for at blive hørt og underrettet om resultaterne. Den relevante infrastrukturforvalter og de involverede jernbanevirksomheder, ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere underrettes løbende om undersøgelsen og om, hvordan den udvikler sig, og skal i det omfang, det er praktisk muligt, have mulighed for at fremsætte deres mening og synspunkter om undersøgelsen og vil kunne fremsætte bemærkninger til oplysningerne i udkastene til rapporter.

4. Undersøgelsesorganet afslutter sine undersøgelser på ulykkesstedet i løbet af så kort tid som muligt for at give infrastrukturforvalteren mulighed for at genoprette infrastrukturen og åbne den for jernbanetransporttjenester så hurtigt som muligt.

Artikel 23

Rapporter

1. Der skal for en undersøgelse af en ulykke eller hændelse som omhandlet i artikel 19 udarbejdes rapporter i en passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor og undersøgelsesresultaternes relevans. I rapporterne oplyses om formålet med undersøgelsen som omhandlet i artikel 19, stk. 1, og de indeholder i givet fald anbefalinger på sikkerhedsområdet.

2. Undersøgelsesorganet offentliggør den endelige rapport hurtigst muligt og normalt senest 12 måneder efter datoen for tildragelsen. ~~Rapporten struktureres så vidt muligt efter modellen i bilag V.~~ Rapporten, herunder anbefalinger på sikkerhedsområdet, fremsendes til de i artikel 22, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater.

⇩ ny

Kommissionen fastlægger ved hjælp af gennemførelsesretsakter indholdet i undersøgelsesrapporter om ulykker og hændelser. Gennemførelsesretsakterne vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 27, stk. 2.

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

3. Undersøgelsesorganet offentliggør hvert år senest den 30. september en rapport med en redegørelse for de undersøgelser, der er gennemført det foregående år, de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der er fremsat, og de korrigerende foranstaltninger, der er truffet i overensstemmelse med tidligere fremsatte anbefalinger.

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

Artikel 24

Oplysninger, der skal fremsendes til agenturet

1. Inden en uge efter, at der er truffet afgørelse om at indlede en undersøgelse, underretter undersøgelsesorganet agenturet herom. Der oplyses om dato og tidspunkt for tildragelsen samt stedet og tildragelsens karakter og konsekvenser med hensyn til dræbte, tilskadekomne og materielle skader.

2. Undersøgelsesorganet fremsender en kopi til agenturet af de endelige rapporter i artikel 23, stk. 2, og den årlige rapport i artikel 23, stk. 3.

Artikel 25

Anbefalinger på sikkerhedsområdet

1. En anbefaling på sikkerhedsområdet udstedt af et undersøgelsesorgan giver under ingen omstændigheder formodning om skyld eller erstatningsansvar for en ulykke eller hændelse.

2. Anbefalinger stiles til ⌦ agenturet, den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til andre organer eller myndigheder i medlemsstaterne eller til andre medlemsstater. Medlemsstaterne og deres ⌦ nationale ⌫ sikkerhedsmyndigheder træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at der tages behørigt hensyn til undersøgelsesorganernes anbefalinger på sikkerhedsområdet, og at de i givet fald følges op af korrigerende foranstaltninger.

3. ⌦ Den nationale sikkerhedsmyndighed ⌫ ~~Sikkerhedsmyndigheden~~ og andre myndigheder eller organer eller i givet fald andre medlemsstater, til hvem der er stilet anbefalinger, giver mindst en gang om året undersøgelsesorganet tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af anbefalingen.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 11 (tilpasset)

~~*Artikel 26*~~

~~Tilpasning af bilagene~~

~~Bilagene tilpasses den videnskabelige og tekniske udvikling. Denne foranstaltning, der har til formål at ændre ikke-væsentlige bestemmelser i dette direktiv, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 27, stk. 2a.~~

⇩ ny

Artikel 26

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.

2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 5, stk. 2, og artikel 7, stk. 2, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode.

3. Den i artikel 5, stk. 2, og artikel 7, stk. 2, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.

5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 5, stk. 2, og artikel 7, stk. 2, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

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

Artikel 27

Udvalgs<u>procedure</u>

~~1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF.~~

⇨ 1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇦

~~2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

⇨ 2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011. ⇦

~~Perioden i artikel 5, stk. 6, i afgørelse 1999/468/EF fastsættes til tre måneder.~~

🡻 2008/110/EF, artikel 1, stk. 12, litra a) (tilpasset)

~~2a. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5a, stk. 1-4, og artikel 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

~~3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 8.~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 12, litra b)

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

~~*Artikel 28*~~

~~**Gennemførelsesforanstaltninger**~~

~~1. Medlemsstaterne kan rette ethvert spørgsmål vedrørende gennemførelsen af dette direktiv til Kommissionen. De nødvendige afgørelser træffes efter proceduren i artikel 27, stk. 2.~~

~~2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne om sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse og afgør inden to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning efter proceduren i artikel 27, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.~~

↓ Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

~~KAPITEL VII~~

~~ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER~~

~~*Artikel 29*~~

~~**Ændringer til direktiv 95/18/EF**~~

~~I direktiv 95/18/EF foretages følgende ændringer:~~

~~1. Artikel 8 affattes således:~~

~~»*Artikel 8*~~

~~Kravene til faglig kompetence er opfyldt, når den jernbanevirksomhed, der søger licens, har eller vil få en ledelsesorganisation, som er i besiddelse af den viden og/eller erfaring, der er nødvendig for at føre sikker og pålidelig kontrol og tilsyn med den form for drift, der er angivet i licensen.«~~

