



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.1.2002
KOM (2002) 21endelig

2002/0022(COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

INDLEDNING

1.1. Gældende lovgivning i EU

Lige siden direktiv 91/440/EØF blev vedtaget som et af de første initiativer i retning af et indre marked for jernbanetransporttjenester, har det stået klart, at forskelle i medlemsstaternes sikkerhedsregler for jernbanerne og i de nationale sikkerhedskrav er de vigtigste årsager til, at international jernbanetransport stadigvæk primært forvaltes på den gamle måde, dvs. ved at de nationale operatører ved landegrænserne overlader tog og ansvar til kollegerne i nabolandene. Spørgsmålet om sikkerheden inden for jernbanetransport kræver derfor en helhedsløsning på europæisk plan.

I direktiverne om interoperabilitet, dvs. direktiv 96/48/EF (om højhastighedstog) og direktiv 2001/16/EF (om konventionelle tog), er der fastsat væsentlige krav vedrørende sikkerheden i delsystemerne, og de er yderligere udpenslet i tekniske specifikationer for interoperabiliteten (TSI'er). Der opereres med bemyndigede organer, som dels skal vurdere komponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed, dels skal forestå proceduren for verifikation af delsystemerne.

TSI'erne gælder imidlertid ikke for eksisterende jernbanemateriel og omfatter hverken overordnede sikkerhedskrav eller ledelses- og lovgivningsmæssige aspekter. Vurderings- og verifikationsprocedurerne er blevet gennemført på meget forskellige måder for eksisterende delsystemer, hvilket gør det vanskeligt at få medlemsstaterne og deres jernbanenet til gensidigt at godkende eksisterende delsystemer.

Direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser og direktiv 95/19/EF, som bl.a. omhandler sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, bidrog kun i meget begrænset omfang til at forbedre forholdene. De indeholder bestemmelser om udstedelse af EU-licenser, som skal kunne kombineres med nationale sikkerhedscertifikater dækkende de forskellige geografiske områder, hvori en jernbanevirksomhed opererer. Der er dog kun meget få eksempler på jernbanevirksomheder, der udfører international jernbanetransport i henhold til direktivets bestemmelser.

Med infrastrukturpakken, dvs. direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF, blev der kun foretaget mindre justeringer af de overordnede rammer på sikkerhedsområdet med kravet om, at medlemsstaterne skal fastsætte og håndhæve sikkerhedsforskrifter og -standarder og sørge for, at ulykker undersøges.

1.2. Kommissionens undersøgelse

I Kommissionens hvidbog fra 1996¹, "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU", blev sikkerheden fremhævet som et af de emner, Kommissionen skulle undersøge nærmere. Der blev slået til lyd for, at EU bør arbejde for udvikling af fælles sikkerhedsvurderingsteknikker og sandsynlighedsbaserede sikkerhedsregler.

¹ KOM(96) 421 endelig udg.

Da der i december 1999 var opnået enighed i Rådet om infrastrukturpakken, meddelte Kommissionen, at den havde til hensigt at supplere lovgivningsgrundlaget med et direktiv om jernbanesikkerhed. Det forberedende arbejde var allerede indledt i marts 1999 med en undersøgelse² af sikkerhedsforskrifter og -standarder inden for jernbanetransport. Undersøgelsen blev færdig i februar 2000.

Den centrale anbefaling fra undersøgelsen gik ud på, at der burde udformes en EU-politik med henblik på gradvist at basere sikkerhedsreguleringen inden for europæisk jernbanetransport på principper om **ret og rimelighed**, hvilket indebærer, at:

- sikkerhedsprocedurerne dokumenteres
- der stilles relevant information til rådighed for alle parter, og alle berørte parter høres
- procedurerne følges konsekvent, og der fastsættes klare substantielle (og proceduremæssige) regler for beslutningstagningen
- afgørelser begrundes
- afgørelser kan appelleres til en uafhængig klageinstans
- der opereres fortrinsvis med på forhånd vedtagne tidsplaner.

Andre anbefalinger tog sigte på formidling af information om sikkerhedsniveau og ulykkesdata, basering af sikkerhedsreguleringen inden for jernbanetransporten på grundigere analyser af omkostninger og fordele, overholdelse af principperne om ret og rimelighed og adskillelse af beføjelserne i medlemsstaterne, styrkelse og koordinering af organerne på europæisk plan samt oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Undersøgelsen viste, at der i dag er forskellige nationale strategier for jernbanesikkerheden med forskellige mål og forskellige metoder. Tekniske standarder samt krav til personale og ledelsesorganisation varierer fra medlemsstat til medlemsstat, og procedurerne for godkendelse af rullende materiel og certificering af personale og jernbanevirksomheder er ikke blevet tilpasset behovene i et integreret europæisk jernbanesystem. Selv om mange af sikkerhedskravene er begrundet i tekniske og driftsmæssige forskelle mellem nettene, er der ikke i sektoren tilstrækkeligt kendskab til de forskellige nationale strategier, og i visse tilfælde kan den gensidige mistillid tilskrives manglende viden og åbenhed.

Omstruktureringen af de europæiske jernbaner har resulteret i en adskillelse af funktionerne mellem infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, og denne proces er stadig i fuld gang. Mange regulerende funktioner er overgået fra jernbaneaktørerne selv til offentlige myndigheder, og det har medført hurtige ændringer også i den måde, hvorpå sikkerheden reguleres og forvaltes i sektoren. I denne omstillingsproces er det afgørende, at de forskellige aktørers roller defineres klart, og at ansvaret for forvaltning, regulering og håndhævelse af sikkerheden er fordelt på en ensartet og harmoniseret måde i Europa. Åbningen af markedet må ikke

² National Economic Research Associates (NERA): "Safety Regulations and Standards for European Railways", slutrapport, bind I-V; februar 2000.

gennemføres på bekostning af sikkerheden, men sikkerheden må heller ikke bruges som undskyldning for at opretholde status quo.

1.3. Sikkerhedsniveauet i det europæiske jernbanesystem

Jernbanetransport i Europa er generelt en særdeles sikker transportform, navnlig sammenholdt med den største konkurrent, vejtransporten. Indførelsen af centraliseret trafikstyring, automatiske driftssikringssystemer, mere kollisions sikre togvogne og moderne sikkerhedsledelse har reduceret antallet af dødsulykker ganske betydeligt i de seneste 30 år. Årligt mister kun gennemsnitligt ca. 100 passagerer livet ved togulykker i EU, og det samlede antal dræbte (primært personer, der uberettiget færdes på banelegemerne og personer i biler på jernbaneoverkørsler) er ca. 800-900, hvorimod over 40 000 mennesker mister livet i vejtrafikken.

Men togulykker forekommer, og når de sker, afslører de svagheder ved sikkerheden og viser, at det er muligt at reducere risikoen yderligere. Det er helt tydeligt, at togulykker med mange dræbte påvirker den offentlige opinion meget stærkt, og billeder fra ulykkesstederne i Eschede (Tyskland 1998) og Ladbroke Grove (Paddington Station, Det Forenede Kongerige 1999) er påmindelser om de mulige katastrofale konsekvenser af menneskelige og tekniske fejl inden for togtrafikken. I et samfund, som er stadig mindre indstillet på at tolerere sådanne ulykker, bør der sættes på at reducere risiciene yderligere uden at bringe jernbanetransportens konkurrenceevne i fare. Med etableringen af det indre marked for jernbanetransport-tjenester og levering af jernbanemateriel må denne indsats koordineres og harmoniseres på europæisk plan.

1.4. Direktivet om jernbanesikkerhed

Det foreslåede direktiv om regulering af sikkerheden og undersøgelse af ulykker og hændelser på jernbanerne i EU tager fat på fire væsentlige problemstillinger i relation til udviklingen af sikre jernbaner i Europa: behovet for en harmonisering af reguleringsstrukturen på sikkerhedsområdet og indholdet af sikkerhedsforskrifter, de resterende hindringer for en yderligere åbning af markedet, åbenhed og information om sikkerheden samt undersøgelse af alvorlige ulykker og hændelser.

Direktivet skal supplere reguleringsstrukturen for et integreret europæisk jernbanesystem og hænger sammen med de øvrige forslag i denne "jernbanepakke", navnlig forslaget om ændring af direktiverne om interoperabilitet og forslaget om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur. Det er baseret på en gradvis harmonisering og udvikling af fælles principper under behørig hensyntagen til de store forskelle, der består mellem medlemsstaterne.

Omlægningen fra nationale jernbanenet til et integreret europæisk jernbanesystem vil tage tid og forudsætter en omfattende indsats fra alle, der er involveret og interesseret i udviklingen. Med en større åbning af markedet samtidig med, at sikkerhedsniveauet forbedres, vil jernbanetransporten blive styrket, og det bliver lettere at udnytte dens iboende fordele på transportmarkedet.

2. REGULERINGSSTRUKTUREN PÅ SIKKERHEDSOMRÅDET

2.1. Aktørernes ansvar

Den første og vigtigste opgave i forbindelse med den igangværende omstrukturering af de europæiske jernbaner består i at modernisere og harmonisere reguleringsstrukturen på sikkerhedsområdet og indholdet af sikkerhedsforskrifterne i medlemsstaterne og på europæisk plan. Det er nødvendigt for at sikre, at ansvaret fastlægges og fordeles på samme måde i hele EU, og at sikkerheden prioriteres højt gennem hele omstrukturingsprocessen.

Den væsentligste indvending fra sikkerhedsekspertene i sektoren går på, at adskillelsen af infrastrukturforvaltningen fra selve togdriften vil skabe uklarhed og forvirring omkring sikkerhedsledelsen i hele jernbanesystemet på grund af dets integrerede karakter. I den omstrukturerede jernbanesektor vil det ikke længere være en enkelt enhed eller virksomhed, der har det fulde ansvar for sikkerheden. Det er derfor særdeles vigtigt at sondre mellem på den ene side infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes driftsmæssige ansvar og på den anden side det regulerings- og tilsynsmæssige ansvar, der ligger hos medlemsstaternes sikkerhedsmyndigheder. Det organ, der står for udstedelsen af sikkerhedsforskrifter, må ikke have nogen tilknytning til driften og dermed fratage aktørerne deres ansvar.

Erfaringer fra medlemsstater, der opererer med fuld institutionel adskillelse af infrastrukturforvaltning og transportoperationer, viser, at det er muligt at fordele det driftsmæssige ansvar mellem parterne, uden at det bringer systemets samlede sikkerhed i fare. I denne henseende må jernbanesystemet også trække på erfaringerne fra andre transportformer, som er underlagt strenge sikkerhedskrav, f.eks. luftfarten. Det overordnede ansvar for luftfartssikkerheden i en medlemsstat ligger ikke hos en bestemt lufthavn eller et bestemt luftfartsselskab, men alle aktører skal opfylde sikkerhedskravene og samarbejde inden for de foreskrevne rammer. Det er sikkerhedsmyndigheden, der giver adgang til systemet.

Infrastrukturforvaltere skal sørge for sikker infrastruktur og i givet fald kontrollere togbevægelserne via signal- og styringskontrollsystemet, implementere et sikkerhedsledelsessystem for at kunne styre risici og i øvrigt anvende de regler og forskrifter, som er fastsat af de relevante myndigheder. Jernbanevirksomhederne skal operere på nettet under det signal- og styringskontrollsystem, som infrastrukturforvalteren anvender, og parterne bør i øvrigt koordinere deres aktiviteter også i andre henseender. Også jernbanevirksomhederne skal implementere sikkerhedsledelsessystemet for at kunne styre risici og i øvrigt overholde gældende regler og forskrifter.

Ifølge direktivet har infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder det fulde ansvar for en sikker drift af deres respektive del af systemet og for styringen af risici, de selv skaber i relation til brugere, kunder og tredjeparter. Det omfatter også levering af materiel og tjenesteydelser fra fabrikanter, kontrahenter og vurderingsorganer. Sikkerhedsledelsessystemet hos alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder skal sikre kontrollen med risici, der hidrører fra kontrahenter eller ibrugtagning af nyt materiel. Leverandører og vurderingsorganer er over for infrastrukturforvalteren eller jernbanevirksomheden ansvarlige for deres produkter og tjenesteydelser efter de normale ansvarsregler, således som disse er fastsat i national lovgivning eller i kontrakter.

2.2. De nationale sikkerhedsmyndigheder

Direktivet indeholder bestemmelse om, at der i medlemsstaterne skal oprettes offentlige organer med ansvar for reguleringen af og tilsynet med sikkerheden, og at disse organer skal samordnes på europæisk plan. Der er i direktivet skitseret et fælles mindstesæt af opgaver for disse myndigheder.

I de gældende direktiver opereres der med mange forskellige organer til at varetage sikkerhedsreguleringen. I mange medlemsstater ligger disse funktioner – eller i hvert fald nogle af dem – hos infrastrukturforvalteren, det gælder f.eks. udstedelse af sikkerhedscertifikater, men i henhold til grundprincipperne i direktiv 2001/14/EF er det infrastrukturforvalternes vigtigste opgave at udbyde og tildele kapacitet på nettet og sørge for vedligeholdelse og udbygning af infrastrukturen. Det er på længere sigt uforeneligt med varetagelsen af opgaven som regeludstedende myndighed på sikkerhedsområdet. En retfærdig og gennemskuelig regulering forudsætter ligebehandling af alle aktører i sektoren under en overordnet offentlig myndighed for at undgå, at jernbanevirksomheder i urimeligt omfang skal bære omkostningerne ved sikkerheden og ansvaret for risikostyringen.

Det er nødvendigt at etablere harmoniserede strukturer i alle medlemsstaterne for at lette koordineringen af sikkerhedsreguleringen på europæisk plan. I dag er det i henhold til direktiverne om interoperabilitet medlemsstaternes ansvar at give tilladelse til ibrugtagning af delsystemerne på de transeuropæiske jernbanenet og føre tilsyn med, at de opfylder de væsentlige krav. De skal også føre tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav.

Det nye direktiv går et skridt videre ved at placere disse opgaver hos sikkerhedsmyndighederne, selv om de også omfatter andre væsentlige krav til delsystemet og interoperabilitetskomponenterne end de sikkerhedsrelaterede. Af samme grund er det vigtigt at koncentrere alle afgørende funktioner i relation til sikkerhedsreguleringen, f.eks. vedtagelse af retligt bindende sikkerhedsforskrifter, hos et enkelt organ. Der er intet i direktivet, der forhindrer medlemsstaterne i at kombinere sikkerhedsreguleringsopgaverne med den markedsregulering, der er omhandlet i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, eller placere dem hos andre myndigheder med regeludstedende funktioner i relation til jernbanerne.

Det skal bemærkes, at direktivforslaget ikke indeholder noget om, hvordan sikkerhedsregler og -forskrifter udarbejdes og udformes. Selv om sikkerhedsmyndigheden er ansvarlig for de formelle afgørelser, bør de forskellige aktører i sektoren og deres faglige organisationer f.eks. inddrages i udarbejdelsen af sikkerhedsforskrifter. Infrastrukturforvaltere kan medvirke ved forberedelsen af sikkerhedscertificering, navnlig med hensyn til kontrol af rullende materiel med henblik på banegodkendelse.

De etablerede myndigheder og andre organer, der i dag varetager regeludstedende funktioner på sikkerhedsområdet, anvender meget forskelligartede metoder i tilsynet med og vurderingen af sikkerhedskravenes overholdelse. De rækker lige fra detaljerede tekniske inspektioner foretaget af tilsynsførende i marken til virksomhedstilsyn og gennemgang af systemer, i mange tilfælde udført af eksterne eksperter. Med vedtagelsen af en europæisk strategi for jernbanesikkerheden bliver det særdeles vigtigt at nå til enighed om formen for og omfanget af sådanne tilsyn for

at skabe den fornødne tillid mellem sikkerhedsmyndighederne og sikre gensidig anerkendelse af resultaterne.

Med udgangspunkt i princippet om gradvis harmonisering er der i direktivet fastsat procedurer for udviklingen af fælles tilsyns- og vurderingsmetoder og fælles sikkerhedsmetoder.

2.3. Harmonisering af nationale sikkerhedsforskrifter

Sikkerhedsforskrifter og -standarder – såsom driftsregulativer, signalregulativer, personalekrav, tekniske krav til rullende materiel og faste anlæg – er primært udviklet på et nationalt grundlag. På grund af tekniske forskelle – men i visse tilfælde også på grund af forskellige traditioner for det rullende materiels udformning og forskelle med hensyn til sikkerhedsfilosofi og arbejdsmiljøregler – udgør de nationale forskrifter og standarder reelle hindringer for indførelsen af et integreret europæisk jernbanesystem. Der er med udgangspunkt i direktiverne om interoperabilitet indledt en harmoniseringsproces, men disse direktiver gælder ikke i fuldt omfang for nationale sikkerhedsforskrifter, og overgangsperioden, indtil der er indført fuld interoperabilitet, vil i mange tilfælde vare flere tiår.

Gods- og passagervogne er konstrueret til togtrafik over landegrænser efter regler, som er fastlagt af Den Internationale Jernbaneunion (UIC), og de tilsvarende RIV- og RIC-reglementer. På andre områder har UIC udstedt ikke-bindende standarder via sit system med UIC-ficher. Hovedparten af sikkerhedsreguleringen har dog hele tiden været et anliggende for medlemsstaten eller den statsejede jernbanevirksomhed med monopol, idet den normale form for samarbejde mellem disse jernbanevirksomheder bestod i ved landegrænsen at overdrage gods- og passagervogne til nabolandets jernbanevirksomhed, mens lokomotiver og togpersonale kun måtte operere på hjemlandets net.

Det er derfor nødvendigt at få fjernet disse forskelle mellem de nationale regler og som supplement til direktiverne om interoperabilitet at sikre en harmonisering i overgangsperioden, indtil alle de relevante TSI'er er vedtaget og implementeret. Under alle omstændigheder bør der ved udarbejdelsen af nye nationale bestemmelser eller ændring af eksisterende tages hensyn til behovet for harmonisering på EU-plan.

Det er i direktivet fastlagt, hvorledes man gradvist kan få indført fælles sikkerhedsforskrifter gennem en anmeldelsesprocedure med krav om europæisk godkendelse af nye eller ændrede nationale sikkerhedsforskrifter.

3. FJERNELSE AF HINDRINGER FOR ET VELFUNKTERENDE INDRE MARKED

3.1. Sikkerhedscertificering

Det andet problem, direktivet tager fat på, er fjernelsen af hindringer for yderligere åbning af markedet og etablering af et indre marked for jernbanetransport i Europa. Det *sikkerhedscertifikat*, der udstedes til en jernbanevirksomhed for jernbanedriften på et bestemt net, betragtes fortsat som det instrument, der skal give adgang til infrastrukturen. Erfaringerne fra gennemførelsen af de tidligere EF-direktiver viser imidlertid, at det er en vanskelig og tidkrævende procedure at opnå et sikkerhedscertifikat for togdrift på et udenlandsk net. Vanskelighederne betragtes i mange tilfælde som uoverstigelige, hvilket fremgår af, at størsteparten af den internationale

togdrift fortsat er baseret på den gamle samarbejdsmetode, og det gælder også blandt nye aktører på markedet.

Det sikkerhedscertifikat, som er omhandlet i de eksisterende direktiver, består af forskellige dele: certificering af jernbanevirksomhedens interne organisation, virksomhedens overholdelse af nationale regler for togdrift, certificering af det rullende materiel og certificering af det personale, der er beskæftiget ved togdriften.

I det nye direktiv er begrebet videreudviklet med indførelsen af fælles krav til og fælles elementer i et sikkerhedsledelsessystem, som alle jernbanevirksomheder skal indføre. Også infrastrukturforvalterne skal indføre sådanne systemer i overensstemmelse med de generelle principper i direktivet. Direktivet indeholder bestemmelse om, at når først en jernbanevirksomheds sikkerhedsledelsessystem er implementeret og certificeret i én medlemsstat, kræves der ikke ny certificering i andre medlemsstater. Certificeringen skal gælde i hele EU for den type togdrift, det dækker. Det Europæiske Jernbaneagentur skal føre et offentligt tilgængeligt register over alle sådanne sikkerhedscertifikater.

Desuden skal jernbanevirksomheden fortsat erklære sig villig til at følge de nationale regler og have en godkendelse af det rullende materiel og det personale, der benyttes på alle de net, virksomheden ønsker at operere på. Disse elementer er fortsat primært undergivet nationale regler, men sikkerhedsmyndighederne er forpligtet til at samarbejde, når de udsteder sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder, der benytter internationale kanaler.

Ifølge direktivet skal medlemsstaterne sikre, at virksomheder, der har planer om at begynde at levere togtransporttjenester, har adgang til efteruddannelsesfaciliteter og kan få det pågældende personale certificeret. Der er i direktivet fastsat en procedure for gensidig godkendelse og certificering af rullende materiel, som er blevet certificeret i mindst én anden medlemsstat.

Det vil dog fortsat være en hindring for udviklingen af et fælles europæisk jernbanesystem, at man opererer med forskellige nationale sikkerhedscertifikater. Endemålet bør være ét enkelt EF-certifikat, der anerkendes af alle medlemsstater. Direktivet pålægger Agenturet at udarbejde en strategi for virkeliggørelsen af dette mål.

3.2. Fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder

Under drøftelserne i medlemsstaternes TSI-udvalg blev det påpeget, at der ikke er enighed om, hvilke sikkerhedsniveauer der skal gælde for det europæiske jernbanesystem. Det kan give anledning til mistillid og eventuelt anvendes som argument for ikke at acceptere jernbanevirksomheder eller jernbanemateriel, der kommer fra en anden medlemsstat. Nogle af TSI'erne kan fastsætte et sikkerhedsniveau, som det relevante delsystem skal opfylde, f.eks. signal- og styringskontrollsystemet, men interoperabilitetsprocessen opererer ikke med sikkerhedsniveauer for systemet som helhed. Udvalget er dog nået til enighed om, at det aktuelle sikkerhedsniveau er tilstrækkeligt, selv om det hverken er kvantificeret eller kendes i detaljer.

I forbindelse med etableringen af det indre marked for jernbanetransport i Europa er det derfor vigtigt at skabe øget tillid mellem aktørerne på markedet og mellem medlemsstaterne. Til det formål indeholder direktivet bestemmelse om et system for vedtagelse af fælles sikkerhedsmål, udtrykt i risikoacceptkriterier for såvel

enkeltpersoner som for samfundet. Der kan gælde forskellige mål for forskellige dele af systemet, dvs. højhastighedsnettet, nettet for konventionelle tog og specielle godstrafiklinjer.

Der skal desuden udvikles fælles sikkerhedsmetoder som grundlag for vurderingen af, om målene er opfyldt.

4. PRINCIPPET OM RET OG RIMELIGHED I REGULERINGEN PÅ JERNBANEOMRÅDET

4.1. Formidling af information om regulering og processer

Den tredje problemstilling, direktivet tager fat på, vedrører åbenhed, information og princippet om ret og rimelighed i den nationale regulering af jernbanesektoren.

De gamle statsejede monopoljernbaner var i mange henseender en lukket verden. De var primært selvregulerende, og der var intet reelt behov for at holde offentligheden informeret om sikkerheden eller for gennemsigtige beslutningsregler. Udarbejdelse af driftsregulativer, godkendelse af nyt materiel og certificering af personale var primært interne anliggender. Med et åbent marked og ansvaret for reguleringen placeret hos offentlige myndigheder vil der blive stillet øgede krav til jernbanesektoren. Den må udvikle sig i samme retning som de øvrige transportformer.

Med direktivet indføres der fælles principper for de afgørelser, jernbanemyndighederne træffer, med krav om, at de harmoniseres på europæisk plan, at regler, forskrifter og standarder offentliggøres, at der fastsættes tidsplaner for afgørelsernes implementering, og at der i lovgivningen gives aktørerne mulighed for at appellere alle afgørelser. Direktivet indeholder bestemmelse om, at sikkerhedsmyndigheden i sin organisation og beslutningstagning skal være uafhængig af infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

4.2. Fælles sikkerhedsindikatorer

Der foreligger kun meget begrænsede oplysninger om jernbanernes sikkerhedsmæssige præstationer. De offentliggøres normalt ikke i jernbanevirksomhedernes årsberetninger, og kun nogle af medlemsstaterne offentliggør detaljerede ulykkesstatistikker. UIC indsamler ulykkesdata blandt sine medlemmer og offentliggør nogle af dem, men eftersom der er tale om frivilligt afgivne oplysninger, og eftersom statistikkerne kun dækker UIC-medlemmer, er disse ulykkesstatistikker efterhånden mindre pålidelige, og det samme gælder alle andre europæiske jernbanestatistikker, der er baseret på UIC-tal.

Kommissionen fremsatte i februar 2001 forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om statistik over jernbanetransport³. Ifølge forslaget skal medlemsstaterne give oplysninger om ulykkesdata, som gør det muligt at foretage et samlet skøn over udviklingen inden for jernbanesikkerheden og foretage sammenligninger mellem de forskellige transportformer. De ulykkesindikatorer der kræves i henhold til det foreliggende direktivforslag, er udformet, så de svarer til de data, der kræves i henhold til forordningsforslaget. Dataene indsamles efter procedurerne i forordningen.

³ KOM(2000) 798 endelig udg.

Ulykkesdata er dog et noget upræcist værktøj, når det drejer sig om at vurdere jernbanesikkerheden og overveje forebyggende foranstaltninger. Alvorlige togulykker er sjældne, men påvirker til gengæld opfattelsen af sikkerheden ganske voldsomt. Risici bør så vidt muligt reduceres ved hjælp af forebyggende foranstaltninger, og her vil en vurdering af tilløb til ulykker og hændelser være mere nyttige sikkerhedsindikatorer. I direktivet opregnes nogle indikatorer, som vides anvendt i medlemsstaterne til vurderingen af præstationen på sikkerhedsområdet, f.eks. forbikørsel af stopsignaler, skinnebrud og beskadigede hjul. Disse indikatorer vedrører både infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes aktiviteter. Andre indikatorer, der kan anvendes til opfølgningen og overvågningen af jernbanesikkerheden, vedrører nettets standard, sikkerhedsledelsessystemets funktionsmåde samt omkostninger.