~~2. I bilaget udgår afsnit II.~~

~~*Artikel 30*~~

~~**Ændringer til direktiv 2001/14/EF**~~

~~I direktiv 2001/14/EF foretages følgende ændringer:~~

~~1. Titlen affattes således:~~

~~»Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur«. »~~

~~2. I artikel 30, stk. 2, affattes litra f) således:~~

~~»f) ordninger vedrørende adgang i overensstemmelse med artikel 10 i Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner, ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner«»~~

~~3. Artikel 32 udgår.~~

~~4. Artikel 34, stk. 2, affattes således:~~

~~'2. I specifikke tilfælde undersøger Kommissionen efter anmodning fra en medlemsstat eller på eget initiativ anvendelsen og håndhævelsen af bestemmelserne om afgiftsordninger og kapacitetstildeling og afgør inden to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter proceduren i artikel 35, stk. 2, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.«»~~

Artikel ~~31~~ ⌦ 28 ⌫

Rapport og yderligere indsats på ~~fællesskabsplan~~ ⌦ EU-plan ⌫

~~Kommissionen forelægger senest den 30. april 2007 og derefter hvert femte år en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv.~~

⇩ ny

På grundlag af relevante oplysninger fra agenturet forelægger Kommissionen Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om gennemførelsen af dette direktiv inden [dato indsættes af OPOCE - *fem år efter ikrafttrædelsesdatoen*] og derefter hvert femte år.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

Rapporten ledsages om nødvendigt af forslag til yderligere ~~fællesskabs~~ ⌦ unions ⌫foranstaltninger.

Artikel ~~32~~ ⌦ 29 ⌫

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af de nationale bestemmelser, der er vedtaget i henhold til dette direktiv, og træffer alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at disse bestemmelser gennemføres.

Sanktionerne må ikke være diskriminerende og skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel ⌦ 32, stk. 1, ⌫ ~~33~~ anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

⇩ ny

Artikel 30

Overangsbestemmelser

Bilag III og V til direktiv 2004/49/EF finder fortsat anvendelse indtil anvendelsesdatoen for de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 6, stk. 2 og 3, artikel 9, stk. 2, artikel 14, stk. 7, og artikel 23, stk. 2, i nærværende direktiv.

Indtil [dato indsættes af OPOCE - *to år efter ikrafttrædelsesdatoen*] fortsætter de nationale sikkerhedsmyndigheder med at udstede sikkerhedscertifikater i henhold til bestemmelserne i direktiv 2004/49/EF. Sådanne sikkerhedscertifikater er gyldige frem til deres udløbsdato.

Artikel 31

Agenturets henstillinger og udtalelser

Agenturet fremsætter henstillinger og udtalelser i henhold til artikel 15 i forordning …/… [agenturforordningen] i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv. Disse henstillinger og udtalelser danner grundlaget for EU-foranstaltninger vedtaget i medfør af dette direktiv.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)
⇨ ny

Artikel ~~33~~ ⌦ 32 ⌫

Gennemførelse

1. Medlemsstatene sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme ~~dette direktiv~~ ⌦ artikel 2, 3, 4, 8, 10, 16, 18, 20 og bilag I ⌫ senest den ⇨ [dato indsættes af OPOCE - *to år efter ikrafttrædelsesdatoen*] ⇦ ~~30. april 2006~~. ~~De underretter straks Kommissionen herom.~~ ⇨ De meddeler straks Kommissionen teksten til disse bestemmelser. ⇦

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. ⇨ De skal også indeholde oplysning om, at henvisninger i gældende love og administrative bestemmelser til de direktiver, der ophæves ved nærværende direktiv, læses som henvisninger til nærværende direktiv. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen og træffer bestemmelse om affattelsen af den nævnte oplysning. ⇦ ~~De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.~~

⇩ ny

Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

3. Forpligtelsen til at gennemføre dette direktiv i national lovgivning gælder ikke for Republikken Cypern og Republikken Malta, så længe der ikke er etableret noget jernbanesystem på deres område.

Når et offentligt eller privat organ indgiver en officiel anmodning om at bygge en jernbanelinje med henblik på drift udført af en eller flere jernbanevirksomheder, vedtager de pågældende medlemsstater lovgivning med henblik på at gennemføre bestemmelserne i nærværende direktiv senest et år efter, at anmodningen er modtaget.

Artikel 33

Ophævelse

Direktiv 2004/49/EF af 16. februar 2002, som ændret ved de direktiver, der er nævnt i bilag II, del A, ophæves med virkning fra den [dato indsættes af OPOCE - *to år efter ikrafttrædelsesdatoen*], uden at dette berører medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til de i bilag II, del B, angivne frister for direktivernes gennemførelse i national ret og anvendelse.

Henvisninger til det ophævede direktiv gælder som henvisninger til nærværende direktiv og læses efter sammenligningstabellen i bilag III.

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004,s. 16 (tilpasset)

Artikel 34

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på ~~dagen~~ ⌦ tyvendedagen ⌫ efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

⇩ ny

Artikel 10 og 11 anvendes fra den [dato indsættes af OPOCE - *to år efter ikrafttrædelsesdatoen*].

🡻 Berigtigelse, EUT L 220, 21.6.2004, s. 16 (tilpasset)

Artikel 35

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formanden	*Formanden*

↓ 2009/149/EF, artikel 1 og bilag (tilpasset)

BILAG I

FÆLLES SIKKERHEDSINDIKATORER

De fælles sikkerhedsindikatorer indberettes årligt af ⌦ de nationale ⌫ sikkerhedsmyndighederne: ~~Første rapporteringsperiode er 2010~~.

~~Indberettes der indikatorer for aktiviteter, der er omfattet af artikel 2, stk. 2, litra a) og b), skal der redegøres særskilt for dem.~~

Hvis der opdages nye forhold eller fejl efter rapportens forelæggelse, ændres indikatorerne for et bestemt år, eller de korrigeres af ⌦ den nationale ⌫ sikkerhedsmyndighed~~en~~ ved først givne lejlighed og senest i rapporten det følgende år.

For så vidt angår indikatorer for ulykker, jf. punkt 1, anvendes Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 91/2003 ~~af 16. december 2002 om statistikker for jernbanetransport~~[1] ~~,~~ i det omfang, der foreligger sådanne oplysninger.

1. Indikatorer vedrørende ulykker

1.1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal alvorlige ulykker samt en specificering efter følgende ulykkestyper:

i) ~~togsammenstød~~ ⌦ togsammenstød mellem tog og jernbanekøretøjer ⌫ , ~~herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen~~

⌦ ii) togsammenstød, herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen ⌫

iii) ~~togafsporinger~~ afsporing

iv) ulykker i jernbaneoverkørsler, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbaneoverkørsler

v) personskader~~ulykker~~, ⌦ der involverer ⌫ ~~forårsaget af~~ rullende materiel i bevægelse, bortset fra selvmord

vi) brande i rullende materiel

vii) andet.

Hver væsentlig ulykke indberettes under typen for den primære ulykke, også selv om følgerne af en sekundær ulykke er alvorligere, f.eks. udbrud af brand efter en afsporing.

1.2. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal alvorligt tilskadekomne eller dræbte for hver ulykkestype opdelt på følgende kategorier:

i) passagerer (også i forhold til det samlede antal passagerkilometer og passagertogkilometer)

ii) personale, herunder kontrahenters personale

iii) brugere af jernbaneoverkørsler

iv) ⌦ uvedkommende ⌫ ~~personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer~~

[1] ~~EFT L 14 af 21.1.2003,s. 1.~~

v) andet.

2. Indikatorer vedrørende farligt gods

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal ulykker i forbindelse med transport af farligt gods opdelt på følgende kategorier:

i) ulykker, som involverer mindst et jernbanekøretøj, der transporterer farligt gods, jf. definitionen i tillægget

ii) antallet af sådanne ulykker, hvor der forekommer udslip af farligt gods.

3. Indikatorer for selvmord

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal selvmord.

4. Indikatorer for forløbere til ulykker

Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal:

i) skinnebrud

ii) solkurver ⌦ og andre fejl i den relative sporbeliggenhed ⌫

iii) signalfejl

iv) forbikørsel~~er~~ af stopsignal

v) defekte hjul ~~og aksler~~ på rullende materiel i drift.

⌦ vi) defekte aksler på rullende materiel i drift. ⌫

Alle forløbere skal indberettes, både dem, der fører til ulykker, og dem, der ikke gør. Forløbere, som forårsager en ulykke, indberettes under de fælles sikkerhedsindikatorer for forløbere; var den indtrufne ulykke væsentlig, indberettes den under de fælles sikkerhedsindikatorer for ulykker, jf. punkt 1.

5. ***Indikatorer til brug ved beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker***

~~Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) beløb i euro for:~~

~~– antal dødsfald og alvorlige kvæstelser ganget med værdien af at forebygge, at én person bliver offer for en ulykke (værdien af ét forebygget ulykkesoffer, VPC: Value of Preventing a Casualty)~~

~~– omkostningerne ved miljøskader~~

~~– omkostningerne ved materialeskader på rullende materiel eller infrastruktur~~

~~– omkostningerne ved forsinkelser, der skyldes ulykker.~~

~~Sikkerhedsmyndighederne indberetter enten de samfundsøkonomiske omkostninger ved alle ulykker eller alene ved væsentlige ulykker. Hvilken af delene der er valgt, skal fremgå tydeligt i den årlige rapport, jf. artikel 18.~~

~~VPC er den værdi, samfundet tillægger forebyggelsen af et ulykkesoffer, og kan som sådan ikke bruges som reference for kompensationskrav mellem parter involveret i ulykker.~~

⇩ ny

Agenturet fastlægger enhedsomkostninger på grundlag af data indsamlet, indtil dette direktiv træder i kraft.

↓ 2009/149/EF, artikel 1 og bilag (tilpasset)

6. ***Indikatorer for infrastrukturens tekniske sikkerhed og for indførelse af tekniske sikkerhedsforanstaltninger***

6.1. Procentandel strækninger, hvor et automatisk driftssikringssystem (ATP), er taget i brug, og procentandel togkilometer med brug af ATP-systemer.

6.2. Antal jernbaneoverkørsler (i alt, per strækningskilometer og per sporkilometer) fordelt på følgende otte typer:

a) sikrede jernbaneoverkørsler med:

i) automatisk advarselsanlæg på brugersiden

ii) automatisk beskyttelse på brugersiden

iii) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden

iv) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden og ⌦ signalkoblet ⌫ beskyttelse på banesiden

v) manuelt betjent advarselsanlæg på brugersiden

vi) manuelt betjent beskyttelse på brugersiden

vii) manuelt betjent beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden.

b) usikrede jernbaneoverkørsler.

7. ***Indikatorer for sikkerhedsledelse***

Interne revisioner udført af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder som fastsat i dokumentationen for sikkerhedsledelsessystemet. Det samlede og relative (i forhold til krævede (og/eller planlagte) revisioner) antal gennemførte revisioner.

8. ***Definitioner***

Tillægget indeholder fælles definitioner til brug for de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af de samfundsøkonomiske omkostninger ved ulykker.