Der er i direktivet fastsat fælles sikkerhedsindikatorer som de ovenfor beskrevne, men de må udbygges via udvalgsproceduren. Hvis de skal være brugbare i hele EU, må de baseres på fælles definitioner, herunder så vidt muligt statistiske standarddefinitioner, og fælles beregningsmetoder. Indikatorerne vil gøre det muligt at følge udviklingen i jernbanesikkerheden i medlemsstaterne og på EU-plan og gøre det lettere at vurdere sikkerhedsniveauet i forhold til de fælles sikkerhedsmål.

4.3. Årlige rapporter

Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere får pligt til at forelægge årlige rapporter om udviklingen på sikkerhedsområdet til den nationale sikkerhedsmyndighed, som ligeledes skal udarbejde en årlig rapport og stille den til rådighed for Det Europæiske Jernbaneagentur. Agenturet vil offentliggøre informationer på europæisk plan.

Det vil bidrage yderligere til at åbne de lukkede strukturer og give alle aktører mulighed for at lære af de andres erfaringer, og det vil samtidig skabe øget gensidig tillid.

5. UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

5.1. Den aktuelle situation

Den fjerde problemstilling, direktivet tager fat på, vedrører undersøgelse af ulykker og hændelser.

Det har vist sig, at der er stor forskel på medlemsstaternes lovgivning om undersøgelse af ulykker. I mange tilfælde undersøges ulykkerne fortsat af den nationale statslige jernbanevirksomhed eller af de retslige myndigheder, dvs. politi eller anklagemyndighed, medens der i andre medlemsstater er oprettet uafhængige organer til formålet.

Influeret af den lovgivning om undersøgelse af ulykker inden for luftfarten, som blev indført i EU ved direktiv 94/56/EF, er mange medlemsstater begyndt at overveje mulighederne for uafhængig undersøgelse af ulykker også inden for andre transportformer, og i nogle tilfælde er der oprettet multimodale undersøgelsesorganer efter samme model som USA's National Transportation Safety Board (NTSB).

Alvorlige togulykker påvirker den offentlige opinion meget stærkt, og offentligheden forlanger i stigende grad information fra uafhængige kilder. Oprettelsen af et indre marked for jernbanetransport og jernbaneudstyr gør det desuden endnu vigtigere at få formidlet oplysninger og drage erfaringer af ulykker og hændelser over hele Europa. Tekniske fejl og drifts- og ledelsesmæssige mangler og svagheder vil lettere kunne opdages og undgås, hvis de relevante informationer gøres tilgængelige og videreformidles inden for sektoren.

5.2. To former for undersøgelse

Undersøgelsen af sikkerhedsforholdene har til formål at fastslå de grundliggende årsager, så man kan undgå gentagelsestilfælde, hvorimod den politimæssige efterforskning har til formål at finde frem til den eller de ansvarlige for en eventuel lovovertrædelse. Hvis der ikke rejses sigtelse mod nogen, offentliggøres politirapporten normalt ikke. De to typer undersøgelse vedrører forskellige aspekter af ulykker, anvender forskellige metoder og kræver forskellige færdigheder og ekspertise hos de folk, der skal gennemføre dem. Hvis de to former for undersøgelse ikke holdes adskilt, vil man aldrig kunne udnytte erfaringerne til at forbedre sikkerheden. Skal det lykkes, må medlemsstaterne sørge for, at den politimæssige efterforskning ikke hindrer eller forsinker undersøgelsen af sikkerhedsforholdene, og at parterne udveksler alle relevante informationer.

De involverede parter og personer må opfordres til at afgive oplysninger og vidneforklaring til dem, der undersøger sikkerheden, uden at skulle frygte for, at det vil blive brugt imod dem. Af samme grund bør det eneste formål med denne undersøgelse være at finde årsagerne til ulykken eller hændelsen for at forhindre gentagelser. Eventuelle anbefalinger som følge af en sådan undersøgelse bør ikke vedrøre skyldspørgsmål eller erstatningsansvar. Åbenhed og gennemsigtighed bør være de grundlæggende principper for undersøgelsen, og resultaterne skal offentliggøres.

5.3. Et uafhængigt undersøgelsesorgan

Der bør være et permanent organ, der står for undersøgelsen af mere alvorlige ulykker. Det skal sikre den fornødne konsistens i undersøgelsen og lette harmoniseringen af samarbejdet på EU-plan. Det permanente organ skal også være ansvarligt for opfølgningen af de anbefalinger på sikkerhedsområdet, der måtte blive resultatet af sådanne undersøgelser.

Af hensyn til såvel offentlighedens som de involverede parters tillid til en undersøgelse af sikkerhedsforholdene er det nødvendigt, at det er et uafhængigt organ, der står for undersøgelsen. Eftersom de underliggende årsager til en ulykke i mange tilfælde kan spores tilbage til de overordnede sikkerhedsregler og certificeringen af jernbanevirksomheder, personale og rullende materiel, bør undersøgelsesorganet ligeledes være uafhængigt af den instans, der udsteder sikkerhedsforskrifterne. Rent faktisk vil eventuelle anbefalinger normalt være stilet til sikkerhedsmyndigheden, som også er ansvarlig for gennemførelsen og håndhævelsen af sikkerhedsforbedringer efter undersøgelser.

5.4. Obligatoriske undersøgelser

Alvorlige togulykker, f.eks. afsporinger og kollisioner, der kræver dødsopfre, forekommer sjældent, men når de sker, vækker de stor opmærksomhed hos

offentligheden og eksperter i sikkerhedsforhold overalt i Europa. Det er derfor berettiget at fastsætte et minimumsniveau for, hvilke alvorlige togsammenstød og afsporinger det uafhængige organ skal være forpligtet til at undersøge. Andre alvorlige ulykker, f.eks. ulykker på jernbaneoverkørsler, brande og udslip af farlige stoffer, bør også undersøges, hvis det findes berettiget, eller hvis det er vigtigt ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt. I disse tilfælde bør undersøgelsesorganet selv kunne afgøre, hvorvidt det er nødvendigt at gennemføre en undersøgelse.

Forbedringen af jernbanesikkerheden bør primært være en forebyggende indsats. Derfor kan det i mange tilfælde være vigtigere at undersøge alvorlige hændelser og farlige situationer end egentlige ulykker, selv om sådanne tildragelser kun sjældent kræves undersøgt. Det bør overlades til undersøgelsesorganet ud fra de principper, som er fastsat i direktivet, at afgøre, hvorvidt der skal indledes undersøgelser i disse tilfælde.

Ud over alvorlige ulykker og hændelser, der nødvendigvis skal undersøges af et uafhængigt organ, forekommer der talrige andre tildragelser, der bør undersøges i et vist omfang. Infrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer kræver, at alle ulykker og hændelser undersøges, og at der iværksættes de nødvendige korrigerende foranstaltninger inden for den relevante organisation. Også sikkerhedsmyndigheden kan foretage visse undersøgelser som led i sine tilsynsopgaver.

6. SAMMENHÆNG MED ANDRE FORSLAG

6.1. Interoperabilitet og sikkerhed

Sikkerhedsdirektivet skal ikke ses om en isoleret retsakt. Det supplerer på systemniveau de foranstaltninger, der blev indført på delsystemniveau med direktiverne om interoperabilitet, og gør brug af det samme udvalg (artikel 21-udvalget, der blev nedsat ved direktiv 96/48/EF), der beskæftiger sig med udviklingen af TSI'er. Det sikrer en sammenhængende og konsistent udvikling inden for både interoperabilitet og sikkerhed.

Det bygger desuden på det forslag om ændring af direktiverne om interoperabilitet, der indgår i den foreliggende "jernbanepakke". Udgangspunktet er navnlig, at anvendelsesområdet for disse direktiver ikke længere bør være begrænset til de trans-europæiske net, men bør omfatte hele det europæiske jernbanesystem.

Den gradvise fremgangsmåde svarer til den, der blev indført med direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet for konventionelle tog, og forudsætter i høj grad støtte fra aktørerne i sektoren og Det Europæiske Jernbaneagentur, der foreslås oprettet i forbindelse med denne "pakke".

6.2. Det Europæiske Jernbaneagentur

Agenturet skal udarbejde foreløbige forslag til fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder og forberede ændringer af de fælles sikkerhedsindikatorer. Det skal udarbejde harmoniserede definitioner og beregningsmetoder i tilknytning til indikatorerne og have ansvaret for samordningen af de nationale sikkerhedsmyndigheder og undersøgelsesorganer. Agenturet skal gennemgå nye nationale sikkerhedsforskrifter, føre registre over sikkerhedsindikatorer, undersøgelses-

rapporter og sikkerhedscertifikater og overvåge udviklingen i jernbanesikkerheden. Agenturet bliver absolut nødvendigt for direktivets gennemførelse.

Der kan ikke udvikles en effektiv sikkerhedsregulering for jernbanerne, medmindre sektorens aktører inddrages tæt i arbejdet. Med hensyn til interoperabilitet betyder det, at jernbaneoperatører, infrastrukturforvaltere og industrien gennem deres relevante organisationer skal spille en afgørende rolle, når Agenturet forbereder sine forslag. Hvad angår udarbejdelsen af sikkerhedsmål, -metoder og -indikatorer samt harmonisering af sikkerhedscertifikater, bør også de relevante sikkerhedsmyndigheder i medlemsstaterne inddrages i processen.

Der er i forslaget til forordning om oprettelse af Agenturet redegjort detaljeret for sektorens inddragelse i processen, og det er derfor ikke omhandlet i dette direktiv.

6.3. Nødvendige ændringer af eksisterende direktiver

Eftersom det foreliggende direktivforslag indeholder de relevante bestemmelser om reglerne for sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder, bliver den nuværende artikel 32 i direktiv 2001/14/EF overflødig, og direktivet kan derfor ændres. Det indgår i dette direktivforslag tilligemed de nødvendige ændringer af artikel 30 (mulighed for at klage over sikkerhedsreglerne) og ændringen af direktivets titel. Også indholdet af artikel 7, stk. 2, i direktiv 91/440/EØF vil være omfattet af bestemmelserne i sikkerhedsdirektivet, og forslaget til direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF indeholder derfor bestemmelse om ophævelse af denne artikel. Det pågældende direktivforslag indgår ligeledes i denne "pakke".

Direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder overlapper til en vis grad sikkerhedsdirektivets bestemmelser om sikkerhedsledelsessystemet. Det foreliggende direktivforslag indeholder derfor bestemmelse om ændring af artikel 8 og afsnit II i bilaget til direktiv 95/18/EF.

7. FORSLAGETS BERETTIGELSE

Hvilke formål har den påtænkte foranstaltning set i lyset af EF's forpligtelser, og hvad er problemets EF-dimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvorledes er problemet hidtil blevet behandlet) ?

Det er i traktaten fastsat, at der skal gennemføres en fælles transportpolitik, som bl.a. giver EF mulighed for at fastlægge fælles regler for international transport til og fra en medlemsstats område og foranstaltninger til forbedring af transportsikkerheden. EF-regler om jernbanesikkerheden vil berøre alle medlemsstater og er en nødvendig forudsætning for gennemførelsen af den fælles transportpolitik og etableringen af et indre marked for jernbanetransporttjenester.

Hører den påtænkte foranstaltning under EF's enekompetence, eller er der tale om kompetence, som EF deler med medlemsstaterne ?

De pågældende foranstaltninger vedrører et område, hvor EF deler kompetencen med medlemsstaterne i henhold til artikel 71 i EF-traktaten.

Kan problemet løses mest effektivt af EF eller af medlemsstaterne ?

Medlemsstaterne er ikke i stand til at harmonisere lovgivningsgrundlaget på sikkerhedsområdet, fastsætte fælles principper for jernbanesikkerheden og opstille fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Det kan kun opnås ved en EF-indsats.

Hvilke yderlige konkrete fordele er forbundet med den foranstaltning, EF påtænker, og hvad vil omkostningerne være ved at forholde sig passiv ?

Det foreliggende direktiv vil tilligemed de øvrige forslag i denne "pakke" supplere lovgivningsgrundlaget for et åbent marked for jernbanetransporttjenester, navnlig godstransport. Det er nødvendigt for at standse den tilbagegang for jernbanetransporten, som har gjort sig gældende de seneste 30 år. Et nyt opsving for jernbanerne er en integreret del af den fælles transportpolitik og en forudsætning for et mere bæredygtigt transportsystem i Europa.

En passiv holdning formodes at være til skade for udviklingen af jernbanetransporten og dens konkurrenceevne og effektivitet. På lang sigt vil dette påvirke hele det europæiske transportsystem og øge omkostningerne ved trafikal overbelastning, forurening og ulykker.

Hvilke muligheder har EF (henstilling, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse osv.) ?

Det eneste hensigtsmæssige tiltag er et direktiv stilet til medlemsstaterne. Mange af bestemmelserne i forslaget skal gennemføres i medlemsstaternes lovgivning og integreres i deres eksisterende lovbestemmelser om jernbanesikkerhed.