Tillæg

FÆLLES DEFINITIONER TIL BRUG FOR DE FÆLLES SIKKERHEDSINDIKATORER OG FÆLLES METODER TIL BEREGNING AF DE SAMFUNDSØKONOMISKE OMKOSTNINGER VED ULYKKER

1. ***Indikatorer vedrørende ulykker***

1.1. "alvorlig ulykke": enhver ulykke, hvori der er involveret mindst ét jernbanekøretøj i bevægelse, og som resulterer i mindst én dræbt eller alvorligt tilskadekommet person, eller i omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet eller i omfattende forstyrrelse af trafikken. Ulykker i værksteder, lagre og depoter medregnes ikke.

1.2. "omfattende ødelæggelse af materiel, spor eller andre anlæg eller miljøet": ødelæggelser for mindst 150000 EUR.

1.3. "omfattende forstyrrelse af trafikken": togtrafikken er indstillet i 6 timer eller mere på en hovedbanestrækning.

1.4. "tog": et eller flere jernbanekøretøjer, der trækkes af et eller flere lokomotiver eller motorvogne, eller en motorvogn, der kører alene under et bestemt nummer eller en specifik betegnelse fra et fast startpunkt til et fast slutpunkt. Et lokomotiv, der kører alene, betragtes som et tog.

1.5. "togsammenstød"~~, herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen«~~": frontalt sammenstød mellem to tog eller sammenstød mellem front og bagende af to tog eller et sideværts sammenstød mellem en del af et tog og en del af et andet tog eller et ⌦ jernbanekøretøj eller rangerende rullende materiel ⌫ :

~~i) rangerende rullende materiel~~

~~ii) genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet (undtagen ved jernbaneoverkørsler, hvis genstandene er tabt af krydsende køretøjer eller personer).~~

⌦ 1.6 "sammenstød med forhindriner inden for fritrumsprofilen": et sammenstød mellem en af et tog og genstande, som er fast anbragt eller midlertidigt befinder sig på eller nær sporet (undtagen ved jernbaneoverkørsler, hvis genstandene er tabt af krydsende køretøjer eller personer). Definitionen omfatter også sammenstød med ovenledninger. ⌫

1.~~6~~7. "afsporing": enhver hændelse, hvor mindst ét af et togs hjul løber af sporet.

1.~~7~~8. "ulykker i jernbaneoverkørsler": ulykker i jernbaneoverkørsler, der involverer mindst ét jernbanekøretøj og et eller flere krydsende køretøjer, andre krydsende brugere, f.eks. fodgængere, eller genstande, der midlertidigt befinder sig på eller nær sporet, hvis de er tabt af krydsende køretøjer/brugere.

1.~~8~~9. "personskader, ⌦ der involverer ⌫ ~~forårsaget af~~ rullende materiel i bevægelse": skader på en eller flere personer, som enten rammes af et jernbanekøretøj eller en del af et jernbanekøretøj eller af en genstand, der er fastgjort til eller har løsrevet sig fra køretøjet. Definitionen omfatter også personer, som falder ud af jernbanekøretøjer, og personer, som falder eller rammes af løse genstande under befordring i jernbanekøretøjer.

1.~~9~~10. "brand i rullende materiel": brande og eksplosioner i jernbanekøretøjer (inklusive deres last) undervejs mellem afgangsstation og bestemmelsessted, herunder når de holder på afgangsstationen, bestemmelsesstedet eller ved mellemstop samt under omrangering.

1.~~10~~11. "andre typer ulykker": alle andre ulykker end de nævnte (togsammenstød, afsporing, ulykker i jernbaneoverkørsler, personskader, der involverer ~~forårsaget~~ af rullende materiel i bevægelse samt brand i rullende materiel).

1.~~11~~12. "passager": enhver, der foretager en rejse med jernbane, eksklusive togpersonale. I ulykkesstatistikker omfatter dette også personer, der prøver at stige på eller af et tog i bevægelse.

1.~~11~~13. "ansatte (herunder kontrahenters personale og selvstændige kontrahenter)": enhver person, der er beskæftiget i tilknytning til en jernbane, og som er på arbejde på ulykkestidspunktet. Definitionen omfatter togpersonalet og personer, der betjener rullende materiel og infrastrukturanlæg

1.~~13~~14. " ⌦ bruger ⌫ ~~brugere~~ af jernbaneoverkørsel": enhver, der bruger en jernbaneoverkørsel til at krydse jernbanen ved hjælp af et transportmiddel eller til fods.

1.~~14~~15. " ⌦ uvedkommende ⌫ " ~~personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer~~: alle, der opholder sig på en jernbanes område, hvor det er forbudt, undtagen brugere af jernbaneoverkørsler.

1.~~15~~16. "andre personer (tredjeparter)": alle, der ikke er omfattet af definitionerne på "passager", "ansatte, herunder kontrahenters personale", " ⌦ bruger ⌫ ~~brugere~~ af jernbaneoverkørsler" eller " ⌦ udvedkommende ⌫ " ~~personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer~~.

1.~~16~~17. "dræbt": person, der dræbes på stedet eller dør inden for 30 dage som følge af en ulykke. Selvmord medregnes ikke

1.~~17~~18. "alvorligt tilskadekommen person": person, som har været indlagt på sygehus i mere end 24 timer som følge af en ulykke. Selvmordsforsøg medregnes ikke.

2. ***Indikatorer vedrørende farligt gods***

2.1. 2.1. "ulykke i forbindelse med transport af farligt gods": enhver ulykke eller hændelse, der skal indberettes i henhold til kapitel 1.8.5 i RID[1]/ADR.

2.2. "farligt gods": stoffer og genstande, som ikke må transporteres i henhold til RID, eller kun må transporteres i henhold til betingelser, der er fastsat i RID.