Er det nødvendigt med ensartede forskrifter, eller er det tilstrækkeligt at opstille de generelle mål i et direktiv, der derefter gennemføres af medlemsstaterne ?

Et direktiv er som nævnt den mest velegnede foranstaltning. Det foreliggende direktiv danner imidlertid grundlag for yderligere beslutningstagning på EF-plan ved at lade spørgsmålet om udvikling af fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder samt yderligere udvikling af fælles sikkerhedsindikatorer og tilpasning af tekniske bilag stå åbent. Afgørelser om disse spørgsmål træffes af Kommissionen i henhold til en udvalgsprocedure, hvori medlemsstaterne deltager.

8. BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLERNE

8.1. Kapitel I

8.1.1. Artikel 2

Direktivets anvendelsesområde er stort set det samme som anvendelsesområdet for direktiverne om interoperabilitet med de i denne "pakke" foreslåede ændringer. I forhold til direktiverne i "infrastrukturpakken", dvs. direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF, er anvendelsesområdet udvidet til at omfatte alle relevante jernbanevirksomheder, der opererer på det europæiske jernbanesystem, uanset hvilket geografisk område de dækker, eller om de udfører indenlandske eller internationale transportaktiviteter.

Medlemsstaterne kan udelukke isolerede net og private sidespor fra direktivets anvendelsesområde, såfremt de jernbanevirksomheder, der opererer på de pågældende strækninger, ikke beskæftiger sig med togdrift på hovednettet.

8.1.2. Artikel 3

Definitionerne i direktiver er harmoniseret med definitionerne i de øvrige direktiver med undtagelse af definitionen af "jernbanevirksomhed", som i dette direktiv omfatter alle sådanne virksomheder og ikke blot dem, der har en licens. Det betyder, at infrastrukturforvaltere kan betragtes som jernbanevirksomheder i det omfang, de udfører transportoperationer, f.eks. med henblik på vedligeholdelsesarbejde eller levering af materiel.

Det skal bemærkes, at de definitioner, der vedrører sikkerhedsindikatorerne, vil blive fastsat på et senere tidspunkt ved den udvalgsprocedure, som også finder anvendelse på tilpasningen af bilag I.

8.2. Kapitel II

8.2.1. Artikel 4

Det nuværende sikkerhedsniveau for jernbanetransporten i medlemsstaterne betragtes generelt som tilstrækkeligt og bør som helhed fastholdes, hvilket er ensbetydende med, at der bør foretages risikovurderinger for at kontrollere, at nye aktiviteter eller nyt materiel ikke indebærer risiko for en forringelse af det samlede niveau. Der bør ved forbedringer af sikkerheden tages hensyn til omkostningerne og andre virkninger for jernbanesystemets effektivitet og konkurrenceevne. Medlemsstaterne bør anskue udviklingen af regelværket på sikkerhedsområdet ud fra en europæisk synsvinkel.

Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bærer det fulde ansvar for sikker togdrift i henhold til de mere detaljerede bestemmelser i artikel 9.

8.2.2. Artikel 5

De fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder udarbejdes af Agenturet på grundlag af en gennemgang af eksisterende mål og metoder i medlemsstaterne. Til denne opgave må der nødvendigvis udstedes et mandat med fastlæggelse af en prioriteringsorden og tidsplaner. Medlemsstaterne inddrages i vedtagelsen af dette mandat via udvalgsproceduren.

De sikkerhedsmål, der vedtages, beskriver minimumssikkerhedsniveauet forstået på den måde, at medlemsstaterne kan opstille mere krævende mål, f.eks. for infrastruktur, hvis blot de ikke stiller strengere krav til jernbanevirksomheder, end hvad der er fastsat i de fælles sikkerhedsmål.

De fælles sikkerhedsmetoder kan baseres på harmoniseret anvendelse af uafhængige sikkerhedsevaluators til at kontrollere opfyldelsen af væsentlige krav eller krav vedrørende sikkerhedscertifikater.

8.2.3. Artikel 6

Der findes i dag kun meget få eksempler på sikkerhedsindikatorer, der anvendes i praksis. Selv om der offentliggøres ulykkesstatistikker, er definitionerne ikke

harmoniseret. Bilaget indeholder en foreløbig liste over indikatorer, og den procedure, der er fastsat i artiklen, giver mulighed for at udbygge listen og harmonisere definitioner og beregningsmetoder.

8.2.4. Artikel 7 og 8

Det skal bemærkes, at artiklen kun vedrører den formelle vedtagelse eller godkendelse af nationale forskrifter. Andre organer end sikkerhedsmyndigheden, f.eks. brancheorganisationer, vil udmærket kunne inddrages i processen frem til den endelige vedtagelse.

Den nuværende situation, hvor nationale sikkerhedsforskrifter fortsat er fremherskende, opfattes i relation til direktivet som en overgangsperiode, indtil det normale vil være, at der gælder EU-forskrifter. For at undgå, at der lægges yderligere hindringer i vejen, og for at styre processen i retning af en harmonisering er der i artiklerne fastsat en procedure, hvorefter nye og ændrede nationale forskrifter skal gennemgås og godkendes på EU-plan. Det er i tråd med den generelle strategi i direktivet, som er baseret på en gradvis harmonisering.

8.2.5. Artikel 9

De eksisterende direktiver indeholder ikke udtrykkeligt krav om et sikkerhedsledelsessystem, selv om referencer til jernbanevirksomhedens interne organisation forudsætter indførelse af et sådant system. Der er i denne artikel og i bilag III med udgangspunkt i erfaringerne fra medlemsstaterne fastlagt et sæt fælles krav og en definition af hovedelementerne i sikkerhedsledelsessystemet. Kravene gælder både for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere, hvorimod det kun er jernbanevirksomhedernes sikkerhedsledelsessystem, der skal certificeres i henhold til bestemmelserne i artikel 10. Medlemsstaterne har dog mulighed for at indføre nationale certifikater eller licenser til infrastrukturforvalterne.

Via bestemmelserne i forslaget til forordning om oprettelse af Agenturet kan der udarbejdes en europæisk standard for et sikkerhedsledelsessystem baseret på de principper, der er fastsat i den foreliggende artikel og i bilag III. Med en sådan standard vil det være lettere at foretage en uafhængig overensstemmelsesvurdering af sikkerhedsledelsessystemet, som har gyldighed i hele EU.

8.3. Kapitel III

8.3.1. Artikel 10

Ifølge denne artikel består sikkerhedscertifikatet af to dele: én del, der gælder i hele Europa, og som dækker sikkerhedsledelsessystemet, og én del, der gælder for hele det pågældende net, og som dækker sikkerhedsforskrifter, rullende materiel og det fornødne personale til en sikker togdrift. Endemålet er kun at skulle operere med et EF-sikkerhedscertifikat.

8.3.2. Artikel 11

Erfaringen viser, at det er nødvendigt at fastsætte regler dels om informationsformidlingen til jernbanevirksomheder, dels om sikkerhedsmyndighedernes pligt til at vejlede ansøgere. Ansøgningsproceduren skal følge faste tidsplaner.

8.3.3. Artikel 12

Et afgørende aspekt af sikkerhedscertificeringen vedrører efteruddannelse og certificering af personale, navnlig togførere. Hvis en jernbanevirksomhed, der ansøger om et sikkerhedscertifikat, ikke kan rekruttere uddannet og certificeret personale i den medlemsstat, hvori den ønsker at operere, skal den kunne efteruddanne og certificere sit eksisterende personale. Eftersom efteruddannelsen omfatter driftsregulativer, signal- og styringskontrollsystemet, banekendskab og beredskabs- og katastrofeprocedurer, vil denne form for efteruddannelse i starten kun kunne tilbydes i relation til nationale net.

Medlemsstaterne og deres sikkerhedsmyndigheder skal være forpligtet til at sikre, at der findes efteruddannelsesfaciliteter og certificeringsmuligheder for alle jernbanevirksomheder, der ansøger om et sikkerhedscertifikat. Såfremt det nogle steder fortsat er en operatør med monopolstilling, der kontrollerer disse faciliteter, bør markedet åbnes på lige og ikke-diskriminatoriske vilkår.

8.3.4. Artikel 13

En jernbanevirksomhed, der opererer i en medlemsstat og ansøger om et sikkerhedscertifikat i en anden medlemsstat, foretrækker normalt også at få certificeret sit eksisterende rullende materiel, f.eks. lokomotiver. Under forudsætning af, at det rullende materiel opfylder sikkerhedskravene for det net, hvortil det oprindeligt blev certificeret, bør denne certificering anerkendes gensidigt i andre medlemsstater, så længe materiellet svarer til infrastrukturens begrænsende parametre. Det er en naturlig konsekvens af princippet om, at sikkerhedsniveauet i medlemsstaterne som helhed anses for tilstrækkeligt, selv om de mere detaljerede forskrifter kan variere af kulturelt betingede eller historiske årsager.

Erfaringen viser, at rullende materiel, der er i brug, normalt i andre medlemsstater undergives regler og procedurer, der gælder for nyt rullende materiel, selv om det var mere rimeligt i stedet at sammenligne det med eksisterende rullende materiel i brug. Der bør accepteres mindre afvigelser fra nationale forskrifter, såfremt det ikke indebærer en forringelse af sikkerheden. Bevisbyrden bør i sådanne tilfælde ligge hos ansøgeren.

8.3.5. Artikel 14

Denne artikel indeholder bestemmelser om harmonisering af certificeringskrav og ansøgningsvejledninger i fuld overensstemmelse med princippet om gradvis harmonisering.

8.4. Kapitel IV

8.4.1. Artikel 15 og 16

Det er nødvendigt at harmonisere strukturen i sikkerhedsreguleringen i medlemsstaterne for at lette udvekslingen af informationer og erfaringer samt koordineringen på EU-plan. De regulerende beføjelser bør ligge hos offentlige organer, som har tilstrækkelige ressourcer til rådighed. Der skitseres et mindstesæt af opgaver vedrørende regeludstedelse og tilsyn, og der er fastsat nogle fælles principper for beslutningstagningen. Intet forhindrer medlemsstaterne i at lægge disse opgaver ud til de tilsynsorganer, der er omhandlet i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF.

8.5. Kapitel V

8.5.1. Artikel 18

Denne artikel omhandler udelukkende undersøgelser af ulykker ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt og formålet med sådanne undersøgelser. Medlemsstaterne kan sideløbende hermed forlange, at der foretages en retslig efterforskning. Det kan desuden pålægges sikkerhedsmyndigheden at foretage andre undersøgelser af relevans for tilsynet med sikkerheden.

Definitionen af de ulykker og hændelser, der i henhold til dette kapitel under alle omstændigheder skal undersøges, er baseret på, hvad der med rimelighed må anses for at være af europæisk interesse. Medlemsstaterne er frit stillet til at forlange, at også mindre alvorlige tildragelser end dem, der figurerer i denne artikel, undersøges på samme måde.

8.5.2. Artikel 19

Det er nødvendigt, at medlemsstaterne sikrer, at den retslige efterforskning og sikkerhedsundersøgelsen gennemføres hver for sig, men i et indbyrdes samarbejde. Begge former for undersøgelse kræver adgang til ulykkesstedet og til eksisterende bevismateriale og vidner. Hvis intet andet er specifikt fastsat i lovgivningen, vil den retslige efterforskning i de fleste medlemsstater have forrang frem for den sikkerhedsmæssige undersøgelse. Denne artikel skal sikre, at de ansvarlige for sikkerhedsundersøgelsen får adgang til alt relevant bevismateriale uden at bringe sig i et modsætningsforhold til de relevante myndigheder.

8.5.3. Artikel 20

Kriterierne for undersøgelsesorganets uafhængighed er meget præcist defineret for at sikre, at dette organ ikke har nogen form for tilknytning til jernbanesektorens aktører. Opgaverne kan dog lægges ud til andre eksisterende organer, f.eks. undersøgelsesorganer for andre transportformer, universiteter, tekniske institutter eller andre egnede og uafhængige organisationer.

Uafhængigheden hos dem, der forestår undersøgelsen, og hvormed der i hvert enkelt tilfælde indgås aftale om en undersøgelse, bør være garanteret ved organets uafhængighed og dets vedtægter, som fastlægges af medlemsstaten. Organets permanente karakter er sikret ved kravet om, at det skal omfatte mindst én undersøgelsesleder. Det er også et minimumskrav, hvis organet skal kunne reagere omgående på ulykkesrapporter.

Det må forventes, at ulykker vil få voksende indvirkning på europæisk plan med udviklingen af det indre marked for jernbanetransport. Derfor er det vigtigt, at Agenturet stiller ekspertise til rådighed for nationale undersøgelsesorganer.

8.5.4. Artikel 21 og 22

Formålet med undersøgelsen af de sikkerhedsmæssige aspekter er at fremskaffe oplysninger med henblik på at forebygge ulykker. Det er derfor vigtigt at give alle parter mulighed for at blive hørt og afgive oplysninger til undersøgelsesholdet. Befolkningen vil ikke have tillid til en offentlig undersøgelse, medmindre den foregår i fuld åbenhed og giver alle involverede parter lejlighed til at udtale sig, før

den endelige rapport offentliggøres. Rapporterne skal være tilgængelige for alle interesserede parter og for fagfolk i sektoren.