3. ***Indikatorer for selvmord***

3.1. "selvmord": handling, hvormed en person forsætligt tager livet af sig selv, og som registreres som sådan af de kompetente nationale myndigheder.

4. ***Indikatorer for forløbere til ulykker***

4.1. "skinnebrud": enhver skinne, som er gået i to eller flere stykker, eller enhver skinne, hvorfra der løsriver sig et stykke metal, der efterlader et hul på mere end 50 mm længde og mere end 10 mm dybde på kørefladen.

4.2. "solkurver ⌦ og andre fejl i den relative sporbeliggenhed ⌫ ": fejl i sporkontinuum eller- geometri, som ~~af sikkerhedshensyn~~ kræver omgående lukning af sporet eller nedsættelse af den tilladte hastighed.

4.3. "signalfejl": enhver ⌦ teknisk ⌫ fejl i signalsystemet (enten på infrastrukturen eller på det rullende materiel), som medfører et mindre restriktivt signal end krævet.

[1] RID: forskrifter vedrørende international jernbanetransport af farligt gods som vedtaget i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24.9.2008 om indlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13).

4.4. "forbikørsel af stopsignal": enhver situation, hvor en hvilken som helst del af toget kører længere frem end tilladt.

At køre længere frem end tilladt vil sige at køre forbi:

– et lys- eller armsignal ved sporet, der ved sin lysfarve eller stilling signalerer stop, en stopordre, på strækninger, hvor der ikke er et ATCS- eller ATP-system i drift

– slutpunktet i en sikkerhedsrelateret kørselstilladelse, der er givet over et ATCS- eller ATP-system

– et punkt, der er meddelt i en forskriftsmæssig mundtlig eller skriftlig tilladelse

– stopskilte (herunder ikke sporstoppere) eller håndsignaler.

Tilfælde, hvor køretøjer uden tilkoblet trækkraftenhed eller et ubemandet tog kører forbi et stopsignal, er ikke omfattet af denne definition. Tilfælde, hvor signalet, uanset årsagen, ikke viser »stop« i tide til, at lokomotivføreren kan standse toget før signalet, er ikke omfattet af denne definition.

De nationale sikkerhedsmyndigheder kan indberette om de fire led hver for sig, og de skal mindst indberette en samlet indikator med data for alle fire punkter.

4.5. "defekt~~e~~ hjul ~~og aksler~~": brud, der påvirker hjulets ~~eller akslens~~ væsentlige dele, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød).

⌦ 4.6 "defekt aksel": brud, der påvirker akslens væsentlige dele, og dermed skaber risiko for ulykker (afsporing eller sammenstød) ⌫

5. ***Fælles metoder til beregning af de samfundsmæssige omkostninger ved ulykker***

⇩ ny

Agenturet udvikler en metode til beregning af enhedsomkostninger med udgangspunkt i de data, der er indsamlet, inden dette direktiv træder i kraft.

🡻 2009/149/EF, artikel 1 og bilag (tilpasset)

~~5.1. Værdien af et forebygget ulykkesoffer (VPC) er sammensat af følgende elementer:~~

~~1. 1) Værdien af sikkerhed i sig selv: Værdier for betalingsvilje (WTP: Willingness to Pay), der bygger på »stated preference«-undersøgelser udført i den medlemsstat, hvor de anvendes.~~

~~2. 2) Direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger: Omkostningsværdier, der ansættes i medlemsstaten og består af:~~

~~– omkostninger til lægebehandling og revalidering~~

~~– procesomkostninger, politiomkostninger, omkostninger til privat efterforskning af ulykken, omkostninger til redningsberedskab og administrative omkostninger for forsikringerne~~

~~– produktionstab: værdien for samfundet af de varer og tjenesteydelser, som den pågældende kunne have præsteret, hvis ulykken ikke var sket.~~

~~5.2. Fælles principper for ansættelse af værdien af sikkerhed i sig selv og af de direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger:~~

~~For værdien af sikkerhed i sig selv baseres bedømmelsen af, om foreliggende skøn er fornuftige, på følgende betragtninger:~~

- ~~Skønnene skal tage udgangspunkt i et system for værdiansættelse af mortalitetsrisikoreduktion i transportsektoren, der bygger på undersøgelse af betalingsviljen efter »stated preference«-metoder.~~

– ~~De adspurgte respondenter skal udgøre et repræsentativt udsnit af den pågældende befolkning. De skal navnlig afspejle befolkningens alders- og indkomststruktur og andre relevante socioøkonomiske/demografiske kendetegn.~~

– ~~Metode til at finde frem til betalingsviljeværdier: Undersøgelsen skal tilrettelægges sådan, at spørgsmålene er klare og meningsfulde for respondenterne.~~

~~De direkte og indirekte samfundsøkonomiske omkostninger skal ansættes på grundlag af de virkelige omkostninger, som samfundet afholder.~~

~~5.3. »omkostninger ved miljøskader«: Omkostninger, der skal afholdes af jernbanevirksomhederne/infrastrukturforvalterne, anslået på grundlag af disses erfaringer med at føre et skadet område tilbage til tilstanden før jernbaneulykken.~~

~~5.4. »omkostninger ved materiel skade på rullende materiel eller infrastruktur«: Omkostningerne ved at anskaffe nyt rullende materiel eller anlægge ny infrastruktur med samme funktionalitet og tekniske parametre som det uopretteligt beskadigede samt omkostningerne ved at føre rullende materiel eller infrastruktur, der kan repareres, tilbage til tilstanden før ulykken. Begge dele skal anslås af jernbanevirksomhederne/infrastrukturforvalterne på grundlag af deres erfaringer. Omkostninger til leje af rullende materiel til erstatning for skadede køretøjer, der ikke står til rådighed, er også omfattet af denne definition.~~