8.5.5. Artikel 24

En af hovedbegrunderne for kravet om, at det skal være et permanent organ, der er ansvarligt for de sikkerhedsmæssige undersøgelser er, at det sikrer konsistens og sammenhæng i anbefalingerne på sikkerhedsområdet. Undersøgelsesorganet skal også være ansvarligt for opfølgningen af anbefalingerne, og i henhold til artiklen skal de parter, hvortil anbefalingerne er stilet, reagere på disse.

8.6. Kapitel VI

8.6.1. Artikel 25 og 26

Dette direktiv vil i tråd med princippet om gradvis harmonisering primært opstille rammer for den videre udvikling af jernbanesikkerheden i EU. De krav, der er fastsat i bilagene til direktivet, kan tilpasses til den tekniske og videnskabelige udvikling via udvalgsproceduren. Agenturet kommer til at spille en afgørende rolle for videreudviklingen af bilagene samt formuleringen af fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder.

Den tætte sammenhæng mellem direktiverne om interoperabilitet og det foreliggende direktiv er begrundelsen for, at der opereres med et fælles udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne. Det skal sikre overensstemmelse mellem TSI'er og bestemmelserne i sikkerhedsdirektivet.

8.7. Kapitel VII

8.7.1. Artikel 27 og 28

Bestemmelserne i dele af artikel 8 og dele af bilaget til direktiv 95/18/EF overlapper de bestemmelser, der udformes mere detaljeret i det foreliggende direktivs artikel 9. Også bestemmelserne om sikkerhedscertificering i direktiv 2001/14/EF overflødiggøres med det foreliggende direktiv og bør derfor ophæves.

9 FINANSIELLE VIRKNINGER

Det foreliggende forslag omfatter ikke en finansieringsoversigt. De omkostninger, der er forbundet med forslaget (teknisk støtte til udvikling af en fælles strategi for jernbanesikkerheden og harmonisering af sikkerhedsforskrifterne), skal bæres af Det Europæiske Jernbaneagentur og figurerer i finansieringsoversigten i forslaget til forordning om oprettelse af dette agentur. Desuden gøres der brug af et eksisterende udvalg (artikel 21 i direktiv 96/48/EF) til de beslutningsprocedurer, der er fastlagt i det foreliggende forslag. En eventuel forøgelse af antallet af nødvendige møder vil blive dækket af budgetkontoen for det nævnte udvalg.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁶,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁷, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) For at fortsætte den indsats for at etablere et indre marked for jernbanetransport-tjenester, som blev indledt med Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner⁸, 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;
- (2) direktiv 91/440/EØF, Rådets direktiv 95/18/EF af 19. juni 1995 om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder⁹ 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 sikkerhedscertificering¹⁰ repræsenterer de første skridt i retning af en regulering af det europæiske marked for jernbanetransport ved at åbne markedet for internationale godstransporttjenester.

⁴ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁷ EFT C [...] af [...], s. [...].

⁸ EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25. Ændret ved direktiv 2001/12/EF (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

⁹ 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).

¹⁰ EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29.

Bestemmelserne om sikkerheden har imidlertid vist sig at være utilstrækkelige, og forskelle med hensyn til sikkerhedskrav udgør fortsat væsentlige hindringer for fuldt integreret jernbanetransport i EU. Det er særligt vigtigt at harmonisere reguleringsstrukturen i medlemsstaterne, indholdet af sikkerhedsforskrifter, sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, sikkerhedsmyndighedernes opgaver og funktioner og undersøgelsen af ulykker;

- (3) 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 EU 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;
- (4) sikkerhedsniveauerne i EU's jernbanesystem er generelt højt, navnlig sammenholdt med vejtransport. Det er vigtigt, at sikkerheden opretholdes i den igangværende omstruktureringsfase, som indebærer adskillelse af funktioner, der tidligere var samlet hos integrerede jernbanevirksomheder, og i stigende grad afskaffer selvregulering i jernbanesektoren og erstatter 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;
- (5) alle, der opererer på jernbanesystemet, dvs. infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, bør bære det fulde ansvar for sikkerheden på deres respektive del af systemet. Medlemsstaterne bør sondre klart mellem dette umiddelbare ansvar for sikkerheden og sikkerhedsmyndighedernes opgave med at opstille nationale rammer for reguleringen af sikkerheden og føre tilsyn med operatørernes indsats på det sikkerhedsmæssige område;
- (6) der er i Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog¹¹ og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF af 19. marts 2001 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog¹² 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 stadig vigtigere at få fastlagt sikkerhedsmål også på systemniveau;
- (7) der bør gradvist indføres fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder for at sikre, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau, og for at give mulighed for en vurdering af sikkerhedsniveauet og operatørernes indsats på sikkerhedsområdet både på europæisk plan og i medlemsstaterne;

¹¹ EFT L 262 af 16.10.1996, s. 18 [Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF (EFT L....)].

¹² EFT L 110 af 20.4.2001, s. 1. [Ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF om ændring af direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF (EFT L....)].

- (8) 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;
- (9) nationale sikkerhedsforskrifter, som ofte er baseret på nationale tekniske standarder, bør gradvist erstattes med forskrifter baseret på fælles standarder, som er fastlagt i TSI'er. Nye nationale forskrifter bør være i overensstemmelse med EF-lovgivningen og lette overgangen til en fælles strategi for jernbanesikkerheden. De bør derfor skulle godkendes på EF-plan;
- (10) 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 EF-plan. Det Europæiske Jernbaneagentur, der oprettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../...¹³, får til opgave at fremsætte anbefalinger til fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsindikatorer samt yderligere harmoniseringsforanstaltninger og føre tilsyn med udviklingen i jernbanesikkerheden i EU;
- (11) infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder bør i forbindelse med udførelsen af deres opgaver og opfyldelsen af deres ansvar indføre et sikkerhedsledelsessystem, der lever op til EF-kravene og indeholder fælles elementer. Sikkerhedsmyndigheden i hver medlemsstat bør informeres om sikkerheden og indførelsen af sikkerhedsledelsessystemet;
- (12) der bør i sikkerhedsledelsessystemet tages hensyn til, at bestemmelserne i Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989¹⁴ om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sundhed og sikkerhed under arbejdet og de dertil hørende relevante særdirektiver gælder i fuldt omfang for beskyttelsen af sundheden og sikkerheden for arbejdstagere i jernbanesektoren;
- (13) for at sikre et højt sikkerhedsniveau på jernbanerne 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 EU. 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 EU;
- (14) 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;

¹³ EFT L [...].

¹⁴ EFT L 183 af 29.6.1989, s. 1.

- (15) certificering af togpersonale og rullende materiel til brug på forskellige nationale net udgør ofte uovervindelige hindringer for nye aktører på markedet. Medlemsstaterne bør have pligt til at sikre muligheder for efteruddannelse og certificering af togpersonale, og der bør gives garanti for gensidig anerkendelse af grundlæggende krav til togpersonale. Der bør fastlægges en fælles procedure for gensidig godkendelse af rullende materiel i brug;
- (16) som led i de nye fælles rammer for reguleringen af sikkerheden bør der i alle medlemsstater oprettes nationale myndigheder til at regulere og føre tilsyn med jernbanesikkerheden. For at lette samarbejdet mellem disse myndigheder på EF-plan bør de have samme minimumsopgaver og ansvar. Sikkerhedsmyndighederne 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 EU og samarbejde om at koordinere kriterierne for deres beslutningstagning, navnlig i relation til jernbanevirksomheder, der udfører international jernbanetransport;
- (17) alvorlige ulykker på jernbanerne er sjældne. De kan imidlertid have katastrofale konsekvenser og give anledning til bekymring hos offentligheden over jernbanesystemets sikkerhedsniveau. Alle ulykker bør derfor undersøges ud fra et sikkerhedsmæssigt synspunkt for at undgå gentagelser, og resultaterne af undersøgelserne bør offentliggøres. Farlige situationer og andre hændelser er tydelige signaler om, at der består risiko for alvorlige ulykker, og bør ligeledes undersøges i sikkerhedsmæssig henseende;
- (18) en sikkerhedsmæssig undersøgelse bør holdes adskilt fra den retslige efterforskning af samme hændelse, og de ansvarlige for sikkerhedsundersøgelsen bør have adgang til bevismateriale og vidneudsagn. Undersøgelsen bør gennemføres af et permanent organ, som er uafhængigt af aktørerne, herunder også sikkerhedsmyndigheden, og være omfattet af 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 til hændelsen;
- (19) 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 EF-plan. Sikkerhedsmæssige anbefalinger bør følges op af dem, hvortil de er stilet, og undersøgelsesorganet bør have tilbagemeldinger om korrigerende foranstaltninger;
- (20) eftersom formålet med den foreslåede foranstaltning, nemlig at samordne aktiviteter i medlemsstaterne vedrørende regulering af og tilsyn med sikkerheden og undersøgelse af ulykker samt fastsættelse på EF-plan af fælles sikkerhedsmål, fælles sikkerhedsmetoder, fælles sikkerhedsindikatorer og fælles krav til sikkerhedscertifikater, ikke kan opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne og derfor på grund af indsatsens omfang bedre kan opfyldes på EF-plan, kan EF vedtage foranstaltninger i fuld overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet i traktatens artikel 5. Dette direktiv er, ligeledes i fuld overensstemmelse med proportionalitetsprincippet i samme artikel, ikke mere omfattende, end hvad der er nødvendigt for at virkeliggøre disse mål;
- (21) eftersom størsteparten af de foranstaltninger, der er nødvendige for gennemførelsen af dette direktiv, er foranstaltninger af generel karakter som omhandlet artikel 2 i Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for

udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen¹⁵, bør de vedtages efter forskriftsproceduren i artikel 5 i samme afgørelse. I henhold til afgørelsens artikel 2 bør nogle af foranstaltningerne til gennemførelse af dette direktiv vedtages efter rådgivningsproceduren i afgørelsens artikel 3;

- (22) eftersom visse bestemmelser i direktiv 95/18/EF og direktiv 2001/14/EF bliver overflødige ved dette direktiv, bør disse direktiver ændres;
- (23) medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om sanktioner, der skal anvendes i tilfælde af overtrædelse af direktivets bestemmelser, og sikrer, at de håndhæves. Sanktionerne skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning –

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Kapitel I

INDLEDENDE BESTEMMELSER

Artikel 1

Mål

Formålet med dette direktiv er at forbedre jernbanesikkerheden i EU gennem

- a) harmonisering af reguleringsstrukturen i medlemsstaterne
- b) fastlæggelse af aktørernes respektive ansvar
- c) udvikling af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder
- d) krav om, at der i alle medlemsstater oprettes nationale sikkerhedsmyndigheder og uafhængige nationale organer til at undersøge ulykker
- e) fastsættelse af fælles principper for forvaltningen og reguleringen af og tilsynet med jernbanesikkerheden.

¹⁵ EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

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.
2. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:
 - a) metro-, spovogns- og andre light rail-systemer
 - b) net, der i teknisk henseende er adskilt fra alle andre dele af de transeuropæiske sporsystemer for konventionelle tog og højhastighedstog, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net
 - c) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturerejeren til dennes egne godsoperationer.

Artikel 3

Definitioner

I dette direktiv forstås ved

- a) "jernbanesystem": samtlige strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, såsom infrastruktur, energi, styringskontrol og signaler, rullende materiel, drift og trafikstyring, vedligeholdelse, trafiktelematik for person- og godstrafikken, miljø og brugere, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften af systemet som helhed
- b) "infrastrukturforvalter": ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastruktur 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
- c) "jernbanevirksomhed": enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis aktivitet består i godstransport og/eller personbefordring med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften; det omfatter også virksomheder, som udelukkende leverer trækraft
- 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 jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF

- e) "fælles sikkerhedsmål": de minimumssikkerhedsniveauer, som forskellige dele af jernbanesystemet (systemet for konventionelle tog, systemet for højhastighedstog eller linjer, der udelukkende anvendes til godstransport) og systemet som helhed skal opfylde, udtrykt i risikoacceptkriterier
- f) "fælles sikkerhedsmetoder": de metoder, der skal udvikles til at beskrive, hvordan de fælles sikkerhedsmål nås, og hvordan opfyldelsen af disse mål vurderes
- g) "sikkerhedsmyndighed": det nationale organ, der har til opgave at udstede forskrifter for og føre tilsyn med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv
- h) "nationale sikkerhedsforskrifter": alle forskrifter indeholdende sikkerhedsmæssige krav til jernbanetransport, der er udstedt i de enkelte medlemsstater og gælder for mere end én jernbanevirksomhed, 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) "alvorlig ulykke":
 - à) ulykker, der er forårsaget ved togsammenstød eller -afsporinger, og som resulterer i mindst én dræbt og fem eller flere alvorligt tilskadede
 - b) andre jernbaneulykker, der kræver dødsopfre, mange alvorlige personskader eller omfattende skade på rullende materiel, infrastruktur eller miljø og har indlysende konsekvenser for reguleringen af jernbanesikkerheden eller sikkerhedsledelsen
- l) "hændelse": enhver anden tildragelse end alvorlige ulykker, der er forbundet med togdrift, og som berører sikkerheden ved togdriften
- m) "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
- n) "årsager": handlinger, undladelser, begivenheder eller vilkår eller en kombination heraf, som resulterede i ulykken eller hændelsen
- o) "Agenturet": Det Europæiske Jernbaneagentur, som er EF's agentur for jernbanesikkerhed og interoperabilitet, og som er oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../...¹⁶

¹⁶ EFT L [...].