~~5.5. »omkostninger på grund af forsinkelser, der skyldes ulykker«: Pengeværdien af forsinkelser, som brugere af banetransport (passagerer og godskunder) kommer ud for som følge af ulykker, beregnet efter følgende model:~~

~~VT~~	~~=~~	~~pengeværdien af rejsetidsbesparelser~~ ~~Værdien af tid for en togpassager (en time)~~ ~~VTP = [VT for arbejdsrejsende]*[de arbejdsrejsendes årsgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende] + [VT for andre end arbejdsrejsende]*[andre end arbejdsrejsendes årsgennemsnitlige andel i procent af alle rejsende]~~ ~~VT måles i EURO per passager per time.~~ ~~Værdien af tid for et godstog (en time)~~ ~~VTF = [VT for godstog]*[(ton-km)/(tog-km)]~~ ~~VT måles i euro per ton gods per time.~~ ~~Årsgennemsnitlig godsmængde i tons per godstog = (ton-km)/(tog-km).~~
~~C_M~~	~~=~~	~~omkostninger ved 1-minuts forsinkelse af et tog.~~ ~~*Persontog*~~ ~~CMP = K1*(VTP/60)*[(passager-km)/(tog-km)]~~ ~~Årsgennemsnitligt antal passagerer per tog = (passager-km)/(tog-km).~~

		~~*Godstog*~~ ~~$C_{MF} = K_2 * (VT_F/60)$~~ ~~Faktorerne K1 og K2 ligger mellem værdien af tid og værdien af forsinkelse i henhold til skøn, der bygger på »stated preference« -undersøgelser. De indføjes for at tage hensyn til, at tidstab, der skyldes forsinkelser, opleves betydeligt mere negativt end normal rejsetid.~~ ~~Omkostninger ved ulykkesbetingede forsinkelser = CMP*(minutters forsinkelse af persontog) + CMF*(minutters forsinkelse af godstog)~~

~~*Modellens anvendelsesområde*~~

~~Omkostninger ved forsinkelser skal beregnes for alle ulykker, både alvorlige ulykker og mindre uheld.~~

~~Forsinkelserne beregnes således:~~

– ~~faktiske forsinkelser på de banestrækninger, hvor der har fundet ulykker sted~~

~~– faktiske forsinkelser eller, hvis disse ikke kan måles, anslåede forsinkelser på andre berørte strækninger.~~

6. ***Indikatorer for infrastrukturens tekniske sikkerhed og for indførelse af tekniske sikkerhedsforanstaltninger***

6.1. "automatisk driftssikringssystem (ATP)": et system, som fremtvinger overholdelse af signaler og hastighedsbegrænsninger ved hjælp af hastighedsstyring, herunder også automatisk stop ved signal.

6.2. "jernbaneoverkørsel": enhver niveauskæring mellem en passage og en jernbane som godkendt af infrastrukturforvalteren og åben for brugere af offentlige eller private veje. Passager mellem perroner på stationer og passager over spor, som kun må anvendes af ansatte, er ikke omfattet af denne definition.

6.3. "passage": enhver offentlig eller privat vej, gade eller landevej, herunder også gangstier og cykelstier, eller anden rute, som personer, dyr, køretøjer og maskiner kan benytte.

6.4. "sikret jernbaneoverkørsel": en jernbaneoverkørsel, hvor brugerne beskyttes mod eller advares om tog, der nærmer sig, ved at der aktiveres anordninger, når brugerne ikke kan benytte overkørslen i sikkerhed.

– beskyttelse i form af fysiske hindringer:
  – halv- eller helbomme
  – porte.
– advarsel ved hjælp af fast monteret udstyr ved jernbaneoverkørsler:
  – synlige anordninger: lyssignaler
  – hørbare anordninger: klokker, horn osv.
  – fysiske anordninger, f.eks. vibrationer på grund af pukler på vejen.

Sikrede jernbaneoverkørsler klassificeres som:

1. "jernbaneoverkørsel med automatisk beskyttelse og/eller advarselssignal på brugersiden": en jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen og/eller advarselssignalet aktiveres af det tog, der nærmer sig.

Sådanne jernbaneoverkørsler klassificeres efter, om de har:

i) automatisk advarselsanlæg på brugersiden

ii) automatisk beskyttelse på brugersiden

iii) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden

iv) automatisk beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden og beskyttelse på banesiden.

"⌦ signalkoblet ⌫ b~~B~~eskyttelse på banesiden": et signal eller andet driftsikringssystem, som kun tillader et tog at køre frem, hvis jernbaneoverkørslen er beskyttet på brugersiden, og der ikke er nogen i færd med at passere den; sidstnævnte kontrolleres ved hjælp af overvågning og/eller detektion af hindringer.

2. "jernbaneoverkørsel med manuelt betjent beskyttelse og/eller advarselsanlæg på brugersiden": en jernbaneoverkørsel, hvor beskyttelsen og/eller advarselsanlægget aktiveres manuelt ⌦ af baneansatte ⌫ og ikke er signalkoblet til beskyttelse på banesiden ~~et jernbanesignal, som kun giver toget lov til at køre frem, hvis beskyttelsen og/eller advarselssignalet er aktiveret~~.

Sådanne jernbaneoverkørsler klassificeres efter, om de har:

v) manuelt betjent advarselsanlæg på brugersiden

vi) manuelt betjent beskyttelse på brugersiden

vii) manuelt betjent beskyttelse og advarselsanlæg på brugersiden.