- p) "bemyndigede organer": de organer, som har til opgave at vurdere interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse eller anvendelsegnethed eller at gennemføre proceduren for EF-verifikation af delsystemerne, som defineret i direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF
- q) "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 jernbanesystemerne for højhastighedstog og konventionelle tog, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF. Begrebet "komponent" omfatter både materielle og immaterielle objekter, f.eks. programmel.

Kapitel II

SIKKERHEDSUDVIKLING OG -LEDELSE

Artikel 4

Udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i EF-lovgivningen 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-diskriminatorisk måde, så de bidrager til udviklingen af et integreret europæisk jernbanetransportsystem.

2. Medlemsstaterne sørger for, at ansvaret for sikker drift af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder med pligt for disse til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, opfylde nationale sikkerhedsforskrifter og -standarder og etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv.

Hver infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed er 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 og tredjeparter.

Artikel 5

Fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder

1. De fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder vedtages af Kommissionen senest den [dato]¹⁷ efter proceduren i artikel 26, stk. 2. De offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Forud for vedtagelsen af fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder kan der vedtages ikke-bindende retningslinjer for fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder efter proceduren i artikel 26, stk. 3. De offentliggøres i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

2. Udkast til fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder og udkast til ikke-bindende retningslinjer udarbejdes af Agenturet i henhold til et mandat, som vedtages efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

Udkast til fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder baseres på en gennemgang af eksisterende mål og metoder i medlemsstaterne og tager hensyn til de anslåede omkostninger og fordele. De omfatter en analyse af de eventuelle konsekvenser for TSI'erne for delsystemerne og indeholder i givet fald de nødvendige forslag til ændringer af TSI'erne.

3. De fælles sikkerhedsmål fastsætter navnlig de minimumssikkerhedsniveauer, som skal opfyldes af de forskellige dele af jernbanesystemet og af systemet som helhed, udtrykt i risikoacceptkriterier for:

- a) individuelle risici relateret til passagerer, personale, herunder personale hos kontrahenter, brugere af jernbaneanordninger i niveau og personer, der uberettiget befinder sig på jernbanearealer
- b) samfundsmæssige risici.

4. De fælles sikkerhedsmetoder beskriver, hvordan opfyldelsen af de fælles sikkerhedsmål vurderes, gennem udarbejdelse og fastsættelse af:

- a) risikoevaluerings- og -vurderingsmetoder
- b) metoder til vurdering af overholdelsen af kravene i de sikkerhedscertifikater, der er udstedt i henhold til artikel 10, og
- c) metoder til at kontrollere, at de strukturelt definerede delsystemer i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav.

5. De fælles sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder revideres regelmæssigt efter proceduren i artikel 26, stk. 2, under hensyntagen til den samlede udvikling i jernbanesikkerheden og den tekniske og videnskabelige udvikling.

¹⁷ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

Artikel 6

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 sikkerhedsmyndighedernes årlige rapporter, som er omhandlet i artikel 17.

Det første referenceår for de fælles sikkerhedsindikatorer er ...¹⁸, som behandles i rapporten det efterfølgende år.

De fælles sikkerhedsindikatorer fastlægges som beskrevet i bilag I.

2. Senest den [dato]¹⁹ revideres bilag I efter proceduren i artikel 26, stk. 2, så det bl.a. kommer til at indeholde fælles definitioner af de fælles sikkerhedsindikatorer og fælles metoder til beregning af omkostningerne ved ulykker.

Artikel 7

Nationale sikkerhedsforskrifter

1. Medlemsstaterne sørger for, at de nationale sikkerhedsforskrifter offentliggøres og er tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder og ansøgere om sikkerhedscertifikater.
2. Medlemsstaterne sørger for, at sikkerhedsmyndighederne får til opgave at vedtage nationale sikkerhedsforskrifter.
3. Senest den [dato]²⁰ 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.

Artikel 8

Vedtagelse af nye nationale sikkerhedsforskrifter

1. Når en medlemsstat påtænker at indføre nye nationale sikkerhedsforskrifter eller ændre i eksisterende forskrifter, som omhandlet i bilag II, sender den udkastet til forskrift til Kommissionen, medmindre forskrifterne udelukkende vedrører implementeringen af TSI'er.

¹⁸ To år efter det år, hvor direktivet træder i kraft.

¹⁹ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

²⁰ Tolv måneder efter direktivets ikrafttræden.

Hvis udkastet til forskrift ikke er i overensstemmelse med EF-lovgivningen, vedtages der en beslutning stilet til den pågældende medlemsstat efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

Hvis der ikke inden seks måneder efter forelæggelsen af udkastet er vedtaget nogen beslutning, kan medlemsstaten vedtage forskriften.

2. Stk. 1 finder ikke anvendelse i de tilfælde, hvor vedtagelsen af en ny forskrift af sikkerhedshensyn er et hasteanliggende. Medlemsstaten underretter i så tilfælde Kommissionen om, at den påtænker at vedtage forskriften uden at følge proceduren i stk. 1 og begrundet, hvorfor den pågældende foranstaltning er et hasteanliggende. Kommissionen redegør hurtigst muligt for sin stillingtagen til de modtagne oplysninger.

Artikel 9

Sikkerhedsledelsessystemer

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikrer, at jernbanesystemet er i overensstemmelse med de fælles sikkerhedsmål og de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, og at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder finder anvendelse.

I mangel af TSI'er, fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder skal sikkerhedsledelsessystemet opfylde kravene i nationale sikkerhedsforskrifter, som beskrevet i artikel 7 og bilag II.

2. Sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde de krav og indeholde de elementer, der er fastsat i bilag III, 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, og i givet fald også risici, der opstår som følge af andre parters aktiviteter.
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 sikkerhedsforskrifter og de vilkår, som er fastsat i deres sikkerhedscertifikat. Sikkerhedsledelsessystemet 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 sikkerhedsmyndigheden en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående år. 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 sikkerhedsrevision
- d) bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

Kapitel III

SIKKERHEDSCERTIFICERING

Artikel 10

Sikkerhedscertifikater

1. For at få adgang til jernbaneinfrastrukturen skal en jernbanevirksomhed have et sikkerhedscertifikat i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel. Sikkerhedscertifikatet kan dække hele jernbanenet i en medlemsstat eller kun en nærmere defineret del af det.

Formålet med sikkerhedscertifikatet er at dokumentere, at jernbanevirksomheden har etableret sit sikkerhedsledelsessystem og kan opfylde krav i TSI'er og anden relevant EF-lovgivning og i nationale sikkerhedsforskrifter, så den er i stand til at kontrollere risici og operere sikkert på nettet.

2. Sikkerhedscertifikatet omfatter:
 - a) certificering, der bekræfter godkendelsen af jernbanevirksomhedens sikkerhedsledelsessystem, som beskrevet i artikel 9 og bilag III, og
 - b) certificering, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler, jernbanevirksomheden har truffet for at opfylde specifikke krav, der er nødvendige for sikker togdrift på det relevante net med hensyn til TSI'er, nationale sikkerhedsforskrifter, personale og rullende materiel, baseret på dokumentation forelagt af jernbanevirksomheden, som beskrevet i bilag IV.
3. Sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvor jernbanevirksomheden først etablerer togdrift, foretager certificeringen i overensstemmelse med stk. 2, litra a) og b).

Certificeringen i henhold til stk. 2, litra a), specificerer karakteren og omfanget af de jernbaneoperationer, certifikatet dækker. Certifikatet er gyldigt i hele EU 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).

5. Sikkerhedscertifikatet fornyes hvert femte år. Det ajourføres helt eller delvist, når som helst karakteren eller omfanget af de pågældende aktiviteter ændres væsentligt.

Indehaveren af sikkerhedscertifikatet underretter omgående den kompetente sikkerhedsmyndighed om alle væsentlige ændringer i forudsætningerne for sikkerhedscertifikatet. Indehaveren underretter desuden den kompetente sikkerhedsmyndighed, såfremt nye kategorier af personale inddrages i togdriften, eller nye typer rullende materiel tages i brug.

Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at sikkerhedscertifikatet revideres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsregler.

Hvis sikkerhedsmyndigheden finder, at indehaveren ikke længere opfylder forudsætningerne for et sikkerhedscertifikat, tilbagekalder den omgående certifikatet med en begrundelse for denne afgørelse.

- 6; Sikkerhedsmyndigheden underretter Agenturet om de i stk. 2, litra a), omhandlede sikkerhedscertifikater, der er udstedt, fornyet, ændret eller tilbagekaldt. Der oplyses om navn og adresse på jernbanevirksomheden, udstedelsesdato, sikkerhedscertifikatets anvendelsesområde og gyldighed og, i tilfælde af tilbagekaldelse, begrundelsen herfor.
7. Senest den [...] ²¹ vurderer Agenturet udviklingen med hensyn til sikkerheds-certificering 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.

Artikel 11

Ansøgningskrav

1. Sikkerhedsmyndigheden træffer afgørelse om en ansøgning om sikkerhedscertifikat hurtigst muligt og 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 skriftlig ansøgningsvejledning med en beskrivelse af og redegørelse for kravene og angivelse af, hvilke dokumenter der skal forelægges, stilles gratis til rådighed for ansøgerne.

²¹ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

Artikel 12

Efteruddannelse og certificering af togpersonale

1. Togførere og personale, der ledsager togene fra en jernbanevirksomhed, som er blevet certificeret i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, litra b), i én medlemsstat med hensyn til opfyldelse af grundlæggende krav vedrørende aldersgrænser, grundlæggende færdigheder, egnethed og helbredstilstand, godkendes af de øvrige medlemsstater.
2. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanevirksomheder, der ansøger om et sikkerheds-certifikat, har adgang på retfærdige og ikke-diskriminatoriske vilkår til efteruddannelsesfaciliteter for togførere og personale, der ledsager togene, såfremt sådan efteruddannelse er nødvendig for at opfylde sikkerhedscertifikatets krav.

Den tilbudte efteruddannelse skal omfatte nødvendigt banekendskab, driftsregulativer, signal- og styringskontrollsystemet og gældende katastrofe- og beredskabsprocedurer for de strækninger, hvorpå der drives togtrafik.

Hvis efteruddannelsen ikke omfatter eksamination og certificering, sørger medlemsstaterne for, at jernbanevirksomheder har adgang til en sådan certificering, hvis det er et krav for at få udstedt sikkerhedscertifikatet.

Sikkerhedsmyndigheden sørger for, at efteruddannelsesstilbud eller i givet fald certificering opfylder de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'er, eller nationale sikkerhedsforskrifter, som er beskrevet i artikel 7 og bilag II.

3. 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-diskriminatorisk pris.

Artikel 13

Certificering af rullende materiel i brug

1. Jernbanevirksomheder, der opererer med rullende materiel, som er certificeret i en medlemsstat i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, litra b), og ikke fuldt ud opfylder en TSI, skal certificeres i andre medlemsstater.
2. Den jernbanevirksomhed, der ansøger om certificering i andre medlemsstater, indgiver teknisk dokumentation for det rullende materiel eller den pågældende type rullende materiel til den relevante sikkerhedsmyndighed med oplysninger om materiellets påtænkte anvendelse på nettet. Dokumentationen skal indeholde følgende oplysninger:
 - a) bevis for, at det rullende materiel er certificeret af en sikkerhedsmyndighed i en anden medlemsstat, og en redegørelse for dets hidtidige funktion og drift, vedligeholdelse og eventuelle tekniske ændringer foretaget efter certificeringen

- b) relevante tekniske data og driftsmæssige karakteristika, hvorm sikkerhedsmyndigheden anmoder, og som kræves til den supplerende certificering af materiellet
 - c) bevis for tekniske og driftsmæssige karakteristika, hvoraf det fremgår, at det rullende materiel er i overensstemmelse med energiforsynings-, signal- og styringskontrollsystemet, sporvidden, infrastrukturprofiler, det maksimale tilladte akseltryk og andre tekniske begrænsninger på nettet
 - d) oplysninger om dispensationer fra nationale sikkerhedsforskrifter, som er nødvendige for at foretage certificeringen, og attestation for en risikovurdring, hvoraf det fremgår, at godkendelse af det rullende materiel ikke vil skabe unødige risici på nettet.
3. Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at der foretages prøve kørsler på nettet for at kontrollere overensstemmelsen med de begrænsende parametre i stk. 2, litra c), og foreskriver i så fald omfanget og indholdet af sådanne prøve kørsler.
4. Sikkerhedsmyndigheden træffer i overensstemmelse med denne artikel afgørelse om en ansøgning hurtigst muligt og senest fire måneder efter at have fået forelagt den komplette tekniske dokumentation, herunder dokumentationen for prøve kørslerne. Der kan i certifikatet være fastsat betingelser for materiellets brug samt andre restriktioner.