6.5. "passiv jernbaneoverkørsel": en jernbaneoverkørsel, hvor der ikke aktiveres nogen form for advarselssystem og/eller beskyttelse, når brugerne ikke kan benytte overkørslen i sikkerhed.

7. ***Indikatorer for sikkerhedsledelse***

7.1. "audit ~~revision~~": en systematisk, uafhængig og dokumenteret proces, hvis formål er at fremskaffe audit~~revisions~~data og bedømme dem objektivt for at afgøre, i hvilket omfang audit~~revisions~~kriterierne er opfyldt.

8. ***Definitioner af måleenheder***

8.1. "tog-km": måleenhed svarende til et togs bevægelse over en strækning på én kilometer. Den afstand, der anvendes, er så vidt muligt den afstand, der faktisk er tilbagelagt, ellers anvendes jernbanenettets standardafstand mellem start- og slutpunkt. Kun strækningen på det indberettende lands område skal tages i betragtning.

8.2. "passager-km": måleenhed svarende til befordringen af én passager med jernbane over en strækning på én kilometer. Kun strækningen på det indberettende lands område skal tages i betragtning.

8.3. "strækning-km": længden i kilometer af jernbanenettet i medlemsstaterne, hvis omfang er fastlagt i artikel 2. For flersporede banestrækninger medregnes kun afstanden mellem start- og slutpunkt.

8.4. "spor-km": længden i kilometer af jernbanenettet i medlemsstaterne, hvis omfang er fastlagt i artikel 2. På en flersporet banestrækning medregnes hvert spor for sig.

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

~~BILAG II~~

~~ANMELDELSE AF NATIONALE SIKKERHEDSFORSKRIFTER~~

~~De nationale sikkerhedsforskrifter, som anmeldes til Kommissionen efter proceduren i artikel 8, omfatter:~~

~~1. forskrifter vedrørende eksisterende nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder~~

~~2. forskrifter vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder~~

↓ 2008/110/EF, artikel 1, stk. 13

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

~~4. fælles driftsregulativer for jernbanenettet, som endnu ikke er omfattet af TSI'er, herunder regulativer vedrørende signal- og trafikstyringssystemet~~

~~5. forskrifter indeholdende krav om yderligere interne driftsregulativer (virksomhedsregulativer), som skal fastsættes af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder~~

~~6. forskrifter vedrørende krav til personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver, herunder udvælgelseskriterier, helbredstilstand, faglig uddannelse og certificering, såfremt de endnu ikke er omfattet af en TSI~~

~~7. forskrifter vedrørende undersøgelse af ulykker og hændelser.~~

BILAG III

SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMER

1. KRAV TIL SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMET

Alle relevante dele af sikkerhedsledelsessystemet skal dokumenteres, bl.a. med en beskrivelse af ansvarsfordelingen inden for infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens organisation. Systemet skal vise, hvordan kontrollen er sikret fra ledelsens side på forskellige niveauer, hvordan personalet og deres repræsentanter på alle niveauer er inddraget, og hvordan der sikres en løbende forbedring af sikkerhedsledelsessystemet.

2. GRUNDELEMENTER I SIKKERHEDSLEDELSESSYSTEMET

Grundelementerne i sikkerhedsledelsessystemet er:

a) en sikkerhedspolitik godkendt af organisationens øverste ledelse og formidlet til hele personalet

b) organisationens kvalitative og kvantitative mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden samt planer og fremgangsmåde for opfyldelsen af disse mål

c) procedurer for overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder eller andre normative krav, som er fastsat i

- TSI'er

eller

- de i artikel 8 og bilag II omhandlede nationale sikkerhedsforskrifter

eller

- andre relevante forskrifter

eller

- myndighedsafgørelser,

og procedurer, der skal sikre overholdelse af standarderne og andre normative krav i hele materiellets og operationernes livscyklus

d) procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger, såfremt en ændring i driftsvilkårene eller nyt materiel indebærer nye risici i relation til infrastrukturen eller driften

e) udarbejdelse af programmer for efteruddannelse af personale samt systemer til at sikre, at personalets kompetence opretholdes, og opgaverne udføres i overensstemmelse hermed

f) procedurer for formidling af tilstrækkelig information inden for organisationen og i givet fald mellem organisationer, der opererer på samme infrastruktur

g) procedurer og formater for, hvordan sikkerhedsinformation dokumenteres, og fastlæggelse af procedurer for kontrol med udformningen af afgørende sikkerhedsinformation

h) procedurer, der sikrer, at ulykker, hændelser, farlige situationer og andre farlige tildragelser indberettes, undersøges og analyseres, og at der træffes de nødvendige forebyggende forholdsregler

~~i) udarbejdelse med de relevante offentlige myndigheders godkendelse af handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer~~

~~j) foranstaltninger til sikring af forskriftsmæssig intern revision af sikkerhedsledelsessystemet.~~

~~BILAG IV~~

~~ERKLÆRINGER I TILKNYTNING TIL SIKKERHEDSCERTIFIKATER, DER VEDRØRER SPECIFIKKE DELE AF NETTET~~

~~Følgende dokumenter skal forelægges, for at sikkerhedsmyndigheden kan udstede et sikkerhedscertifikat, der dækker en specifik del af nettet:~~

- ~~dokumentation fra jernbanevirksomheden for TSI'er eller dele af TSI'er og i givet fald nationale sikkerhedsforskrifter og andre forskrifter vedrørende virksomhedens drift, personale og rullende materiel, samt dokumentation for, hvordan sikkerhedsledelsessystemet sikrer overholdelsen af disse~~
- ~~dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale eller kontrahenters personale til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret~~
- ~~dokumentation fra jernbanevirksomheden for de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller nationale forskrifter og er behørigt certificeret.~~

~~For at undgå dobbeltarbejde og reducere informationsmængden forelægges der kun summarisk dokumentation for de elementer, som opfylder TSI'er og andre krav i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF.~~

BILAG V

HOVEDINDHOLDET AF UNDERSØGELSESRAPPORTEN OM ULYKKER OG HÆNDELSER

1. RESUMÉ

Resuméet skal indeholde en kort beskrivelse af hændelsen, hvor og hvornår den fandt sted, samt dens konsekvenser. Der oplyses om de direkte årsager samt medvirkende faktorer og underliggende årsager, som er fastslået ved undersøgelsen. De vigtigste anbefalinger nævnes, og det oplyses, til hvem de er stilet.