Artikel 14

Harmonisering af sikkerhedscertifikater

1. Senest den [dato]²² 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 26, stk. 2.
2. Forud for vedtagelsen af harmoniserede krav og et fælles format for ansøgningsvejledningen kan der vedtages ikke-bindende retningslinjer efter proceduren i artikel 26, stk. 3.
3. Agenturet fremsætter anbefalinger til harmoniserede krav og et fælles format for ansøgningsvejledningen i henhold til et mandat, som vedtages efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

²²

Fem år efter direktivets ikrafttræden.

Kapitel IV

SIKKERHEDSMYNDIGHED

Artikel 15

Sikkerhedsmyndighedens opgaver

1. Hver medlemsstat opretter en sikkerhedsmyndighed, der fører tilsyn med og udsteder forskrifter for jernbanesikkerheden. Sikkerhedsmyndigheden er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og ansøgere om sikkerhedscertifikater.
2. Sikkerhedsmyndigheden har følgende reguleringsopgaver som et minimum:
 - a) udstedelse i henhold til artikel 14 i direktiv 96/48/EF af ibrugtagningstilladelse for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog
 - b) udstedelse i henhold til artikel 14 i direktiv 2001/16/EF af ibrugtagningstilladelse for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog
 - c) udstedelse af ibrugtagningstilladelse for nyt og væsentligt ændret rullende materiel, for hvilket der endnu ikke er vedtaget en TSI
 - d) udstedelse, fornyelse, ændring og tilbagekaldelse af relevante dele af sikkerhedscertifikater i henhold til artikel 10
 - e) vedtagelse af retligt bindende nationale sikkerhedsforskrifter, som beskrevet i artikel 7 og bilag II, medmindre de udstedes af landets parlament eller regering.
3. Sikkerhedsmyndigheden varetager følgende tilsynsopgaver:
 - a) kontrol med, at de strukturelt definerede delsystemer i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav
 - b) kontrol med, at de strukturelt definerede delsystemer i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav
 - c) varetagelse af medlemsstatens ansvar for tilsynet med interoperabilitetskomponenterne og deres overensstemmelse med de væsentlige krav

- d) kontrol med, at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EF-lovgivning eller national lovgivning, og at betingelser og krav, der er fastsat i sikkerhedscertifikater, er opfyldt
 - e) tilsyn med, at rullende materiel er behørigt registreret, og at sikkerhedsmæssige oplysninger i det nationale register, der er oprettet i henhold til artikel [...] i direktiv 96/48/EF og artikel [...] i direktiv 2001/16/EF, er korrekte og ajourførte.
4. De i stk. 2 og 3 nævnte opgaver kan ikke overføres eller gives i entreprise til en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed.

Artikel 16

Principper for sikkerhedsmyndighedens beslutningstagning

1. Sikkerhedsmyndigheden udfører sine opgaver på en åben og ikke-diskriminatorisk måde. Den giver navnlig alle parter mulighed for at blive hørt og begrundet sine afgørelser.

Den reagerer omgående på anmodninger og ansøgninger, fremsætter selv hurtigst muligt anmodninger om oplysninger og meddeler ligeledes hurtigst muligt sine afgørelser.

Under udviklingen af de nationale rammer for sikkerhedsreguleringen hører sikkerhedsmyndigheden alle involverede og interesserede parter, herunder infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, fabrikanter, virksomheder, der udfører reparations- og vedligeholdelsesarbejdet samt brugere og personalerepræsentanter.

2. Sikkerhedsmyndigheden kan frit gennemføre alle inspektioner og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af dens tilsynsopgaver, 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 sikkerhedsmyndighedens afgørelser kan prøves ved en domstol.
4. Sikkerhedsmyndighederne udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i EU. 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 dem i disse opgaver.

Artikel 17

Årlig rapport

Sikkerhedsmyndigheden offentliggør hvert år en rapport om sine aktiviteter det foregående år, som fremsendes senest den 30. september til Agenturet. 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 regler om jernbanesikkerhed
- c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering
- d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

Kapitel V

UNDERSØGELSE AF ULYKKER OG HÆNDELSER

Artikel 18

Tildragelser, der skal efterforskes

1. Medlemsstaterne sørger for, at der gennemføres en undersøgelse efter alvorlige ulykker og hændelser på jernbanesystemet med det formål at afdække mulighederne for at forbedre jernbanesikkerheden og forebygge fremtidige ulykker og hændelser.
2. Tildragelser, der skal undersøges, omfatter:
 - a) alvorlige ulykker
 - b) hændelser, som under lidt anderledes vilkår kunne have resulteret i alvorlige ulykker, herunder tekniske fejl ved de strukturelt definerede delsystemer eller ved interoperabilitetskomponenterne i de transeuropæiske jernbanesystemer for højhastighedstog og konventionelle tog.
3. Omfanget af og proceduren for undersøgelserne fastlægges af det i artikel 20 omhandlede undersøgelsesorgan under hensyntagen til principperne og målsætningerne i artikel 19 og 21 og afhængigt af, hvilke erfaringer man forventer at kunne drage af ulykken eller hændelsen med henblik på forbedring af sikkerheden.

Undersøgelsesorganet afgør selv, hvorvidt der skal gennemføres en undersøgelse af en i stk. 2, litra b), omhandlet tildragelse. Ved denne afgørelse tages der hensyn til:

- a) hændelsens alvor
 - b) hvorvidt den er led i en række hændelser af relevans for hele systemet
 - c) hændelsens indvirkning på jernbanesikkerheden i EU-sammenhæng og
 - d) henvendelser fra infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder eller sikkerhedsmyndigheden.
4. Undersøgelsen vedrører under ingen omstændigheder spørgsmålet om placering af skyld eller erstatningsansvar.

Artikel 19

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:
 - 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 styringssystemets drift
 - d) adgang til resultaterne af undersøgelsen eller obduktionen af ligene af dødsofre
 - e) adgang til resultaterne af afhøringer 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 sikkerhedsmyndigheden.
3. Undersøgelsen udføres uafhængigt af alle former for retslig efterforskning og kan under ingen omstændigheder forsinkes eller hindres af eventuelle retssager.

Artikel 20

Undersøgelsesorgan

1. Hver medlemsstat sørger for, at den i artikel 18, stk. 2, omhandlede undersøgelse af ulykker og hændelser varetages af et permanent organ. Dette organ er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængigt af alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, afgiftsorganer, infrastrukturtildelingsorganer og bemyndigede organer. Det er desuden uafhængigt af sikkerhedsmyndigheden, alle organer med ansvar for regulering af jernbanesektoren og alle andre parter, hvis interesser kan komme i et modsætningsforhold til de opgaver, der pålægges undersøgelsesorganet.
2. Undersøgelsesorganet skal have de nødvendige midler til rådighed til at 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. Personalet omfatter mindst én person, der kan varetage funktionen som undersøgelsesleder i tilfælde af en ulykke eller hændelse.
3. Medlemsstaterne fastsætter bestemmelser om, at jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og i givet fald sikkerhedsmyndigheden er forpligtet til omgående at aflægge rapport til undersøgelsesorganet om de i artikel 18, stk. 2, omhandlede ulykker og hændelser. Undersøgelsesorganet skal kunne reagere på sådanne rapporter og foretage sig det nødvendige for at indlede undersøgelsen omgående.
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 organets uafhængighed i fare.
5. Om nødvendigt kan organet 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 18, stk. 2, 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 dem i denne opgave.

Artikel 21

Gennemførelse af undersøgelser

1. En ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 18, stk. 2, 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 grænsen mellem to medlemsstater, aftaler de relevante organer, hvilket af dem der skal gennemføre undersøgelsen, eller 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.
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 opgaven.
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, sikkerhedsmyndigheden, ofrene og deres familie, ejere af beskadigede genstande, fabrikanter, involverede beredskabstjenester og repræsentanter for personale og brugere underrettes om undersøgelsen og dens resultater og får i det omfang, det er praktisk muligt, mulighed for at deltage i forløbet.

Artikel 22

Rapporter

1. Der skal for en undersøgelse af en ulykke eller hændelse, der er nævnt i artikel 18, stk. 2, udarbejdes rapporter i en passende form i forhold til ulykkens eller hændelsens karakter og alvor og resultaternes relevans. I rapporterne oplyses om formålet med undersøgelsen, som anført i artikel 18, 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 21, stk. 3, nævnte relevante parter og til berørte organer og parter i andre medlemsstater.
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 medfør af tidligere fremsatte anbefalinger.

Artikel 23

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 dødsopfre, personskade og tingsskade.
2. Undersøgelsesorganet fremsender en kopi til Agenturet af de endelige rapporter i artikel 22, stk. 2, og den årlige rapport i artikel 22, stk. 3.

Artikel 24

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 sikkerhedsmyndigheden, og, hvis det er nødvendigt på grund af anbefalingens karakter, til andre organer eller myndigheder i medlemsstaterne eller til andre medlemsstater. Medlemsstaterne og deres 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 med korrigerende foranstaltninger.
3. Sikkerhedsmyndigheden og andre myndigheder eller organer eller i givet fald andre medlemsstater, til hvem der er stilet anbefalinger, giver undersøgelsesorganet tilbagemelding om, hvilke foranstaltninger der er truffet eller planlagt som resultat af anbefalingen.

Kapitel VI

GENNEMFØRELSESBEFØJELSER

Artikel 25

Tilpasning af bilag

Bilagene tilpasses den tekniske og videnskabelige udvikling efter proceduren i artikel 26, stk. 2.

Artikel 26

Udvalg

1. Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes forskriftsproceduren i artikel 5 i afgørelse 1999/468/EF, jf. dennes artikel 7 og 8.

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

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

Kapitel VII

ALMINDELIGE OG AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 27

Ændringer i 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 28

Ændringer i 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, udgør litra f).
- (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 træffer senest to måneder efter modtagelse af en sådan anmodning og efter rådgivningsproceduren i artikel 35, stk. 2, afgørelse om, hvorvidt den pågældende foranstaltning fortsat kan finde anvendelse. Kommissionen underretter Europa-Parlamentet, Rådet og medlemsstaterne om sin afgørelse.

Med forbehold af traktatens artikel 226 kan enhver medlemsstat forelægge Kommissionens afgørelse for Rådet inden for en frist på en måned. Rådet kan i undtagelsestilfælde med kvalificeret flertal træffe en anden afgørelse inden for en frist på en måned."

Artikel 29

Rapport

Kommissionen forelægger senest den [dato]²³ og derefter hvert femte år en rapport for Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen af dette direktiv.

Rapporten er om nødvendigt ledsaget af forslag til yderligere fællesskabsforanstaltninger.

Artikel 30

Sanktioner

Medlemsstaterne fastsætter regler 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 diskriminatoriske og skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Medlemsstaterne underretter Kommissionen om disse bestemmelser inden den i artikel 31 anførte dato og giver omgående meddelelse om alle efterfølgende ændringer, der berører de pågældende bestemmelser.

²³ Fem år efter direktivets ikrafttræden.

Artikel 31

Gennemførelse

Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkommer dette direktiv inden den [...]²⁴. De underretter straks Kommissionen herom.

Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

Artikel 32

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Artikel 33

Adressater

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

På Europa-Parlamentets vegne
[...]
Formand

På Rådets vegne
[...]
Formand

²⁴ To år efter direktivets ikrafttræden.

BILAG I

Fælles sikkerhedsindikatorer

Fælles sikkerhedsindikatorer, der skal indberettes til sikkerhedsmyndighederne:

Hvis der indberettes indikatorer vedrørende aktiviteter omhandlet i artikel 2, stk. 2, litra a) og b), redegøres der særskilt for dem.

Hvis der opdages nye forhold eller fejl efter rapportens forelæggelse, ændres indikatorerne for et bestemt år eller korrigeres af sikkerhedsmyndigheden ved først givne lejlighed og senest i rapporten det følgende år.

Som indikatorer vedrørende ulykker i kategori 1 nedenfor anvendes de EF-statistikker, der er udarbejdet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. .../...²⁵ om statistikker for jernbanetransport, i det omfang der foreligger sådanne oplysninger.

1. INDIKATORER VEDRØRENDE ULYKKER

1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal ulykker samt en specificering efter følgende typer ulykker:

- togsammenstød, herunder sammenstød med forhindringer inden for fritrumsprofilen
- togafsporinger
- ulykker i jernbaneoverkørsler i niveau, herunder ulykker, der involverer fodgængere på jernbanekørsler i niveau
- personulykker forårsaget af rullende materiel i bevægelse
- brande i rullende materiel.

Der redegøres kun for den primære ulykke, også selv om konsekvenserne af en sekundær ulykke er alvorligere, f.eks. udbrud af brand efter en afsporing.

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

- passagerer (også i forhold til det samlede antal passagerkilometer)
- personale, herunder personale hos kontrahenter
- brugere af jernbaneoverkørsler i niveau
- personer, der uretmæssigt befinder sig på jernbanearealer
- andre.

²⁵ EFT L [].

2. INDIKATORER VEDRØRENDE HÆNDELSER OG FARLIGE SITUATIONER

1. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal skinnebrud, solbuer og signalfejl.
2. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal forbikørsler af stopsignaler.
3. Det samlede og relative (i forhold til togkilometer) antal defekte hjul og aksler på rullende materiel i drift.

3. INDIKATORER VEDRØRENDE KONSEKVENSER AF ULYKKER

1. De samlede og relative (i forhold til togkilometer) omkostninger i euro ved alle ulykker, hvor følgende omkostninger så vidt muligt bør beregnes og medtages:
 - dødsfald og personskader
 - godtgørelse for tab af eller skader på genstande tilhørende passagerer, personale eller tredjeparter, herunder skader på miljøet
 - udskiftning eller reparation af beskadiget rullende materiel og jernbaneanlæg
 - trafikforsinkelser, -forstyrrelser og -omlægninger, herunder ekstraudgifter til personale og tab af goodwill.

Fra omkostningerne fratrækkes erstatning eller godtgørelse, der er dækket af tredjeparter, f.eks. ejere af motorkøretøjer, som har været involveret i ulykker ved overkørsler i niveau. Erstatninger fra forsikringer tegnet af jernbanevirksomheder eller infrastrukturforvaltere fratrækkes ikke.

2. Det samlede og relative (i forhold til udførte arbejdstimer) antal mistede arbejdstimer for personale og kontrahenter som følge af ulykker.

4. INDIKATORER VEDRØRENDE INFRASTRUKTURENS TEKNISKE SIKKERHED

1. Strækninger i brug med automatisk driftssikringssystem (ATP)²⁶, udtrykt i procent og antal togkilometer på ATP-udstyrede strækninger, udtrykt i procent.
2. Antal overkørsler i niveau (i alt og per banekilometer). Antal overkørsler i niveau med automatisk eller manuel sikring, udtrykt i procent.

5. INDIKATORER VEDRØRENDE SIKKERHEDSLEDELSEN

1. Udførte interne revisioner hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder som fastsat i dokumentationen for sikkerhedsledelsessystemet. Det samlede og relative (i forhold til krævede (og/eller planlagte) revisioner) antal gennemførte revisioner.

²⁶ Hvis der er flere forskellige ATP-systemer i brug, redegøres der særskilt for hvert enkelt system.

6. DEFINITIONER

De indberettende myndigheder kan til forelæggelsen af de i dette bilag omhandlede data anvende nationalt anerkendte definitioner af indikatorerne og metoderne til beregning af omkostninger. I et bilag til den i artikel 7 omhandlede årlige rapport redegøres der for alle anvendte definitioner og beregningsmetoder

BILAG II
Anmeldelse af nationale sikkerhedsforskrifter

Nationale sikkerhedsforskrifter anmeldes til Kommissionen efter proceduren i artikel 7:

1. forskrifter vedrørende eksisterende nationale sikkerhedsmål og sikkerhedsmetoder som anført i artikel 5, stk. 2 og 3
2. forskrifter vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomheder
3. forskrifter vedrørende krav for ibrugtagningstilladelse og vedligeholdelse af nyt og væsentligt ændret rullende materiel, som endnu ikke er omfattet af en TSI. Anmeldelsen skal omfatte forskrifter for udveksling af rullende materiel mellem jernbanevirksomheder, registreringssystemer og krav til afprøvningsprocedurer
4. fælles driftsregulativer for jernbanenet, som endnu ikke er omfattet af TSI'er, herunder regulativer vedrørende signal- og trafikstyringssystemet
5. regler 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 SIKKERHEDSLEDELSESYSTEMET

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.

Der skal afsættes tilstrækkelige ressourcer til at sikre, at personale med ekspertise og erfaring inden for sikkerhedsledelse varetager nøglefunktioner.

2. GRUNDELEMENTER I SIKKERHEDSLEDELSESYSTEMET

Grundelementerne i sikkerhedsledelsessystemet er:

- a) en sikkerhedspolitik godkendt af organisationens øverste ledelse og formidlet til hele personalet
- b) kvalitative og kvantitative overordnede mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden og planer for opfyldelsen af målene
- c) procedurer for overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder, som er fastsat i TSI'er eller i de i artikel 7 og bilag II omhandlede nationale forskrifter eller i andre relevante forskrifter og procedurer, der skal sikre overholdelse af standarderne 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 regelmæssig intern revision af sikkerhedsledelses-systemet.

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. 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 2001/14/EF:

- 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.

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.

Rapporten skal i givet fald indeholde en oversættelse af resuméet til et af Agenturets arbejdssprog.

2. UMIDDELBARE KENDSGERNINGER OM 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, 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 og tredjeparter, personale, herunder kontrahenter
- gods, bagage og andre genstande
- rullende materiel, infrastruktur og miljø.

4. **Eksterne omstændigheder:**
 - vejrlig og geografiske forhold.

3. **UNDERSØGELSE- OG AFHØRINGSRAPPORTER**

1. **Resumé af vidneudsagn (under overholdelse af regler om beskyttelse af personoplysninger):**
 - jernbanepersonale, 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. **Forskrifter og regulativer:**
 - relevant EF-lovgivning og nationale love og administrative regler
 - andre forskrifter såsom driftsregulativer, lokale instrukser, personalevedtægter, vedligeholdelsesforskrifter og gældende standarder.
4. **Det rullende materiel og de tekniske anlægs funktionsdygtighed:**
 - signal- og styringskontrolsystem, herunder 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 afsnit 3 fastslåede kendsgerninger.

2. Diskussion:

- analyse af de i afsnit 3 fastslåede kendsgerninger med henblik på dragning af konklusioner om årsagerne til tildragelsen og redningstjenestens indsats.

3. Konklusioner:

- direkte og umiddelbare årsager til tildragelsen, herunder medvirkende faktorer i forbindelse med involverede personers handlinger og reaktioner eller rullende materiel eller tekniske anlægs tilstand
- underliggende årsager vedrørende færdigheder, procedurer og vedligeholdelse
- grundlæggende årsager i tilknytning til det overordnede regelværk 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

KONSEKVENSANALYSE

FORSLAGETS KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE, HERUNDER ISÆR SMÅ OG MELLEMLISTRE VIRKSOMHEDER (SMV)

FORSLAGETS TITEL

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 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

DOKUMENTREFERENCE NR.

FORSLAGET

1. *Hvorfor er der i betragtning af subsidiaritetsprincippet behov for en EF-lovgivning på området, og hvad er hovedformålet?*

Det foreslåede direktiv har til formål at fastlægge fælles overordnede rammer for jernbanesikkerheden i Europa og dermed gøre det lettere at opnå interoperabilitet på det europæiske jernbanesystem og uhindret jernbanetransport i og mellem medlemsstaterne. Formålet kan ikke opfyldes uden EF-lovgivning.

KONSEKVENSER FOR VIRKSOMHEDERNE

2. *Hvem berøres af forslaget*
 - *hvilke erhvervssektorer berøres?*

Hele jernbanesektoren berøres af forslaget, herunder myndigheder i medlemsstaterne. Det skulle normalt ikke medføre yderligere finansielle byrder for jernbaneoperatører, infrastrukturforvaltere og fabrikanter, men derimod give mulighed for mere omkostnings-effektiv udarbejdelse af sikkerhedsforskrifter og -standarder. Gennem harmonisering af nationale forskrifter og opstilling af fælles rammer for reguleringen på sikkerhedsområdet vil forslaget gøre jernbanetransporten mere konkurrencedygtig til gavn for alle aktører i sektoren.

berøres SMV i højere grad end store virksomheder?

I dag dominerer nationale monopoloperatører og meget store multinationale fabrikanter sektoren, medens små og mellemstore virksomheder opererer som kontrahenter og underleverandører. Forslaget forventes at tilskynde nye små og mellemstore operatører til at gå ind på jernbanetransportmarkedet og bidrage dermed til øget konkurrence, innovation og modernisering.

er de berørte virksomheder koncentreret i bestemte regioner i EU?

Der findes jernbaneoperatører i alle medlemsstater, og det samme gælder fabrikanter og underleverandører, men de er især koncentreret i Tyskland, Frankrig, Italien, Spanien, Belgien, Det Forenede Kongerige, Danmark og Sverige.

3. *Hvilke foranstaltninger skal virksomhederne træffe i henhold til forslaget?*

Den umiddelbare virkning af forslagets gennemførelse i medlemsstaternes lovgivning bliver en omfordeling af de regeludstedende opgaver på sikkerhedsområdet, som overgår fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder til offentlige myndigheder, og en deraf følgende omstrukturering af visse virksomheder i sektoren. Det bliver til fordel for virksomhederne, fordi de derved får mulighed for i højere grad at koncentrere sig om forretningsmæssige aktiviteter.

Jernbanevirksomhedernes nuværende sikkerhedscertifikater skal muligvis revideres for at opfylde de harmoniserede krav og formater, og flere jernbanevirksomheder skal eventuelt gennemgå en certificeringsproces. På lang sigt bliver det lettere for jernbanevirksomheder at få udstedt certifikater efter harmoniseringen af såvel sikkerhedsforskrifter og -krav som formularer til ansøgning om sikkerhedscertifikater.

4. *Hvilke økonomiske virkninger forventes forslaget at få for beskæftigelsen?*

En modernisering af sektoren vil indebære skærpet intern konkurrence inden for jernbanetransport og mere omkostningseffektive transportløsninger, hvilket kan forventes at reducere antallet af beskæftigede. Når jernbanetransporten bliver mere konkurrencedygtig, forventes den imidlertid at kunne øge sin markedsandel på bekostning af andre transportformer og ekspandere ganske betydeligt, hvilket vil indebære flere faste og attraktive job i jernbanesektoren.

for investeringerne og oprettelsen af nye virksomheder?

Et mere konkurrencedygtigt jernbanesystem, som i stedet for primært at dyrke indenlandske markeder går over til at dække EU-markedet, vil give nye erhvervs muligheder og stimulere investeringerne. Fælles sikkerhedskrav vil åbne markedet i EU for standardiserede produkter og tjenesteydelser af betydning for jernbanesikkerheden.

for virksomhedernes konkurrenceevne?

Et certificeret højt sikkerhedsniveau vil øge konkurrenceevnen hos jernbanetransporten i almindelighed og hos jernbanevirksomhederne i særdeleshed. Pålidelig risikostyring er en afgørende faktor i en sektor, hvor ulykker kan få katastrofale konsekvenser for menneskers liv og førlighed og for jernbanevirksomhedernes goodwill.

5. *Indeholder forslaget foranstaltninger, der tager højde for SMV's særlige situation (lempeligere eller særlige krav m.m.)?*

Forslaget indeholder krav om, at sikkerhedsmyndighederne ved udstedelsen af sikkerhedscertifikatet skal tage hensyn til, at alle jernbanevirksomheders sikkerhedsledelsessystem skal tilpasses karakteren og omfanget af virksomhedens aktiviteter samt andre vilkår i forbindelse hermed.

HØRING AF DE BERØRTE KREDSE

6. *Liste over organisationer, som er hørt om forslaget, og en kortfattet redegørelse for deres væsentligste synspunkter.*

Der blev, som nævnt i begrundelsen, gennemført en undersøgelse forud for forslagens udarbejdelse. Efter færdiggørelsen af denne undersøgelse i februar 2000 er de relevante eksperter i sektoren løbende blevet hørt i de forskellige faser af det forberedende arbejde med forslaget.

Medlemsstaterne er blevet opfordret til at sende sikkerhedsekspertiser til forskellige særskilte informations- og debatmøder. I disse møder deltog repræsentanter for sikkerhedsmyndigheder, ministerier, infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder. Desuden er der afholdt en række møder og præsentationer, hvor det foreløbige forslag er blevet præsenteret for sektorens organisationer, bl.a. Den Internationale Jernbaneunion (UIC), Den Europæiske Jernbanesammenslutning (CER), Jernbanetilsynenes Internationale Kontaktgruppe (ILGGRI) og Den Internationale Sammenslutning af Privatvognejere (UIP). Repræsentanter for Europa-Kommissionen har redegjort for forslaget på en række konferencer arrangeret af andre parter.

Forslagets hovedindhold indgår i den hvidbog om den fælles transportpolitik, som blev offentliggjort den 12. september 2001 med opfordring til medlemsstater og faglige organisationer til at fremsætte kommentarer.

Høringsmøderne har resulteret i over 50 skriftlige bidrag med kommentarer til forskellige versioner af det foreløbige forslag. Generelt er alle aktører i sektoren enige om, at det er nødvendigt at opstille fælles rammer for reguleringen af jernbanesikkerheden, og der er ligeledes enighed om de vigtigste bestemmelser i forslaget. Flere detaljerede kommentarer er blevet udnyttet til at forbedre det foreløbige forslag. Kun i nogle få tilfælde består der fortsat indvendinger mod forslaget eller problemstillinger, der bør drøftes yderligere. Det drejer sig primært om, hvilken status det foreslåede undersøgelsesorgan skal have, samt den mere detaljerede redegørelse for sikkerhedsmyndighedens opgaver