2. UMIDDELBARE KENDSGERNINGER VEDRØRENDE TILDRAGELSEN

1. Tildragelsen:

– dato, nøjagtigt tidspunkt og sted for tildragelsen

– beskrivelse af begivenhederne og ulykkesstedet, herunder indsatsen fra redningsmandskab og beredskabstjenester

– afgørelsen om at iværksætte en undersøgelse, undersøgelsesholdets sammensætning og undersøgelsens forløb.

2. Omgivende forhold:

– involveret personale og kontrahenter og andre parter og vidner

– togene og deres sammensætning, herunder registreringsnummer på involveret rullende materiel

– beskrivelse af infrastrukturen og signalsystemet — sportyper, sporskiftere, aflåsning, signaler og driftssikring

– kommunikationsmidler

– arbejder udført på eller i nærheden af ulykkesstedet

– den udløsende faktor for jernbaneberedskabsplanen og dennes forløb

– den udløsende faktor for de offentlige redningstjenesters, politiets og hospitalsvæsenets beredskabsplaner og deres forløb.

3. Dræbte, tilskadekomne og materielle skader:

– passagerer, tredjeparter og personale, herunder kontrahenter

– gods, bagage og andre genstande

– rullende materiel, infrastruktur og miljø.

4. Eksterne omstændigheder:

– vejrlig og geografiske forhold.

3. UNDERSØGELSES- OG AFHØRINGSRAPPORTER

1. Resumé af vidneudsagn (under overholdelse af forskrifter om beskyttelse af personoplysninger):

– personale, herunder kontrahenter

– andre vidner.

2. Sikkerhedsledelsessystemet:

– den overordnede organisation og hvordan ordrer afgives og udføres

– krav til personalet og hvordan opfyldelsen af disse krav sikres

– rutiner vedrørende intern kontrol og revision samt resultaterne heraf

– grænseflade mellem forskellige aktører på infrastrukturen.

3. Love og administrative forskrifter:

– relevant fællesskabslovgivning og nationale love og administrative forskrifter

– andre forskrifter såsom driftsregulativer, lokale instrukser, personalevedtægter, vedligeholdelsesforskrifter og gældende standarder.

4. Det rullende materiels og de tekniske anlægs funktionsdygtighed:

– signal- og styringskontrolsystem, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering

– infrastruktur

– kommunikationsudstyr

– rullende materiel, herunder redegørelse for automatisk dataregistrering.

5. Dokumentation for driftssystemet:

– foranstaltninger truffet af personalet vedrørende trafikstyring og signaler

– mundtlig kommunikation i tilknytning til tildragelsen, herunder lydoptagelser

– foranstaltninger, der er truffet for at beskytte og sikre stedet for tildragelsen.

6. Grænsefladen menneske-maskine-organisation:

– det involverede personales faktiske arbejdstid

– helbredsmæssige og personlige forhold af betydning for tildragelsen, herunder fysisk eller psykisk stress

– udformningen af udstyr af betydning for grænsefladen menneske-maskine.

7. Tidligere tildragelser af tilsvarende karakter.

4. ANALYSER OG KONKLUSIONER

1. Afsluttende redegørelse for hændelsesforløbet:

– dragning af konklusioner om tildragelsen, baseret på de i punkt 3 fastslåede kendsgerninger.

2. Diskussion:

– analyse af de i punkt 3 fastslåede kendsgerninger med henblik på dragning af konklusioner om årsagerne til tildragelsen og redningstjenesternes indsats.

3. Konklusioner:

– direkte og umiddelbare årsager til tildragelsen, herunder medvirkende faktorer i forbindelse med involverede personers handlinger og reaktioner eller rullende materiels eller tekniske anlægs tilstand

- underliggende årsager vedrørende færdigheder, procedurer og vedligeholdelse
- grundlæggende årsager i tilknytning til det overordnede forskriftværk og anvendelsen af sikkerhedsledelsessystemet.

4. Yderligere bemærkninger:

- fejl og mangler afdækket ved undersøgelsen, men uden betydning for konklusionerne om årsagerne.

5. TRUFNE FORHOLDSREGLER

- Redegørelse for de forholdsregler, der allerede er truffet eller vedtaget som følge af tildragelsen.

6. ANBEFALINGER

↑

BILAG II

DEL A

Ophævede direktiver med liste over successive ændringer deraf

(jf. artikel 32)

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

DEL B

Frister for gennemførelse i national ret

(jf. artikel 32)

Direktiv	Gennemførelsesfrist
2004/49/EF	30. april 2006
2008/57/EF	19. juli 2010
2008/110/EF	24. december 2010
2009/149/EF	18. juni 2010

BILAG III

SAMMENLIGNINGSTABEL

Direktiv 2004/49/EF	Nærværende 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, stk. 1 til 7	Artikel 14
Artikel 14a, stk. 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
Bilag I	Bilag I
Bilag II	--
Bilag III	--
Bilag IV	--
Bilag V	--
--	Bilag II